

## **PARECER Nº           , DE 2002**

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRA-ESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 91, de 2001 (nº 755, de 1995, na Casa de origem), *que inclui ferrovias na relação descritiva do Plano Nacional de Viação.*

RELATOR: Senador **LEOMAR QUINTANILHA**

### **I – RELATÓRIO**

Trata o Projeto de Lei da Câmara nº 91, de 2001 (nº 755, de 1995, na origem), de alteração a ser feita no Plano Nacional de Viação (PNV), com o objetivo de incluir, na relação descritiva correspondente, os seguintes trechos de ferrovias:

- “– entroncamento com a EF-116 – Bom Jesus da Lapa – Correntina – Barreiras – Dianópolis – Porto Nacional – entroncamento com a Ferrovia Norte-Sul;
- Ilhéus (Porto do Malhado) até o entroncamento com a EF-445 (Ubaitaba/BA);
- Ferrovia do Canal do Tráfego, entre o Pólo Petroquímico de Camaçari (BA) e o Porto de Aratu (BA).”

De acordo com a justificação apresentada, os trechos propostos para inclusão no PNV seriam todos de alta relevância para a economia do País, do ponto de vista do atendimento das necessidades de transporte em suas respectivas áreas de influência. É o que explica o autor do projeto:

- o primeiro trecho – que conecta as ferrovias federais EF-116 e Norte-Sul, estendendo-se pelos territórios da Bahia e de Tocantins – permitiria atender às demandas decorrentes do aproveitamento da bacia do São Francisco e da exploração econômica do cerrado. No

primeiro caso, seriam beneficiados os projetos de agricultura irrigada desenvolvidos no vale do São Francisco, e, no segundo, a produção de grãos das regiões oeste da Bahia e de Tocantins;

- o segundo trecho, “que recupera o traçado da antiga Estrada de Ferro de Ilhéus”, teria por objetivo facilitar o acesso aos quatro portos marítimos da Bahia (Salvador, Aratu, Campinho e Ilhéus), além de possibilitar a complementação da malha ferroviária prevista para aquele Estado; e
- o último trecho teria por finalidade estabelecer uma ligação direta de Camaçari, na Bahia, com a região Centro-Sul do País, cujo mercado absorve 60% da produção do pólo petroquímico instalado naquela localidade. Além disso, a ligação com o Porto de Aratu seria estrategicamente importante, em face de limitações do Porto de Salvador.

Distribuída exclusivamente a esta Comissão de Serviços de Infra-Estrutura, a proposição não recebeu emendas no prazo regimental.

## **II – ANÁLISE**

O Plano Nacional de Viação (PNV), aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, discrimina, em relações descritivas apresentadas em documento anexo, os elementos da infra-estrutura de transportes componentes do Sistema Federal de Viação em cada modalidade, incluindo rodovias, ferrovias, hidrovias, portos e aeroportos.

Na seção 3, dedicada ao Sistema Ferroviário Nacional, o anexo ao PNV estabelece que “somente serão consideradas no Plano Nacional de Viação aquelas ferrovias do Sistema Ferroviário Nacional, constantes da relação descritiva da seção 3.2.2 adiante”.

Como bem avalia o autor do projeto, é certo que, desde a aprovação do PNV, em 1973, o País passou por transformações sociais e econômicas que tiveram reflexos significativos na configuração dos fluxos de transporte. É natural, portanto, que se busque a atualização daquelas relações descritivas, mediante inclusão de novos componentes que, com o passar do tempo,

despontaram como ligações importantes para a estruturação do sistema de transportes e para a economia do País.

É o que faz o projeto quando propõe a inclusão dos trechos ferroviários especificados, com o que se vislumbra, inclusive, alçá-los à condição de potenciais beneficiários dos programas federais de investimento em infra-estrutura de transporte.

Consideradas as razões expendidas pelo autor em sua justificação, pode-se concluir que a iniciativa é pertinente e tem sua viabilidade comprovada à luz dos critérios que orientam a inclusão de novas ferrovias na relação descritiva constante do anexo ao PNV. Com efeito, ao interligarem ferrovias (a EF-116, a Ferrovia Norte-Sul e a EF-445), portos (os de Salvador, Ilhéus, Aratu e Campinho, todos no Estado da Bahia) e importantes pólos de atividade agrícola (do Vale do São Francisco e da região do cerrado) e industrial (o pólo petroquímico de Camaçari), os trechos propostos enquadram-se perfeitamente no critério previsto na alínea *b* da seção 3.1.2 do referido anexo, que estabelece:

3.1.2 As ferrovias integrantes do Plano Nacional de Viação devem satisfazer a, pelo menos, uma das seguintes condições:

.....

b) ligar entre si pólos econômicos, núcleos importantes, ferrovias e terminais de transporte.

Do ponto de vista da constitucionalidade e juridicidade, nada foi encontrado que impeça a aprovação do projeto, já que, sobre matéria de transportes, compete à União legislar privativamente (CF, art. 22, XI).

No tocante à técnica legislativa, foram identificadas falhas que, embora de caráter meramente formal, necessitam ser corrigidas. Assim é que, além de não explicitar a lei que está sendo alterada pelo projeto, o texto da ementa deveria, tanto quanto possível, oferecer indicações mais precisas acerca do objeto da proposição. Além disso, a descrição dos trechos ferroviários propostos, constante do art. 1º do projeto, apresenta-se em desacordo com o padrão adotado nas relações descritivas anexas ao PNV.

Admite-se que as falhas apontadas podem ser perfeitamente sanadas por meio de emendas de redação, que em nada comprometeriam os objetivos e o conteúdo da proposição original.

Note-se, finalmente, que, assim como o projeto original, as emendas propostas deixam pendentes de definição alguns dos elementos constantes da relação descritiva, quais sejam a designação numérica de cada trecho e as respectivas extensões e superposições. A exemplo do já ocorrido com projetos semelhantes anteriormente aprovados pelo Congresso Nacional, caberá ao órgão competente do Ministério dos Transportes providenciar as informações técnicas complementares, quando da efetiva inclusão dos novos componentes nas relações descritivas do PNV.

### **III – VOTO**

Diante do exposto, votamos favoravelmente à aprovação do Projeto de Lei da Câmara nº 91, de 2001, com as seguintes emendas de redação:

#### **EMENDA Nº 1 – CI**

Dê-se à Ementa do PLC nº 91, de 2001, a seguinte redação:

“Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que *aprova o Plano Nacional de Viação*, para incluir, na Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação, trechos ferroviários situados nos Estados da Bahia e de Tocantins.”

#### **EMENDA Nº 2 – CI**

Dê-se ao art. 1º do PLC nº 91, de 2001, a seguinte redação:

“**Art. 1º** O item “3.2.2 – Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação”, categoria “Ligações”, integrante do “Anexo” da

Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, passa a vigorar acrescido de três trechos ferroviários, com a seguinte descrição:”

“3.2.2 – .....

EF	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				EF	km

.....

LIGAÇÕES					
.....					
	Entroncamento com a EF-116 – Bom Jesus da Lapa – Correntina – Barreiras – Dianópolis – Porto Nacional – entroncamento com a Ferrovia Norte-Sul	BA / TO			
	Ilhéus (Porto do Malhado) – Ubaitaba (entroncamento com a EF-445)	BA			
	Ferrovia do Canal do Tráfego, entre o Pólo Petroquímico de Camaçari e o Porto de Aratu	BA			
.....”					

**Art. 2º** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator