



**SENADO FEDERAL
PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO
Nº 5, DE 2006**

(Proveniente da Medida Provisória nº 274/2005)

Acrescenta e altera dispositivos na Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação; revoga o art. 3º da Medida Provisória nº 2.217-3, de 4 de setembro de 2001; e dá outras providências.

ESTE AVULSO CONTÉM OS SEGUINTE DOCUMENTOS:

	Pág.
- Autógrafo do Projeto de Lei de Conversão.....	02
- Medida Provisória original	07
- Mensagem do Presidente da República nº 941/2005	10
- Exposição de Motivos nº 00027/2005, do Ministro de Estado dos Transportes.....	11
- Ofício nº 112/2006, da Câmara dos Deputados, encaminhando a matéria ao Senado	16
- Calendário de tramitação da Medida Provisória	17
- Nota Técnica s/nº, da Consultoria de Orçamentos, Fiscalização e Controle do Senado Federal.....	18
- Parecer à Medida Provisória, em substituição à Comissão Mista, proferido no Plenário da Câmara dos Deputados – Relator: Deputado Jaime Martins (PL-MG).....	21
- Folha de sinopse de tramitação da matéria na Câmara dos Deputados.....	67
- Ato do Presidente do Congresso Nacional prorrogando o prazo de vigência da Medida Provisória	70
- Legislação Citada	71

PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº 5, DE 2006
(Proveniente da Medida Provisória nº 274/2005)

Acrescenta e altera dispositivos na Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação; revoga o art. 3º da Medida Provisória nº 2.217-3, de 4 de setembro de 2001; e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta e altera dispositivos na Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, dispõe sobre ferrovias de uso e gozo da VALEC Engenharia, Construções e Ferrovias S. A., empresa pública controlada pela União, e dá outras providências.

Art. 2º A diretriz da BR-319, constante do item 2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar com a seguinte descrição:

"2.2.2 -

BR	PONTOS DE PASSAGEM	UNIDADES DA FEDERAÇÃO	EXTENSÃO (KM)	Super-aposição BR/km
319	Manaus - Careiro - Humaitá - Porto Velho - Entroncamento com a BR-364 (Trevo do Roque)	AM-RO	885,4	-

....."

Art. 3º O item 2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescido da Rodovia de Ligação a seguir descrita:

"2.2.2 -

BR	PONTOS DE PASSAGEM	UNIDADES DA FEDERAÇÃO	EXTENSÃO (KM)	Super-aposição BR/km
448	Entroncamento com a BR-116/RS-118 - Entroncamento com a BR - 290	RS	22	-

.....
Art. 4º O item 3.2.2 - Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescido da estrada de ferro longitudinal a seguir descrita:

"3.2.2 -

EF	PONTOS DE PASSAGEM	UNIDADES DA FEDERAÇÃO	EXTENSÃO (KM)	Super-aposição BR/km
150	Belém - Açaílândia - Porto Franco - Araguaína - Colinas do Tocantins - Guarai - Porto Nacional - Gurupi - Porangatu - Uruaçu - Anápolis	PA - MA - TO - GO	1.980	-

.....
Art. 5º O item 3.2.2 - Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescido das seguintes ferrovias:

"3.2.2 -

EF	PONTOS DE PASSAGEM	UNIDADES DA FEDERAÇÃO	EXTENSÃO (KM)	Super-aposição BR/km
102	Vitória - Ponta do Ubu - Cachoeiro do Itapemirim	ES	157	-
....
140	Araquari - Imbituba	SC	236	-
....
278	Paranaguá - Alexandra - Pinhais	PR	100	-
....

411	Parnamirim - Petrolina	PE	192	-
416	Suape - Cabo - Moreno	PE	48	-
431	Camaçari - Araújo Lima	BA	22	-
483	Ipiranga - Guarapuava	PR	150	-
Bahia	Porto de Campinhos - Ipiáu	BA	976	-
Oeste	Ibotirama - Barreiras - Luis Eduardo Magalhães			

..... ".....

Art. 6º Para fins de implantação da linha férrea destinada à operação de trens de alta velocidade interligando as capitais do Estado do Rio de Janeiro e do Estado de São Paulo e entre as cidades de Belo Horizonte, São Paulo e Curitiba, o item 3.2.2 - Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescido das seguintes ferrovias, a serem numeradas pelo órgão competente do Poder Executivo:

"3.2.2 -

EF	PONTOS DE PASSAGEM	UNIDADES DA FEDERAÇÃO	EXTENSÃO (KM)	Super-aposição BR/km
-	Rio de Janeiro - Nova Iguaçu - Barra Mansa - Resende - Cruzeiro - Guaratinguetá - São José dos Campos - Mogi das Cruzes - São Paulo	RJ - SP	-	-
-	Belo Horizonte - Divinópolis - Varginha - Poços de Caldas - Bragança Paulista -	MG - SP - PR	-	-

São Paulo - Sorocaba			
- Itapetininga	-		
Apiaí - Curitiba			

.....
 Art. 7º O item 4.2 - Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres do Plano Nacional de Viação, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescido dos seguintes portos:

"4.2 -

Nº DE ORDEM	DENOMINAÇÃO	UF	LOCALIZAÇÃO
106	Santa Izabel do Rio Negro	AM	RIO NEGRO
107	Cacau Pireira Rio Negro	AM	RIO NEGRO
108	Urucurituba	AM	RIO AMAZONAS
109	Nhamundá	AM	RIO NHAMUNDÁ
110	Tonantins	AM	RIO SOLIMÕES
111	São Raimundo	AM	RIO NEGRO
112	Barcelos	AM	RIO NEGRO
113	Jutai	AM	RIO SOLIMÕES
114	Manacapuru	AM	RIO SOLIMÕES
115	São Paulo de Olivença	AM	RIO SOLIMÕES
116	Maués	AM	RIO AMAZONAS (MAUÉS AÇU, PARANÁ DO URARIÁ)
117	Fonte Boa	AM	RIO XIÉ
118	Borba	AM	RIO MADEIRA
119	Novo Airão	AM	RIO NEGRO
120	Manicoré	AM	RIO MADEIRA
121	Manaquiri	AM	RIO SOLIMÕES
122	Urucará	AM	RIO AMAZONAS
123	Novo Aripuanã	AM	RIO MADEIRA
124	Autazes	AM	RIO AUTAZES-AÇU
125	Benjamin Constant	AM	RIO JAVARI
126	Nova Olinda do Norte	AM	RIO MADEIRA
127	Santo Antônio do Içá	AM	RIO SOLIMÕES
128	São Sebastião do Uatumã	AM	RIO UATUMÃ
129	Parintins - Vila Amazonas	AM	RIO AMAZONAS
130	Tefé	AM	LAGO DE TEFÉ
131	Augusto Correia	PA	RIO URUMAJÓ
132	Muaná	PA	RIO MUANÁ
133	Moju	PA	RIO MOJU
134	Santa Bárbara do Pará	PA	RIO TAUARUÊ
135	Floresta do Araguaia	PA	RIO ARAGUAIA
136	Quatipuru - Boa Vista	PA	RIO BOA VISTA

137	Quatipuru - Sede	PA	RIO QUATIPURU
138	Santarém Novo	PA	RIO MARACANÃ
139	Santo Antônio do Tauá	PA	RIO MUJUÍ
140	Portel	PA	RIO PARÁ
141	São Félix do Xingu	PA	RIO XINGU
142	São João do Araguaia	PA	RIO ARAGUAIA
143	Oeiras do Pará	PA	RIO PARÁ
144	Limoeiro do Ajuru	PA	RIO TOCANTINS
145	Abaetetuba	PA	RIO PARÁ
146	Cametá	PA	RIO TOCANTINS
147	Monte Alegre	PA	RIO AMAZONAS
148	Terra Santa	PA	RIO NHAMUNDÁ
149	Santa Maria das Barreiras	PA	RIO ARAGUAIA
150	Aveiro	PA	RIO TAPAJÓS
151	São Miguel do Guamá	PA	RIO GUAMÁ
152	Oriximiná	PA	RIO TROMBETAS
153	Barcarena	PA	RIO MUCURUÇÁ
154	Cais de Salinas	PA	OCEANO ATLÂNTICO - LITORAL DO ESTADO DO PARÁ
155	Viseu	PA	RIO GURUPI
156	Terminal Portuário de Alcântara/MA	MA	BAÍA DE SÃO MARCOS
157	Turiaçu	MA	RIO TURIAÇU
158	Tutóia	MA	BAÍA DE TUTÓIA
159	Araioses (atracadouro, ponte e cais)	MA	RIO SANTA ROSA
160	Água Doce do Maranhão	MA	RIO ÁGUA DOCE
161	São Bento do Maranhão	MA	RIO AURA
162	Guimarães	MA	RIO GUARAPIRANGA
163	Cururupu	MA	RIO SÃO LOURENÇO
164	Porto Rico do Maranhão	MA	RIO CATEAUÁ
165	Palmeirândia	MA	RIO PERICUMÃ
166	Pinheiro	MA	RIO PERICUMÃ
167	Bequimão	MA	FOZ DO RIO PERICUMÃ
168	Penalva	MA	RIO CAJARI
169	Santa Rita de Cássia	BA	RIO PRETO
170	Formosa do Rio Preto	BA	RIO PRETO
171	Riachão das Neves	BA	RIO GRANDE
172	Cotegipe	BA	RIO GRANDE
173	Iguatama	MG	RIO SÃO FRANCISCO
174	São José do Norte	RS	LAGOA DOS PATOS
175	Cachoeira do Sul	RS	RIO JACUÍ

..... "

Art. 8º A construção, uso e gozo da Estrada de Ferro Norte-Sul, de titularidade da VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., dar-se-ão no trecho ferroviário que liga os Municípios de Belém, no Estado do Pará, e Senador Canedo, no Estado de Goiás.

Parágrafo único. Caso a VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. seja privatizada antes da conclusão das obras mencionadas no caput deste artigo, tal conclusão deverá integrar o rol de obrigações da futura concessionária.

Art. 9º Fica autorizada a construção das ferrovias descritas no art. 6º desta Lei, destinadas à operação de trens de alta velocidade, cujos trabalhos de viabilização e outorga serão coordenados pelo Ministério dos Transportes e regulamentados por instrumentos próprios.

Art. 10. Fica revogado o art. 3º da Medida Provisória nº 2.217-3, de 4 de setembro de 2001.

Art. 11. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

MEDIDA PROVISÓRIA ORIGINAL Nº 274, DE 2005

Inclui e altera dispositivos na Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 62 da Constituição, adota a seguinte Medida Provisória, com força de lei:

Art. 1º A diretriz da BR 319, constante do item 2.2.2 - "Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal", integrante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar com a seguinte descrição:

"BR 319 - Pontos de Passagem: Manaus - Careiro - Humaitá - Porto Velho - Entroncamento com a BR-364 (Trevo do Roque) - Unidades da Federação: AM-RO - Extensão (Km): 885,4." (NR)

Art. 2º Fica incluído no item 2.2.2 - "Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal", integrante do Anexo da Lei nº 5.917, de 1973, a Rodovia de Ligação a seguir descrita:

"BR 448 - Pontos de Passagem: Entroncamento com a BR-116/RS-118 - Entroncamento com a BR-290 - Unidade da Federação: RS - Extensão (Km):22." (NR)

Art. 3º Fica incluída no item 3.2.2 "Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação", integrante do Anexo da Lei nº 5.917, de 1973, a estrada de ferro longitudinal a seguir descrita:

"EF150 - Pontos de Passagem: Açaílândia - Porto Franco - Araguaína - Colinas do Tocantins - Guará - Porto Nacional - Gurupi - Porangatu - Uruaçu - Anápolis - Unidades da Federação: MA - TO - GO - Extensão: 1.550km." (NR)

Art. 4º Ficam incluídos no item 4.2 "Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres do Plano Nacional de Viação", integrante do Anexo da Lei nº 5.917, de 1973, os portos abaixo com os seguintes números de ordem, descrição, unidade da federação e localização:

- 106 - Santa Izabel do Rio Negro - AM - Rio Negro;**
- 107 - Cacau Pircira - AM - Rio Negro;**
- 108 - Urucurituba - AM - Rio Amazonas;**
- 109 - Nhamundá - AM - Rio Nhamundá;**
- 110 - Tonantins - AM - Rio Solimões;**
- 111 - São Raimundo - AM - Rio Negro;**
- 112 - Barcelos - AM - Rio Negro;**
- 113 - Jutaí - AM - Rio Solimões;**
- 114 - Manacapuru - AM - Rio Solimões;**
- 115 - São Paulo de Olivença - AM - Rio Solimões;**
- 116 - Maués - AM - Rio Amazonas (Maués Açu, Paraná do Urariá);**
- 117 - Fonte Boa - AM - Rio Xié;**
- 118 - Borba - AM - Rio Madeira;**
- 119 - Novo Airão - AM - Rio Negro;**
- 120 - Manicoré - AM - Rio Madeira;**
- 121 - Manaquiri - AM - Rio Solimões;**
- 122 - Urucará - AM - Rio Amazonas;**
- 123 - Novo Aripuanã - AM - Rio Madeira;**
- 124 - Autazes - AM - Rio Autazes-Açu;**
- 125 - Muaná - PA - Rio Muaná;**
- 126 - Moju - PA - Rio Moju;**
- 127 - Santa Bárbara do Pará - PA - Rio Tauarué;**
- 128 - Floresta do Araguaia - PA - Rio Araguaia;**

- 129 - Quatipuru - Boa Vista - PA - Rio Boa Vista;
- 130 - Quatipuru - Sede - PA - Rio Quatipuru;
- 131 - Santarém Novo - PA - Rio Maracanã;
- 132 - Santo Antônio do Tauá - PA - Rio Mujuí;
- 133 - Portel - PA - Rio Pará;
- 134 - São Félix do Xingu - PA - Rio Xingu;
- 135 - São João do Araguaia - PA - Rio Araguaia;
- 136 - Oeiras do Pará - PA - Rio Pará;
- 137 - Limoeiro do Ajuru - PA - Rio Tocantins;
- 138 - Abaetetuba - PA - Rio Pará;
- 139 - Cametá - PA - Rio Tocantins;
- 140 - Monte Alegre - PA - Rio Amazonas;
- 141 - Terra Santa - PA - Rio Nhamundá;
- 142 - Santa Maria das Barreiras - PA - Rio Araguaia;
- 143 - Aveiro - PA - Rio Tapajós;
- 144 - São Miguel do Guamá - PA - Rio Guamá;
- 145 - Oriximiná - PA - Rio Trombetas;
- 146 - Barcarena - PA - Rio Mucuruçá;
- 147 - Cais de Salinas - PA - Oceano Atlântico - Litoral do Estado do Pará;
- 148 - Viseu - PA - Rio Gurupi;
- 149 - Terminal Portuário de Alcântara/MA - MA - Baía de São Marcos;
- 150 - Turiaçu - MA - Rio Turiaçu;
- 151 - Tutóia - MA - Baía de Tutóia;
- 152 - Araioses (atracadouro, ponte e cais) - MA - Rio Santa Rosa;
- 153 - Água Doce do Maranhão - MA - Rio Água Doce;
- 154 - São Bento do Maranhão - MA - Rio Aura;
- 155 - Guimarães - MA - Rio Guarapiranga;
- 156 - Cururupu - MA - Rio São Lourenço;
- 157 - Porto Rico do Maranhão - MA - Rio Cateauá;
- 158 - Palmeirândia - MA - Rio Pericumã;
- 159 - Pinheiro - MA - Rio Pericumã;
- 160 - Bequimão - MA - Foz do Rio Pericumã;
- 161 - Penalva - MA - Rio Cajari;

- 162 - Santa Rita de Cássia - BA - Rio Preto;
- 163 - Formosa do Rio Preto - BA - Rio Preto;
- 164 - Riachão das Neves - BA - Rio Grande;
- 165 - Cotegipe - BA - Rio Grande;
- 166 - São José do Norte - RS - Lagoa dos Patos; e
- 167 - Cachoeira do Sul - RS - Rio Jacuí." (NR)

Art. 5º A construção, uso e gozo da Estrada de Ferro Norte-Sul, de titularidade da Valec - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., dar-se-á no trecho ferroviário que liga os Municípios de Belém, no Estado do Pará, e Senador Canedo, no Estado de Goiás.

Parágrafo único. Caso a Valec - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A seja privatizada antes da conclusão das obras mencionadas no caput deste artigo, tal conclusão deverá integrar o rol de obrigações da futura concessionária.

Art. 6º Esta Medida Provisória entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 7º Fica revogado o art. 3º da Medida Provisória nº 2.217-3, de 4 de setembro de 2001.

Brasília, 29 de dezembro de 2005; 184º da Independência e 117º da República.

*Referendado eletronicamente por: Alfredo Pereira do Nascimento
MP-ALTERA LEI PLANO NAC VIAÇÃO(MT 27 EM)(L2)*

Mensagem nº 941, de 2005

Senhores Membros do Congresso Nacional,

Nos termos do art. 62 da Constituição, submeto à elevada deliberação de Vossas Excelências o texto da Medida Provisória nº 274, de 29 de dezembro de 2005, que "Inclui e altera dispositivos na Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, e dá outras providências".

Brasília, 29 de dezembro de 2005.

EM Nº 00027/MT

Brasília, 29 de dezembro de 2005

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

Submetemos à apreciação de Vossa Excelência a inclusa minuta de medida provisória, com a presente exposição de motivos, que altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, de modo a atualizar o Plano Nacional de Viação mediante a inclusão na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal as rodovias nela descritas; na Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres do Sistema Portuário Nacional os portos que especifica; e na Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação o trecho ferroviário aludido. Ademais, especifica à VALEC - ENGENHARIA, CONSTRUÇÕES e FERROVIAS S.A o trecho ferroviário em que pode exercer seu direito de construção, uso e gozo.

2. A alteração do Plano Nacional de Viação, em sua esfera rodoviária, busca adequá-lo às necessidades de ordenamento de tráfego nas rodovias BR-116 e BR-290, nas proximidades de Porto Alegre/RS, e nas BR-319 e BR-363, nas proximidades de Porto Velho/RO.

3. A premência da medida se justifica uma vez que a BR-116 se interliga com a BR-290 em Porto Alegre, gerando um grande conflito de tráfego em uma área urbana, com sério riscos de graves acidentes aos seus usuários. Como medida saneadora, a nova BR-448/RS interligará as duas rodovias anteriores e redirecionará o fluxo atualmente voltado para a capital gaúcha, mas que na verdade se dirige a região norte/oeste do Estado. Por conseguinte, a proposta tem por escopo desviar do tráfego urbano de Porto Alegre e Canoas o fluxo desnecessário, possibilitando uma melhor integração dos eixos rodoviários federais no Estado do Rio Grande do Sul.

4. Vê-se que a questão nesse caso vai além da ordenação do modal rodoviário. Toca à segurança dos usuários, visto que a situação atual gera grande conflito de tráfego em uma área urbana.

5. Por sua vez, as rodovias BR-319 e BR-364 em Rondônia, apesar de terem pontos de passagem no mesmo Estado, não possuem interligação e, tendo em vista o deslocamento de cargas pela BR-364 em direção ao porto de Porto Velho, o trecho que se propõe incluir na Rede Rodoviária Federal permitirá a ligação rodoviária entre a BR-364 e o porto e, consequentemente, à BR-319, com melhores condições de deslocamento de todas as cargas oriundas de Rondônia e Mato Grosso com a Região Norte do país e reciprocamente.

6. Portanto, no que toca à inclusão das nominadas rodovias no Plano Nacional de Viação - PNV, tem-se que a medida visa, em última instância, a salvaguarda e segurança dos usuários das BR-116 e BR-290, em Porto Alegre, bem como um escoamento de riquezas e pessoas mais racional no caso das BR-319 e BR-364, em Rondônia.

7. Pretende-se, ademais, a inclusão do Terminal de Alcântara na relação descritiva dos Portos do Sistema Portuário Nacional, por se tratar de instalação indispensável para suporte à base de lançamento de foguetes da AEB - Agência Espacial Brasileira e objeto de compromisso

do Governo Brasileiro no acordo internacional com a Ucrânia, com a finalidade de operacionalizar as atividades espaciais da referida base. Sem esse terminal as cargas, com pesos e dimensões especiais destinadas ao programa espacial, não poderão ser transportadas. Portanto, sua construção é imprescindível para a viabilização do referido centro de lançamento de foguetes.

8. A inclusão do Terminal de Alcântara no PNV, ato fundamental para a aplicação de recursos na sua infra-estrutura, vai além das questões afetas ao setor de transportes. Envolve o Projeto Espacial Brasileiro, além da própria reputação do país para com a comunidade internacional, visto que a operacionalização do referido terminal é função direta do cumprimento das obrigações do Brasil para com seus parceiros internacionais. Tais obras são igualmente urgentes, vistos que a execução do programa atende a prazos que fogem à alcada do Brasil para unilateralmente estendê-los, por serem objeto de acordos internacionais.

9. Importa destacar, ainda, que os portos fluviais especificados na minuta em comento não constam da Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres do Plano Nacional de Viação. A inclusão dos mesmos no Sistema Portuário Nacional faz-se necessária em razão de constituírem instalações de atendimento às comunidades ribeirinhas no transporte de passageiros com carga acompanhada, de carga geral e do embarque e desembarque de veículos (roll-on/roll-off) comum na região amazônica em decorrência da extensa rede fluvial contrastando com a pequena densidade de rodovias. Os portos e terminais atualmente existentes na região ou funcionam de forma improvisada em beiras de rio, sem a mínima infra-estrutura, ou em condições precárias em decorrência de obras obsoletas ou no fim da vida útil, necessitando imediata recuperação e ampliação. Em todos os casos constituem instalações insuficientes e incapazes de atender à demanda da população que se vale dessas facilidades com o mínimo de eficiência e segurança.

10. Em suma, urge a realização de obras de infra-estrutura em tais portos, impossível hoje em razão dos mesmos não constarem no PNV. A inclusão, e posterior execução de obras, irá gerar uma importante alternativa às comunidades ribeirinhas no transporte de cargas e passageiros, e, sobretudo, criar condições de higiene e segurança aos usuários, que utilizam os portos em condições lastimáveis. Portanto, neste caso, por razões óbvias, as necessidades de inclusão e consequente realização de obras são prementes e incontestáveis, logo, relevantes e urgentes.

11. No que tange à inclusão de trecho ferroviário na Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação, tem-se que o trecho específico é fundamental dentro do contexto da política nacional de transportes, sendo considerada importante ligação modal entre as Regiões Norte e Centro-Oeste do país. Ademais, a Medida Provisória n.º 2.217-3, de 4 de setembro de 2001, autoriza a VALEC - ENGENHARIA, CONSTRUÇÕES e FERROVIAS S.A. a manter-se em atividade até a conclusão das obras da nominada ferrovia sem, no entanto, prever sua inclusão no Plano Nacional de Viação - PNV (Lei 5.917, de 10 de setembro de 1973 - anexo e Leis 6.671, de 4 de julho de 1979 e 9.852, de 27 de outubro de 1999).

12. Com efeito, e considerando que o PNV vedava investimentos em infra-estrutura de transportes que não se encontravam previstos em seus anexos, pretende-se a inclusão da Estrada de Ferro Norte-Sul na relação descritiva das Ferrovias no Plano Nacional de Viação. A titular do direito de construção, uso e gozo sobre o referido trecho ferroviário, VALEC - ENGENHARIA, CONSTRUÇÕES e FERROVIAS S.A, já se encontra apta a implementar as medidas para

execução da obra, que, como dito, servirá de importante alternativa para o transportes de cargas e passageiros em relação aos já sobrecarregados modais de ligação entre as Regiões Norte e Centro-Oeste do país.

13. Com a efetivação da medida, que não pode esperar por uma tramitação longa e letárgica no Congresso Nacional, o setor produtivo e a sociedade em geral ganham com a valorização de uma importante modalidade de transporte subdesenvolvida num país continental como o Brasil. Vale repetir, medidas que atendem de pronto à sociedade devem ser prontamente executadas, para isto existem instrumentos de governabilidade como a medida provisória.

14. Nesse sentido, sabe-se que a medida provisória tem natureza jurídico-constitucional, portanto, tem natureza jurídico-constitucional. Essa politicidade tem como apanágio a discricionariedade do Presidente da República, que, achando oportuno e conveniente, edita a medida provisória em face de circunstâncias relevantes e urgentes, que seriam insatisfeitas com os instrumentos jurídicos ordinários existentes no ordenamento.

15. Portanto, se houver, conforme requer o art. 62, circunstâncias excepcionais, relevantes e urgentes, inexistindo instrumentos jurídicos capazes de solucionarem a questão, pode o Presidente da República, fundamentando, editar medida provisória. Assim, demonstrando-se a ocorrência dos pressupostos constitucionais e se atendendo aos princípios da proporcionalidade e da razoabilidade, legítima é a edição de medida provisória. Inexistindo a fundamentação, inquia-se a medida provisória de vício de inconstitucionalidade, por não conter requisito essencial capaz de possibilitar o seu devido exame.

16. É preciso demonstrar, no entanto, a presença dos requisitos materiais para a assunção da MP em comento, a saber: a relevância e a urgência, pois em havendo tais circunstâncias excepcionais, deve o Estado atuar prontamente, cabendo ao Chefe do Poder Executivo editar medida provisória com esse desiderato.

17. No presente caso, vislumbra-se na medida proposta a clara presença dos requisitos de relevância e urgência, sobretudo por trazer em seu bojo proteção à vida dos usuários de transportes e promoção de importantes objetivos desenvolvimentistas, como a otimização do escoamento de riquezas e a operacionalização do Programa Espacial Brasileiro.

18. Em decorrência do requisito da urgência, o ato deve ser indispensável e imediatamente necessário, na medida em que o requisito relevância refere-se à preservação da ordem pública e da continuidade do serviço público como devidamente demonstrado.

19. A situação que serve de base à atuação estatal deve envolver gravidade, não estando dentro dos riscos normais e suportáveis pela vida em sociedade. Nesse quadro se expressa a relevância, que facilmente se vislumbra na medida em que o objetivo da MP toca em assuntos tais como segurança dos usuários dos modais de transportes especificados, desafogamento de modais fustigados, e, consequentemente, melhor circulação de riquezas e pessoas, além de adimplemento de acordos internacionais e outros temas indubitavelmente relevantes. Vê-se que não é qualquer relevância, mas uma proeminência para os interesses públicos de caráter imediato, segundo os princípios constitucionais que direcionam este Ministério, este Governo e a atividade estatal como um todo. Qualquer que seja o sentido atribuído ao requisito substancial da relevância, ainda que difícil delimitação no plano do direito constitucional, facilmente será subsumido para as hipóteses da medida provisória em comento.

20. Vale repetir, com fito de fixar o requisito da relevância, que são interesses importantes aqueles que se referem ao escoamento de riquezas, cumprimento de acordos internacionais e zelo pela reputação internacional do país, bem como, e sobretudo, a segurança dos usuários dos modais objetos da MP. Tudo isto é consequência da MP em análise, pois tais finalidades não podem ser atingidas sem a inclusão na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal as rodovias nela descritas, na Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres do Sistema Portuário Nacional os portos que especifica, e na Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação o trecho ferroviário aludido.

21. Quanto ao requisito urgência, presente em todas as hipóteses acima ventiladas, tem-se que é residual, no sentido de que sua utilização depende da inidoneidade dos mecanismos de cooperação no processo legislativo e dos instrumentos que aceleram esse processo. É sabido que o trâmite dos projetos de lei diante da realidade legislativa pátria, mesmo com instrumentos aceleradores do trâmite do mesmo, poderia sustar ou impedir definitivamente a implementação de importantes projetos e objetivos que a presente MP tem por fito viabilizar.

22. Os objetos da MP indicam claramente que este Ministério e suas entidades vinculadas estão confrontados com situações extraordinárias, em que a utilização dos instrumentos ordinários de atuação implica prejuízo, pelo retardamento. A urgência, no presente caso, aparece como motivo determinante do dever de ação imediata do Poder Executivo que precisa reduzir, ao máximo, o tempo entre o ato executivo e a sua entrada em vigor. A situação impõe, em todos os casos, indubitavelmente, atuação urgente do Poder Executivo que não encontra, nos instrumentos ordinários de atuação, meios de evitar danos pelo retardamento. E nos casos referidos os danos são notáveis e irreversíveis, vez que tocam, inclusive, à segurança e vida dos administrados.

23. A indispensabilidade e o imediatismo, reclamados pelas situações já delineadas, concernem ao fim de interesse público, ao influxo do qual a atividade do Poder Público se desenvolve. Esse é o requisito concorrente da relevância anteriormente referido.

24. A idéia de urgência e relevância à luz do direito brasileiro tem um significado próprio. Na lição de CÁRMEM LÚCIA ANTUNES ROCHA:

"Urgência jurídica é, pois, a situação que ultrapassa a definição normativa regular de desempenho ordinário das funções do Poder Público pela premência de que se reveste e pela imperiosidade de atendimento da hipótese abordada, a demandar, assim, uma conduta especial em relação àquela que se nutre da normalidade aprazada institucionalmente".

(In: Conceito de Urgência no Direito Público Brasileiro. Revista Trimestral de Direito Público, nº 01, Malheiros, 1993, p. 234)

25. A urgência requer uma pronta atuação, a fim de dirimir as consequências dos fatos. Por relevante, tomemos a lição de ROSENICE DESLANDES e ALEXANDRE BARROS CASTRO:

"Seja de fato ou de direito, é a que se apresenta em toda exuberância, em toda evidência, para ser acatada ou apreciada como justificativa do pedido, da pretensão, ou da proteção do direito".
(In: Tributos x Medidas Provisórias no Direito Brasileiro, Carthago e Forte, São Paulo, 1992, p. 32).

26. Assim, as expressões relevância e urgência são indeterminadas, já que reclamam preenchimento valorativo, com elementos provenientes do setor social e do sistema normativo no qual estão inseridas. A discricionariedade existe sempre que, previsto um ato em nível normativo abstrato, o sujeito puder escolher, livremente, diante do caso concreto, entre mais de uma opção válida para a prática do ato, quanto à sua consequência e seu efeito. O exercício de apreciação discricionária, na prática do ato, pode decorrer da análise de conceitos de valor, cujo preenchimento de conteúdo decorre de aspectos objetivos, provenientes do sistema e do meio social, mas que uma vez preenchidos de conteúdo pelo sistema e pelos valores que veiculam, fornecem mais de uma solução ótima e válida para o Direito. Mas da análise dos atos, é fácil compreender, subsumir e integrar os conceitos de relevância e urgência quando a medida visa, como dito, preservar vidas humanas, honrar compromissos internacionais e escoar as riquezas desafogando modais de transportes de que se cuida.

Estas, Senhor Presidente, são as razões que me levaram a propor a Vossa Excelência a edição desta Medida Provisória.

Respeitosamente,

Assinado eletronicamente por: Alfredo Pereira do Nascimento

OF. nº 112/06/PS-GSE

Brasília, 22 de fevereiro de 2006.

A Sua Excelência o Senhor
Senador EFRAIM MORAES
Primeiro-Secretário do Senado Federal
N E S T A

Assunto: **envio de PLv para apreciação**

Senhor Secretário,

Encaminho a Vossa Excelência, a fim de ser submetido à consideração do Senado Federal, o incluso Projeto de Lei de Conversão nº 5, de 2006 (Medida Provisória nº 274/05, do Poder Executivo), aprovado na Sessão Plenária do dia 14.02.06, que "Acrescenta e altera dispositivos na Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação; revoga o art. 3º da Medida Provisória nº 2.217-3, de 4 de setembro de 2001; e dá outras providências.", conforme o disposto no art. 62 da Constituição Federal, com a redação dada pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001.

2. Encaminho, em anexo, o processado da referida Medida Provisória e os autógrafos da matéria aprovada nesta Casa.

Atenciosamente,

Deputado INOCÊNCIO OLIVEIRA

Primeiro-Secretário

MPV N° 274

Publicação no DO	30-12-2005
Emendas	até 5-1-2006 (7º dia da publicação)
Prazo final na Comissão	30-12-2005 a 12-1-2006 (14º dia)
Remessa do Processo à CD	12-1-2006
Prazo na CD	de 13-1-2006 a 26-1-2006 (15º ao 28º dia)
Recebimento previsto no SF	26-1-2006
Prazo no SF	27-1-2006 a 9-2-2006 (42º dia)
Se modificado, devolução à CD	9-2-2006
Prazo para apreciação das modificações do SF, pela CD	10-2-2006 a 12-2-2006 (43º ao 45º dia)
Regime de urgência, obstruindo a pauta a partir de	13-2-2006 (46º dia)
Prazo final no Congresso	27-2-2006 (60 dias)
Prazo prorrogado	28-4-2006(*)

(*)Prazo prorrogado pelo Ato do Presidente do Congresso Nacional nº 8, de 2006 – DO de 20-2-2006

MPV N° 274

Votação na Câmara dos Deputados
Lcitura no Senado Federal
Votação no Senado Federal

Consultoria de Orçamentos, Fiscalização e Controle

Nota Técnica sobre Adequação Orçamentária e Financeira

Brasília, 03 de janeiro de 2006

Assunto: Subsídios para emissão de parecer quanto à adequação orçamentária e financeira da Medida Provisória nº 274, de 29 de dezembro de 2005, que “inclui e altera dispositivos da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências”.

Interessada: Comissão Mista designada para emitir parecer sobre a Medida Provisória nº 274, de 29 de dezembro de 2005.

1 INTRODUÇÃO

Conforme estabelece o art. 62, § 9º, da Constituição Federal, caberá a uma comissão mista de Deputados e Senadores examinar as medidas provisórias e sobre elas emitir parecer, antes de serem apreciadas, em sessão separada, pelo plenário de cada uma das Casas do Congresso Nacional.

A Norma que regula o processo legislativo de apreciação de medidas provisórias, a Resolução nº 1, de 2002 – CN, determina, no art. 19, que o órgão de consultoria e assessoramento orçamentário da Casa a que pertencer o relator da matéria deverá elaborar nota técnica com subsídios acerca da adequação orçamentária e financeira da medida provisória, a ser encaminhada aos relatores e demais membros da comissão mista no prazo de cinco dias contados da publicação da medida provisória.

A nota técnica deve atender o disposto no art. 5º, § 1º, da Resolução nº 1, de 2002-CN, que prescreve a abrangência do exame de compatibilidade e adequação orçamentária e financeira que deve ser procedido pela comissão mista.

Para a apreciação da medida provisória em questão compete a esta Consultoria de Orçamentos, Fiscalização e Controle elaborar a respectiva nota técnica.

2 SÍNTESE DA MEDIDA PROVISÓRIA

De acordo com a Exposição de Motivos nº 00027/2005 - MT, a Medida Provisória nº. 274/2005 altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, de modo a atualizar o Plano Nacional de Viação mediante a:

- a) inclusão de rodovias na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal;
- b) inclusão de portos na Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres do Sistema Portuário Nacional;
- c) inclusão de trecho ferroviário na Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação;
- d) especificação à VALEC - ENGENHARIA, CONSTRUÇÕES e FERROVIAS S.A do trecho ferroviário em que pode exercer seu direito de construção, uso e gozo.

A alteração do Plano Nacional de Viação, em sua esfera rodoviária, busca adequá-lo às necessidades de ordenamento de tráfego nas rodovias BR-116 e BR-290, nas proximidades de Porto Alegre/RS, e nas BR-319 e BR-363, nas proximidades de Porto Velho/RO.

No caso das rodovias do Rio Grande do Sul, busca-se, com a Proposta, desviar do tráfego urbano de Porto Alegre e Canoas o fluxo desnecessário, possibilitando melhor integração dos eixos rodoviários federais no Estado do Rio Grande do Sul. A questão nesse caso vai além da ordenação do modal rodoviário. Toca à segurança dos usuários, visto que a situação atual gera grande conflito de tráfego em uma área urbana.

Quanto às rodovias de Rondônia, apesar de terem pontos de passagem no mesmo Estado, não possuem interligação e, tendo em vista o deslocamento de cargas pela BR-364 em direção ao porto de Porto Velho, o trecho que se propõe incluir na Rede Rodoviária Federal permitirá a ligação rodoviária entre a BR-364 e o porto e, consequentemente, a BR-319, com melhores condições de deslocamento de cargas, integrando Rondônia e Mato Grosso à Região Norte do País.

Outro objeto da Proposta refere-se à inclusão de portos na relação descritiva dos Portos do Sistema Portuário Nacional. A instalação do Terminal de Alcâncrata é indispensável para suporte à base de lançamento de foguetes da AEB - Agência Espacial Brasileira e objeto de compromisso do Governo Brasileiro no acordo internacional com a Ucrânia, com a finalidade de operacionalizar as atividades espaciais da referida base. Sem esse terminal, as cargas, com pesos e dimensões especiais destinadas ao programa espacial, não poderão ser transportadas.

A inclusão dos portos fluviais no Sistema Portuário Nacional faz-se necessária em razão dos portos constituírem instalações de atendimento às comunidades ribeirinhas no transporte de passageiros, de carga geral e do embarque e desembarque de veículos.

Pretende-se, ainda, com a Medida Provisória em comento, a inclusão da Estrada de Ferro Norte-Sul na relação descritiva das Ferrovias no Plano Nacional de Viação. Esse trecho específico é fundamental no contexto da política nacional de transportes, sendo considerada importante ligação modal entre as Regiões Norte e Centro-Oeste do País. Vale mencionar que a Medida Provisória n.º 2.217-3, de 4 de setembro de 2001,

autoriza a VALEC - ENGENHARIA, CONSTRUÇÕES e FERROVIAS S.A. a manter-se em atividade até a conclusão das obras da ferrovia Norte-Sul sem, no entanto, prever inclusão da referida estrada de ferro no Plano Nacional de Viação – PNV. A Medida Provisória nº 274/2005 especifica, ainda, o trecho consignado à VALEC para a construção, uso e gozo da Estrada de Ferro Norte-Sul.

3 SUBSÍDIOS ACERCA DA ADEQUAÇÃO FINANCEIRA E ORÇAMENTÁRIA

Em obediência ao art. 5º, § 1º, da Resolução-CN nº. 01/2002, o exame de compatibilidade e adequação orçamentária e financeira deve analisar “*a repercussão sobre a receita ou a despesa pública da União e da implicação quanto ao atendimento das normas orçamentárias e financeiras vigentes, em especial a conformidade com a Lei Complementar nº 101, de 2000, a lei do plano plurianual, a lei de diretrizes orçamentárias e a lei orçamentária da União.*”

Vale mencionar que a análise restringe-se à adequação financeira e orçamentária, não sendo objeto desta Nota Técnica os pressupostos constitucionais de relevância e urgência.

O Plano Nacional de Viação foi instituído pela Lei nº. 5.917, de 10 de setembro de 1973. O artigo 5º da citada Lei define o escopo do Plano: “*permitir o estabelecimento da infra estrutura de um sistema viário integrado, assim como as bases para planos globais de transporte que atendam, pelo menor custo, às necessidades do País, sob o múltiplo aspecto econômico-social-político-militar.*”

Dispõe o artigo 7º do Plano que os recursos provenientes do orçamento geral da União e de fundos específicos, destinados ao Setor Transportes, não poderão ser empregados em vias, portos e aeródromos que não constem de programas ou planos, oficiais, anuais ou plurianuais, enquadrados nos respectivos sistemas de viação, obedecidos os demais dispositivos legais concernentes.

A Medida Provisória em exame pretende inserir um conjunto de obras no Plano Nacional de Viação. Trata-se, sobretudo, de ato de planejamento governamental, condição prévia e necessária, a qual, porém, por si só, não encerra a faculdade de ultimar o procedimento para autorização e execução de obra do sistema nacional de transporte. Em outros termos, a obra inclusa no PNV não repercute sobre a despesa da União, haja vista que carece de especificação na lei orçamentária anual e no Plano Plurianual para ser executada.

Nesse contexto, não há que se falar da adequação orçamentária da Medida Provisória 274/2005, uma vez que a proposta não implica impacto orçamentário, muito

menos fere os dispositivos elencados no Plano Plurianual 2004-2007, Lei de Diretrizes Orçamentárias para 2005, Lei Orçamentária para 2005, bem como na Lei de Responsabilidade Fiscal.

4 CONCLUSÃO

São esses os subsídios que nos parecem relevantes para a apreciação da comissão mista quanto à adequação orçamentária e financeira da Medida Provisória nº 274, de 2005.


ORLANDO DE SÁ CAVALCANTE NETO

Consultor de Orçamentos

PARECER À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 274, DE 2005, PROFERIDO NO PLENÁRIO DA CÂMARA DOS DEPUTADOS EM SUBSTITUIÇÃO À COMISSÃO MISTA.

O SR. JAIME MARTINS (PL-MG. Para emitir parecer. Sem revisão do orador.) -

Sr. Presidente, Sras. Deputadas, Srs. Deputados, coube a mim a tarefa de relatar a Medida Provisória que inclui e altera dispositivos da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

Relatório

A Medida Provisória nº 274, de 2005, foi encaminhada ao Congresso Nacional com a Mensagem nº 941, de 29 de dezembro de 2005. Esse ato, expedido pelo Exmo. Sr. Presidente da República, nos termos do art. 62 da Constituição Federal, “incluir e alterar dispositivos na Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, e dá outras providências”.

Altera, no item nº 2.2.2, a Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, a diretriz da BR-319, atendendo aos Estados de Amazonas e Rondônia, cuja extensão é de 885,4 quilômetros.

Inclui na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal a rodovia de ligação BR-448, interligando a BR-116 e a BR-290, no Estado do Rio Grande do Sul, com extensão de 22 quilômetros.

Inclui na Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação a Estrada de Ferro Longitudinal (EF-150), servindo os Estados do Maranhão, Tocantins e Goiás, com extensão de 1.550 quilômetros.

Inclui na Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres do Plano Nacional de Viação: 19 portos fluviais no Estado do Amazonas, 23 portos fluviais e 1 porto marítimo (de águas interiores) no Estado do Pará; 11 portos fluviais e 2 portos marítimos (de águas interiores) no Estado do Maranhão; 4 portos fluviais no Estado da Bahia; 1 porto lacustre e 1 porto fluvial no Estado do Rio Grande do Sul.

Determina que a construção, uso e gozo da Estrada de Ferro Norte-Sul, de titularidade da VALEC — Engenharia, Construções e Ferrovias S/A, dar-se-á no trecho ferroviário que liga os Municípios de Belém, no Estado do Pará, a Senador Canedo, no Estado de Goiás.

Estabelece ainda que, caso a VALEC seja privatizada antes do término das obras mencionadas, a conclusão delas deverá integrar o rol de obrigações da futura concessionária.

Não tendo sido instalada Comissão Mista para o exame da Medida Provisória em tela, não foram apresentadas emendas. Cabe, pois, ao Plenário da Câmara dos Deputados, nesta oportunidade, deliberar sobre a matéria.

É o relatório.

Voto do Relator.

Da Admissibilidade.

Na Mensagem nº 941, encaminhada aos membros do Congresso Nacional, que se refere à Medida Provisória nº 274, de 2005, o Poder Executivo ressalta a presença dos requisitos de relevância e urgência na presente Medida Provisória, pelo que se justifica a pronta atuação do Chefe do Executivo em editar este documento legal.

As medidas estabelecidas afiguram-se relevantes, pois permitirão o devido equacionamento, com a urgência requerida, de deficiências específicas na infra-estrutura rodoviária, ferroviária e de apoio ao transporte aquaviário. Elas têm o objetivo de promover maior segurança dos usuários de transportes em suas diferentes modalidades, eficiência dos serviços inerentes ao setor, otimização do escoamento de riquezas e, ainda, a operacionalização do Programa Espacial Brasileiro.

A relevância desta Medida Provisória justifica-se, portanto, pela busca de eficiência do setor de transporte, atendimento de interesses socioeconômicos nacionais e cumprimento de acordos entre o Brasil e outros países. Em decorrência dessa relevância, para a consecução de importantes objetivos de proteção à vida, busca do desenvolvimento, preservação da reputação internacional do Brasil e continuidade do serviço público, o ato torna-se indispensável e imediatamente necessário.

Para cumprir medidas que a sociedade reclama com urgência, não convém submeter matéria dessa ordem à tramitação ordinária no Congresso Nacional, que se apresentaria demasiadamente longa. Questões de interesse imediato da sociedade devem ser prontamente executadas. Não se podendo adiar a implementação de tais medidas, cabe adotar instrumentos especiais de governabilidade como a medida provisória, prevista no art. 62 da Constituição Federal.

As circunstâncias excepcionais que deram origem ao presente ato são, como vemos, relevantes e urgentes, e autorizam o Presidente da República, com esse fundamento, a editar medida provisória.

Também vemos que esse ato atende aos princípios de proporcionalidade e razoabilidade, uma vez que as ações requeridas não poderiam ser realizadas se as rodovias, a ferrovia e os portos referidos na Medida Provisória não constassem das relações descritivas do Plano Nacional de Viação, instituído pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973. Com efeito, o PNV veda investimentos em infra-estrutura de transportes quando os alvos dessas inversões não se encontram previstos em seus anexos.

Da constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

A análise da admissibilidade da matéria já concluiu preliminarmente pela constitucionalidade do ato, conforme o disposto no art. 62 da Constituição Federal, uma vez que foram atendidos os pressupostos de relevância e urgência.

A matéria de que trata a Medida Provisória em exame, sendo transporte, é, conforme o art. 22, inciso XI, da Constituição Federal, legislada privativamente pela União. Não se insere entre as matérias de competência exclusiva do Congresso Nacional (Constituição Federal, art. 49) ou de qualquer de suas Casas (Constituição Federal, arts. 51 e 52). Da mesma forma, o conteúdo da Medida Provisória nº 274, de 2005, não se inclui entre as competências privativas do Presidente da República (Constituição Federal, art. 61, § 1º). Tampouco se enquadra entre as matérias enumeradas no § 1º do art. 62 da Constituição Federal, que dispõe sobre os casos de vedação de edição de medidas provisórias. Por outro lado, está inserida no ordenamento jurídico vigente.

Quanto à técnica legislativa, temos a alertar que a transcrição de algumas nomenclaturas de rodovias e ferrovia no texto da Medida Provisória merece correção, conforme o que estabelece a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, com relação à nomenclatura dos sistemas rodoviário e ferroviário nacional.

Da adequação financeira e orçamentária.

O art. 7º da Lei nº 5.917, de 1973, determina que “os recursos provenientes do Orçamento Geral da União e de Fundos específicos destinados ao Setor Transportes, não poderão ser empregados em vias, portos e aeródromos que não constem de programas ou planos, oficiais anuais ou plurianuais, enquadrados nos respectivos sistemas de viação, obedecidos os demais dispositivos legais concernentes”.

A Medida Provisória em exame apenas inclui ou acrescenta nas Relações Descritivas do Plano Nacional de Viação rodovias, ferrovia e portos marítimos, fluviais e lacustres que merecem a atenção do Governo Federal para sua implantação ou melhoramento de suas infra-estruturas. Porém, essa iniciativa não vincula tais rodovias, ferrovia e portos a qualquer execução de obras ou a liberação imediata de recursos. Assim, as suas inclusões no Plano Nacional de Viação não repercutem sobre a despesa da União, haja vista que carecem de especificação na lei orçamentária anual e no Plano Plurianual para que sejam objeto de obras a serem executadas.

Nesse contexto, não há que se falar da adequação financeira e orçamentária da Medida Provisória nº 274, de 2005, uma vez que não implica impacto orçamentário, muito menos fere os dispositivos listados no Plano Plurianual 2004-2007, Lei de Diretrizes Orçamentárias para 2005, bem como na Lei de Responsabilidade Fiscal.

Análise do mérito.

As rodovias BR-319 e BR-364, em Rondônia, objeto da presente Medida Provisória, apesar de terem pontos de passagem no mesmo Estado, atualmente não se interligam. Tendo em vista o deslocamento de cargas que se faz pela BR-364 em direção ao porto de Porto Velho, o trecho que se propõe incluir na Rede Rodoviária Federal permitirá a ligação rodoviária com a BR-319, ensejando melhores condições de deslocamento de todas as cargas oriundas de Rondônia e Mato Grosso em direção à Região Norte do País, e vice-versa.

No que se refere à BR-448, no Rio Grande do Sul, a sua inclusão no Plano Nacional de Viação se justifica uma vez que ela será a rodovia de ligação entre a BR-116 e a BR-290. Essas 2 rodovias adentram o perímetro urbano de Porto Alegre, concentrando um grande volume e conflitos de tráfego. A BR-448, como medida saneadora desses problemas, permitirá redirecionar o fluxo cujo destino é a região norte do Estado, evitando assim que ele interfira no tráfego da capital gaúcha.

No que tange a ferrovias, o trecho ferroviário que esta Medida Provisória quer incluir na Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação, a estrada de ferro longitudinal EF-150, atende a 3 Estados da Federação: Maranhão, Tocantins e Goiás, com uma extensão de 1.550 quilômetros, iniciando-se em Açaílândia e terminando em Anápolis. Esse trecho apresenta-se como fundamental dentro do contexto da política nacional de transportes, sendo considerado importante ligação entre as Regiões Norte e Centro-Oeste. Contudo, vemos que ele devia ter início em Belém e não em Açaílândia. Dessa forma, entendemos, trará mais benefícios econômicos ao País, por permitir maior expansão do sistema de transporte ferroviário de cargas.

Quanto à Estrada de Ferro Norte-Sul, de titularidade da VALEC — Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., fica estabelecido que a sua construção, uso e gozo dar-se-á no trecho ferroviário que liga os Municípios de Belém, no Estado do Pará, a Senador Canedo, no Estado de Goiás. Não há dúvidas de que esse traçado reduzirá a sobrecarga atualmente existente nos modais de ligação entre as regiões Norte e Centro-Oeste e constituirá importante alternativa para o transporte de cargas de passageiros.

Vale considerar a inclusão de algumas outras ferrovias na Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação, através desse Relator no Projeto de Conversão, a saber:

Estrada de Ferro 102, no Estado do Espírito Santo, visto que já foi assinado convênio entre a ANTT e a Companhia Vale do Rio Doce para sua implementação;

Estrada de Ferro 140, no Estado de Santa Catarina, pois representa a mais importante ligação entre quatro portos catarinenses: Porto de Laguna, Porto de Imbituba, Porto de Itajaí e Porto de São Francisco do Sul;

Estrada de Ferro 278, no Paraná, uma vez que constitui uma alternativa para a descida da Serra do Mar, desde Curitiba até Paranaguá;

Estrada de Ferro 411, no Estado de Pernambuco, pois precisa ser implementada como parte complementar do novo traçado da Ferrovia Transnordestina, obra fundamental para o desenvolvimento da Região Nordeste.

Estrada de Ferro 416, também em Pernambuco, já que será importante via de acesso ao Porto de Suape;

Estrada de Ferro 431, na Bahia, tornar-se-á indispensável para o escoamento de cargas de toda a Região Nordeste para o Porto de Aratu, desafogando outros modais;

Estrada de Ferro 483, no Paraná, fundamental para o desenvolvimento desse Estado, é objeto de parceria público-privada, estando apta a ser implementada e à espera de sua inclusão no PNV;

Estrada de Ferro Bahia-Oeste, promovendo a interligação do oeste baiano com o sistema ferroviário que liga ao porto de Salvador, indispensável para o suprimento de insumos àquela região agrícola e ao escoamento de sua produção com vistas à exportação.

No que concerne ao transporte ferroviário de passageiros, temos a lembrar que já se faz necessária no País a ligação por Trem de Grande Velocidade —TGV entre as suas megalópoles, ou seja, São Paulo e Rio de Janeiro. A expansão dessa linha para Belo Horizonte e Curitiba será uma natural decorrência da implantação inicial do sistema. Pelo porte dessas cidades e intercâmbios que já existem entre elas, é economicamente viável e de fundamental importância para o desenvolvimento regional a adoção de tal modalidade de transporte, a qual já é amplamente utilizada em países como, por exemplo, a França e o Japão.

Um grupo de trabalho para o desenvolvimento desse projeto, composto por representantes dos Ministérios dos Transportes e de Planejamento, Orçamento e Gestão, da ANTT e do BNDES, foi instituído pelo Ministro dos Transportes através da Portaria nº 360, de 2004, com o objetivo de viabilizá-lo técnica, econômica e juridicamente. A VALEC vem coordenando esse grupo de trabalho e já possui todos os estudos técnicos e econômicos do projeto e concluiu a modelagem jurídica e institucional do processo de concessão.

O projeto requer um prazo da ordem de 7 anos para sua implantação. Será, portanto, necessário iniciar de imediato o processo de concessão por licitação pública. Esse empreendimento se sustentará em termos financeiros, sem necessidade de recursos públicos. Além disso, representará grande impulso na atividade econômica, no aumento de empregos e renda e na transferência de tecnologia.

Em benefício dos transportes aquaviários, a Medida Provisória nº 274, de 2005, determina a inclusão de novos portos na Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres do Plano Nacional de Viação. Na listagem apresentada destacam-se os portos fluviais, por constituírem instalações necessárias ao atendimento das comunidades ribeirinhas. Eles são imprescindíveis ao transporte de passageiros e cargas acompanhadas, de carga geral e do embarque e desembarque de veículos, uma vez que na Amazônia as hidrovias superam as rodovias em termos de opções para o deslocamento de pessoas e bens. No entanto, a grande maioria desses portos funciona de forma improvisada, em condições precárias, ou com infra-estrutura obsoleta, inadequada, no final de sua vida útil. Em todos os casos, encontram-se instalações insuficientes ou incapazes de atender à demanda com um mínimo de segurança e eficiência.

Nessa listagem de portos caberia a inclusão, pelas suas necessidades, equivalentes às dos demais portos já apresentados, também dos portos fluviais de Benjamin Constant, no Amazonas, Nova Olinda do Norte, no Amazonas, Santo Antônio do Içá, no Amazonas, São Sebastião do Uatumâ, no Amazonas, Tefé, no Amazonas, Parintins, no Amazonas, Augusto Correia, no Pará, e Iguatama, em Minas Gerais.

Nessa Relação Descritiva dos Portos também se incluiu o Terminal Portuário de Alcântara, por se tratar de instalação indispensável para dar suporte à base de lançamento de foguetes da Agência Espacial Brasileira — AEB. A operacionalização dessa base requer investimentos e obras urgentes, notadamente na infra-estrutura de apoio, compreendendo terminais para a viabilização do transporte de cargas com peso e dimensões especiais, necessárias ao programa espacial desenvolvido pelo Governo brasileiro com parceira de governos estrangeiros, mediante acordos internacionais.

Considerando a importância da participação do Departamento Nacional de Infra-Estrutura — DNIT, como órgão técnico, na implantação do Sistema Nacional de Viação, vemos com preocupação as suas atuais carências em termos de capacitação técnica e recursos humanos, principalmente no setor de transportes aquaviários. Como a solução para essa carência é possível, propomos os mesmos, nesta Medida Provisória, capazes de atender às necessidades do referido órgão.

Pela importância da inclusão das citadas rodovias, ferrovias e portos no Plano Nacional de Viação, com vistas ao recebimento de investimentos federais para a sua execução ou melhoramento das suas infra-estruturas e condições de operação, e diante do exposto, somos pela admissibilidade da Medida Provisória nº 274, de 2005, e, no mérito, pela sua aprovação, na forma do Projeto de Lei de Conversão que apresentamos, em anexo.

É o nosso parecer, Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados.

Sr. Presidente, se V.Exa. me permite, passo a fazer a leitura do Projeto de Lei de Conversão que apresentamos, com as alterações incluídas por este Relator.

“O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei inclui e altera dispositivos na Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, dispõe sobre ferrovias de uso e gozo da VALEC — Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., empresa pública controlada pela União, e dá outras providências.

Art. 2º. A diretriz da BR-319, constante do item 2.2.2 – “Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal”, integrante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar com a seguinte descrição:

“BR-319 – Pontos de Passagem: Manaus – Careiro – Humaitá - Porto Velho – Entrocamento com a BR-364 (Trevo do Roque) – Unidades da Federação: AM-RO – Extensão (Km): 885,4”. (NR)

Art. 3º. Fica incluído no item 2.2.2 – “Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal”, integrante do Anexo da Lei nº 5.917, de 1973, a Rodovia de Ligação a seguir descrita:

“BR-448 – Pontos de Passagem: Entroncamento com a BR-116/RS-118 - Entrocamento com a BR-290 – Unidade da Federação: RS - Extensão (Km): 22.” (NR)

Art. 4º Fica incluída no item 3.2.2 “Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação”, integrante do Anexo da Lei nº 5.917, de 1973, a estrada de ferro longitudinal a seguir descrita:

“EF-150 – Pontos de Passagem: Belém, Açailândia, Porto Franco, Araguaína, Colinas do Tocantins, Guarai, Porto Nacional, Gurupi, Porangatu, Uruaçu, Anápolis. Unidades da Federação: PA, MA, TO, GO. Extensão: 1.980 Km”. Conforme nova redação.

Quero ressaltar que houve uma correção, de última hora, com relação a essa extensão. São, na versão correta, 1.980 quilômetros.

Art. 5º Ficam incluídos no item 3.2.2 "Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação", integrante do Anexo da Lei nº 5.917, de 1973, as seguintes ferrovias:

EF-102 – Pontos de Passagem: Vitória, Ponta do Ubu, Cachoeiro do Itapemirim.
Unidade da Federação: ES. Extensão: 157 Km.

EF-140 – Pontos de Passagem: Araquari - Imbituba. Unidade da Federação: SC.
Extensão: 236 Km.

EF-278 – Pontos de Passagem: Paranaguá - Alexandra - Pinhais. Unidade da Federação: PR. Extensão: 100 Km.

EF-411 – Pontos de Passagem: Parnamirim - Petrolina. Unidade da Federação:
PE. Extensão: 192 Km.

EF-416. Pontos de passagem: Suape - Cabo Moreno. Unidade da Federação: PE.
Extensão: 48 km.

EF-431. Pontos de passagem: Camaçari - Araújo Lima. Unidade da Federação:
BA. Extensão: 22 km.

EF-483. Pontos de passagem: Ipiranga - Guarapuava. Unidade da Federação: PR.
Extensão: 150 km.

EF Bahia-Oeste — a ser numerada. Pontos de passagem: Brumado - Ibotirama -
Barreiras - Luís Eduardo Magalhães. Unidade da Federação: BA. Extensão: 575
quilômetros.

Art. 6º. Para fins de implantação da linha férrea destinada à operação de trens de alta velocidade, interligando as Capitais do Estado do Rio de Janeiro e do Estado de São Paulo, e entre as cidades de Belo Horizonte, São Paulo e Curitiba, ficam incluídas no item 3.2.2 “Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação”, integrante do Anexo da Lei nº 5.917, de 1973, as seguintes ferrovias, a serem numeradas pelo órgão competente do Poder Executivo:

I. “EF — futuramente a ser numerada. Pontos de passagem: Rio de Janeiro - Nova Iguaçu - Barra Mansa - Resende - Cruzeiro - Guaratinguetá - São José dos Campos - Mogi das Cruzes - São Paulo. Unidades da Federação: RJ - SP.”

II – “EF - a ser enumerada - Pontos de Passagem: Belo Horizonte - Divinópolis - Varginha - Poços de Caldas - Bragança Paulista - São Paulo - Sorocaba - Itapetininga - Apiaí - Curitiba. Unidades da Federação: Minas Gerais , São Paulo e Paraná.”

Art. 7º. Ficam incluídos no item 4.2, “Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres do Plano Nacional de Viação”, integrante do Anexo da Lei nº 5.917, de 1973, os portos abaixo com os seguintes números de ordem, descrição, Unidade da Federação e localização:

106 - Santa Izabel do Rio Negro - AM - Rio Negro;

107 - Cacau Pireira - AM - Rio Negro;

108 - Urucurituba - AM - Rio Amazonas;

109 - Nhamundá - AM - Rio Nhamundá;

110 - Tonantins - AM - Rio Solimões;

111 - São Raimundo - AM - Rio Negro;

112 - Barcelos - AM - Rio Negro;

- 113 - Jutaí - AM - Rio Solimões;
- 114 - Manacapuru - AM - Rio Solimões;
- 115 - São Paulo de Olivença AM - Rio Solimões;
- 116 - Maués – AM – Rio Amazonas (Maués Açu, Paraná do Urariá);
- 117 - Fonte Boa – AM – Rio Xié;
- 118 - Borba – AM – Rio Madeira;
- 119 - Novo Airão – AM – Rio Negro;
- 120 - Manicoré – AM – Rio Madeira;
- 121 - Manaquiri – AM – Rio Solimões;
- 122 - Urucará – AM – Rio Amazonas;
- 123 - Novo Aripuanã – AM – Rio Madeira;
- 124 - Autazes – AM – Rio Autazes-Açu;
- 125 - Benjamin Constant – AM – Rio Javari;
- 126 - Nova Olinda do Norte – AM – Rio Madeira;
- 127 - Santo Antônio do Iça – AM – Rio Solimões;
- 128 - São Sebastião do Uatumã - AM - Rio Uatumã;
- 129 - Parintins - Vila Amazonas - AM - Rio Amazonas;
- 130 - Tefé - AM - Lago de Tefé;
- 131 - Augusto Correia - PA - Rio Urumajó;
- 132 - Muaná - PA - Rio Muaná;
- 133 - Moju - PA - Rio Moju;
- 134 - Santa Bárbara do Pará - PA - Rio Tauaruê;
- 135 - Floresta do Araguaia - PA - Rio Araguaia;

- 136 - Quatipuru - Boa Vista - PA - Rio Boa Vista;
- 137 - Quatipuru - Sede - PA - Rio Quatipuru;
- 138 - Santarém Novo - PA - Rio Maracanã;
- 139 - Santo Antônio do Tauá - PA - Rio Mujuí;
- 140 - Portel - PA - Rio Pará;
- 141 - São Félix do Xingu - PA - Rio Xingu;
- 142 - São João do Araguaia - PA - Rio Araguaia;
- 143 - Oeiras do Pará - PA - Rio Pará;
- 144 - Límoeiro do Ajuru - PA - Rio Tocantins;
- 145 - Abaetetuba - PA - Rio Pará;
- 146 - Cametá - PA - Rio Tocantins;
- 147 - Monte Alegre - PA - Rio Amazonas;
- 148 - Terra Santa - PA - Rio Nhamundá;
- 149 - Santa Maria das Barreiras - PA - Rio Araguaia;
- 150 - Aveiro - PA - Rio Tapajós;
- 151 - São Miguel do Guamá - PA - Rio Guamá;
- 152 - Oriximiná - PA - Rio Trombetas;
- 153 - Barcarena - PA - Rio Mucuruçá;
- 154 - Cais de Salinas - PA - Oceano Atlântico - Litoral do Estado do Pará;
- 155 - Viseu - PA - Rio Gurupi;
- 156 - Terminal Portuário de Alcântara - MA - Baía de São Marcos;
- 157 - Turiaçu - MA - Rio Turiaçu;
- 158 - Tutóia - MA - Baía de Tutóia;

- 159 - Araioses (atracadouro, ponte e cais) - MA - Rio Santa Rosa;
- 160 - Água Doce do Maranhão - MA - Rio Água Doce;
- 161 - São Bento do Maranhão - MA - Rio Aura;
- 162 - Guimarães - MA - Rio Guarapiranga;
- 163 - Cururupu - MA - Rio São Lourenço;
- 164 - Porto Rico do Maranhão - MA - Rio Cateauá;
- 165 - Palmeirândia - MA - Rio Pericumã;
- 166 - Pinheiro - MA - Rio Pericumã;
- 167 - Bequimão - MA - Foz do Rio Pericumã;
- 168 - Penalva - MA - Rio Cajari;
- 169 - Santa Rita de Cássia - BA - Rio Preto;
- 170 - Formosa do Rio Preto - BA - Rio Preto;
- 171 - Riachão das Neves - BA - Rio Grande;
- 172 - Cotegipe - BA - Rio Grande;
- 173 - Iguatama - MG - Rio São Francisco;
- 174 - São José do Norte - RS - Lagoa dos Patos; e
- 175 - Cachoeira do Sul - RS - Rio Jacuí. (NR)

Estes têm nova redação.

Art. 8º. A construção, uso e gozo da Estrada de Ferro Norte-Sul, de titularidade da VALEC Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., dar-se-á no trecho ferroviário que liga os Municípios de Belém, no Estado do Pará, e Senador Canedo, no Estado de Goiás.

Parágrafo único. Caso a VALEC — Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. seja privatizada antes da conclusão das obras mencionadas no *caput* deste artigo, tal conclusão deverá integrar o rol de obrigações da futura concessionária.

Art. 9º - Fica autorizada a construção das ferrovias descritas no art. 6º, I e II, desta lei, destinada à operação de trens de alta velocidade, cujos trabalhos de viabilização e outorga serão coordenados pelo Ministério dos Transportes e regulamentados por instrumentos próprios.

Art. 10 - Para fins de atender às suas necessidades em recursos humanos e capacitação técnica, o Departamento Nacional de Infra-estrutura — DNIT poderá beneficiar-se com a cessão de empregados dos Quadros de Pessoal do GEIPOT e das Companhias Docas controladas pela União, lotados nas Administrações Hidroviárias e no Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias — INPH, independentemente do exercício de cargo em comissão ou função gratificada, com ônus para o cessionário.

Art. 11 - Fica revogado o art. 3º da Medida Provisória nº 2.217-3, de 4 de setembro de 2001.

Art. 12 - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação oficial.

É o nosso relatório e o nosso Projeto de Lei de Conversão para a Medida Provisória nº 274.

Sr. Presidente, para finalizar, agradeço a todos os partidos e Líderes a colaboração. Tivemos a oportunidade de atender às sugestões dos mais diversos Líderes. Procuramos atender a todos os que se dirigiram a nós, desde a Liderança do PT, do Governo, dos partidos da base, até os partidos de oposição.

Ainda hoje pela manhã, tive a oportunidade de acatar sugestões da Liderança do PSDB, do Deputado Goldman, que fizemos incorporar ao nosso Projeto de Conversão.

Naturalmente, estou à disposição dos colegas que nos queiram trazer qualquer sugestão, ressaltando mais uma vez que o texto do Projeto de Conversão é fruto do consenso entre todas as Lideranças partidárias. Não houve qualquer objeção.

Muito obrigado.

PARECER ESCRITO ENCAMINHADO À MESA

MEDIDA PROVISÓRIA N° 274, DE 29 DE DEZEMBRO DE 2005.

(Mensagem nº 941/2005, na origem)

Inclui e altera dispositivos na Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

I - RELATÓRIO

A Medida Provisória nº 274, de 2005 foi encaminhada ao Congresso Nacional com a mensagem nº 941, de 29 de dezembro de 2005. Esse ato, expedido pelo Excelentíssimo Senhor Presidente da República nos termos do art. 62 da Constituição Federal, "Inclui e altera dispositivos na Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, e dá outras providências".

Altera, no item 2.2.2 - "Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal" integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, a diretriz da BR-319, atendendo aos Estados do Amazonas e de Rondônia, com uma extensão de 885,4 km.

Inclui, na "Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal", a Rodovia de Ligação BR-448, interligando as BR-116 e BR-290, no Estado do Rio Grande do Sul, com uma extensão de 22 km.

Inclui, na "Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação" a estrada de ferro longitudinal EF-150, servindo os Estados do Maranhão, Tocantins e Goiás, com uma extensão de 1.550 km.

Inclui, na "Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres" do Plano Nacional de Viação: 19 (dezenove portos fluviais no Estado do Amazonas; 23 (vinte e três) portos fluviais e 1 (um) porto marítimo (de águas interiores) no Estado do Pará; 11 (onze) portos fluviais e 2 (dois) portos marítimos (de águas interiores) no Estado do Maranhão; 4 (quatro) portos fluviais no Estado da Bahia; 1 (um) porto lacustre e 1(um) porto fluvial no Estado do Rio Grande do Sul.

Determina que a construção, uso e gozo da Estrada de Ferro Norte-Sul, de titularidade da VALEC – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., dar-se-á no trecho ferroviário que liga os Municípios de Belém, no Estado do Pará, a Senador Canedo, no Estado de Goiás.

Estabelece, ainda, que, caso a VALEC seja privatizada antes do término das obras mencionadas, a conclusão delas deverá integrar o rol de obrigações da futura concessionária.

Não tendo sido instalada a Comissão Mista da Medida Provisória em exame, não foram apresentadas emendas. Cabe ao Plenário da Câmara dos Deputados, nesta oportunidade, deliberar sobre a matéria.

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

DA ADMISSIBILIDADE

Na Mensagem nº 941 encaminhada aos Senhores Membros do Congresso Nacional, que se refere à Medida Provisória 274, de 2005, o Poder Executivo ressalta a presença dos requisitos de relevância e urgência na presente Medida Provisória, pelo que se justifica a pronta atuação do Chefe do Executivo em editar esse documento legal.

As medidas estabelecidas afiguram-se relevantes, pois permitirão o devido equacionamento, com a urgência requerida, de deficiências específicas na infra-estrutura rodoviária, ferroviária e de apoio ao transporte aquaviário. Elas têm o objetivo de promover a maior segurança dos usuários de transportes em suas diferentes modalidades, a eficiência dos serviços inerentes ao setor, a otimização do escoamento de riquezas e, ainda, a operacionalização do Programa Espacial Brasileiro.

A relevância dessa MP justifica-se, portanto, pela busca da eficiência do setor transporte, do atendimento de interesses socioeconômicos nacionais, e do cumprimento de acordos entre o Brasil e outros países. Em decorrência dessa relevância, para a consecução de importantes objetivos de proteção à vida, a busca do desenvolvimento, a preservação da reputação internacional do Brasil e continuidade do serviço público, o ato torna-se indispensável e imediatamente necessário.

Para cumprir medidas que a sociedade reclama com urgência, não convém submeter matéria dessa ordem a uma tramitação ordinária no Congresso Nacional, que se apresentaria demasiadamente longa. Questões de interesse imediato da sociedade devem ser prontamente executadas. Não se podendo adiar a implementação de tais medidas, cabe adotar instrumentos especiais de governabilidade como a Medida Provisória, prevista no art. 62 da Constituição Federal.

As circunstâncias excepcionais, que deram origem ao presente ato, são, como vemos, relevantes e urgentes, pelo que pode o Presidente da República, com esse fundamento, editar Medida Provisória.

Também vemos que esse ato atende aos princípios de proporcionalidade e razoabilidade, uma vez que as ações requeridas não poderiam ser realizadas se as rodovias, a ferrovia e os portos referidos na Medida Provisória não constassem das relações descritivas do Plano Nacional de Viação, instituído pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973. Com efeito, o PNV veda investimentos em infra-estrutura de transportes quando os alvos dessas inversões não se encontram previstos em seus anexos.

DA CONSTITUCIONALIDADE, JURIDICIDADE E TÉCNICA LEGISLATIVA

A análise da admissibilidade da matéria já concluiu preliminarmente pela constitucionalidade do ato, conforme o disposto no art. 62 da Constituição Federal, uma vez que foram atendidos pressupostos de relevância e urgência.

A matéria de que trata a Medida Provisória em exame, sendo transporte, é, conforme o art. 22, XI, da CF, legislada privativamente pela União. Não se insere entre as matérias de competência exclusiva do Congresso Nacional (CF, art. 49) ou de qualquer de suas Casas (CF, arts. 51 e 52). Da mesma forma, o conteúdo da Medida Provisória nº 274, de 2005, não se inclui

entre as competências privativas do Presidente da República (CF, art. 61, § 1º). Tampouco se enquadra no texto entre as matérias enumeradas no § 1º do art. 62 da Constituição Federal, que dispõe sobre os casos de vedação de edição de medidas provisórias. Por outro lado, está inserida no ordenamento jurídico vigente.

Quanto à técnica legislativa, temos a alertar que a transcrição de algumas nomenclaturas de rodovias e ferrovia no texto da Medida Provisória merecem ser corrigidos conforme o que estabelece a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, com relação à nomenclatura dos sistemas rodoviário e ferroviário nacional.

DA ADEQUAÇÃO FINANCEIRA E ORÇAMENTÁRIA

O art. 7º da Lei nº 5.917/73 determina que "Os recursos provenientes do Orçamento Geral da União e de Fundos específicos destinados ao Setor Transportes, não poderão ser empregados em vias, portos e aeródromos que não constem de programas ou planos, oficiais anuais ou plurianuais, enquadrados nos respectivos sistemas de viação, obedecidos os demais dispositivos legais concernentes".

A Medida Provisória em exame apenas inclui ou acrescenta nas Relações Descritivas do Plano Nacional de Viação rodovias, ferrovia e portos marítimos, fluviais e lacustres, que merecem a atenção do Governo Federal, para sua implantação ou melhoramento de suas infra-estruturas. Porém, essa iniciativa não vincula tais rodovias, ferrovia e portos a qualquer execução de obras ou a liberação imediata de recursos. Assim, as suas inclusões no Plano Nacional de Viação não repercutem sobre a despesa da União, haja vista que carecem de especificação na lei orçamentária anual e no Plano Plurianual para que sejam objeto de obras a serem executadas.

Nesse contexto, não há que se falar da adequação financeira e orçamentária da Medida Provisória nº 274, de 2005, uma vez que não implica impacto orçamentário, muito menos fere os dispositivos listados no Plano Plurianual 2004-2007, Lei de Diretrizes Orçamentárias para 2005, bem como na Lei de Responsabilidade Fiscal.

DO MÉRITO

As rodovias BR-319 e BR-364, em Rondônia, objeto da presente Medida Provisória, apesar de terem pontos de passagem no mesmo Estado, atualmente não se interligam. Tendo em vista o deslocamento de cargas que se faz pela BR-364 em direção ao porto de Porto Velho, o trecho que se propõe incluir na Rede Rodoviária Federal permitirá a ligação rodoviária com a BR-319, permitindo melhores condições de deslocamento de todas as cargas oriundas de Rondônia e Mato Grosso em direção à Região Norte do País e vice-versa.

No que se refere à BR-448, no Rio Grande do Sul, a sua inclusão no Plano Nacional de Viação se justifica uma vez que ela será a rodovia de ligação entre a BR-116 e a BR-290. Essas duas rodovias adentram o perímetro urbano de Porto Alegre concentrando um grande volume e conflitos de tráfego. A BR-448, como medida saneadora desses problemas, permitirá redirecionar o fluxo cujo destino é a região norte do Estado, evitando que ele interfira no tráfego da capital gaúcha.

No que tange a ferrovias, o trecho ferroviário que essa Medida Provisória quer incluir na Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação, a estrada de ferro longitudinal EF-150, atende a três Estados da Federação: Maranhão, Tocantins e Goiás, com uma extensão de 1.550 km, iniciando-se em Açailândia e terminando em Anápolis. Esse trecho apresenta-se como fundamental dentro do contexto da política nacional de transportes, sendo considerado importante ligação entre as Regiões Norte e Centro-Oeste. Contudo, vemos que ele deveria iniciar em Belém, não em Açailândia. Dessa forma, entendemos, trará mais benefícios econômicos ao País, por permitir maior expansão do sistema de transporte ferroviário de cargas.

Quanto à Estrada de Ferro Norte-Sul, de titularidade da VALEC – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., fica estabelecido que a sua construção, uso e gozo dar-se-á no trecho ferroviário que liga os Municípios de Belém, no Estado do Pará, a Senador Canedo, no Estado de Goiás. Não há dúvidas de que esse traçado reduzirá a sobrecarga atualmente existente nos

modais de ligação entre as Regiões Norte e Centro-Oeste e constituirá importante alternativa para o transporte de cargas e passageiros.

Vale considerar a inclusão de algumas outras ferrovias na Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação, a saber:

EF-102, no Estado do Espírito Santo, visto que já foi assinado convênio entre a ANTT e a Companhia Vale do Rio Doce para a sua implementação;

EF-140, no Estado de Santa Catarina, pois representa a mais importante ligação entre quatro portos catarinenses: Porto de Laguna, Porto de Imbituba, Porto de Itajaí e Porto de São Francisco do Sul;

EF-278, no Paraná, uma vez que constitui uma alternativa para a descida da Serra do Mar, desde Curitiba até Paranaguá;

EF-411, no Estado de Pernambuco, pois precisa ser implementada como parte complementar do novo traçado da ferrovia Transnordestina, obra fundamental para o desenvolvimento da Região Nordeste;

EF-416, também em Pernambuco, já que será importante via de acesso ao Porto de Suape;

EF-431, na Bahia, tornar-se-á indispensável para o escoamento de cargas de toda a Região Nordeste para o Porto de Aratu, desafogando outros modais;

EF-483, no Paraná, fundamental para o desenvolvimento desse Estado, é objeto de parceria público-privada estando apta a ser implementada e à espera da sua inclusão no PNV.

Estrada de ferro “Bahia-Oeste”, promovendo a interligação do oeste baiano com o sistema ferroviário que liga ao porto de Salvador, indispensável para o suprimento de insumos àquela região agrícola e ao escoamento de sua produção, com vistas à exportação.

No que concerne ao transporte ferroviário de passageiros, temos a lembrar que já se faz necessária no País, a ligação, por trem de grande velocidade - TGV -, entre as suas megalópoles, ou seja, São Paulo e Rio de

Janeiro. A expansão dessa linha para Belo Horizonte e Curitiba será uma natural decorrência da implantação inicial do sistema. Pelo porte dessas cidades e intercâmbios que já existem entre elas, é economicamente viável e de fundamental importância para o desenvolvimento regional a adoção de tal modalidade de transporte, a qual já é amplamente utilizada em países como, por exemplo, a França e o Japão.

Um grupo de trabalho para o desenvolvimento desse projeto, composto por representantes dos Ministérios dos Transportes e de Planejamento, Orçamento e Gestão, da ANTT e do BNDES, foi instituído pelo Ministro dos Transportes através da Portaria nº 360/2004, com o objetivo de viabilizá-lo técnica, econômica e juridicamente. A VALEC vem coordenando esse grupo de trabalho e já possui todos os estudos técnicos e econômicos do projeto e concluiu a modelagem jurídica e institucional do processo de concessão.

O projeto requer um prazo da ordem de sete anos para sua implantação. Será, portanto, necessário que seja iniciado de imediato o seu processo de concessão por licitação pública. Esse empreendimento se sustentará em termos financeiros, sem necessidade de recursos públicos. Além disso, representará um grande impulso na atividade econômica, no aumento de empregos e renda e na transferência de tecnologia.

Em benefício dos transportes aquaviários, a MP nº 274/2005 determina a inclusão de novos portos na Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres do Plano Nacional de Viação. Na listagem apresentada, destacam-se os portos fluviais, por constituírem instalações necessárias ao atendimento das comunidades ribeirinhas. Eles são imprescindíveis ao transporte de passageiros e cargas acompanhadas, de carga geral e do embarque e desembarque de veículos, uma vez que na Amazônia as hidrovias superam as rodovias em termos de opções para o deslocamento de pessoas e bens. No entanto, a grande maioria desses portos funciona de forma improvisada, em condições precárias, ou com infra-estrutura obsoleta, inadequada, no final de sua vida útil. Em todos os casos, encontram-se instalações insuficientes ou incapazes de atender à demanda com o mínimo de segurança e eficiência.

Nessa listagem de portos, caberia serem incluídos, pelas suas necessidades equivalentes às dos demais portos já apresentados, também

os portos fluviais de Benjamin Constant/AM, Nova Olinda do Norte/AM, Santo Antônio do Içá/AM, São Sebastião do Uatumã/AM, Tefé/AM, Parintins/AM, Augusto Correia/PA e Iguatama/MG.

Nessa Relação Descritiva dos Portos também se incluiu o Terminal Portuário de Alcântara, por se tratar de instalação indispensável para dar suporte à base de lançamento de foguetes da AEB – Agência Espacial Brasileira. A operacionalização dessa base requer investimentos e obras urgentes notadamente na infra-estrutura de apoio, compreendendo terminais para a viabilização do transporte de cargas com peso e dimensões especiais, necessárias ao programa espacial desenvolvido pelo Governo brasileiro com parceria de governos estrangeiros, mediante acordos internacionais.

Considerando a importância da participação do Departamento Nacional de Infra-Estrutura - DNIT, como órgão técnico, na implantação do Sistema Nacional de Viação, vemos, com preocupação, as suas atuais carências em termos de capacitação técnica e recursos humanos, principalmente no setor de transportes aquaviários. Como a solução para essa carência é possível, propomos os meios, nessa medida provisória, capazes de atender às necessidades do referido órgão.

Pela importância da inclusão das citadas rodovias, ferrovias e portos no Plano Nacional de Viação, com vistas ao recebimento de investimentos federais para a sua execução ou melhoramento das suas infra-estruturas e condições de operação, e diante do exposto, somos pela admissibilidade da Medida Provisória nº 274, de 2005, e, no mérito, pela sua aprovação, na forma do projeto de lei de conversão que apresentamos anexo.

Sala das Sessões, em

de

de 2006

Deputado JAIME MARTINS
Relator

PARECER À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 274, DE 29 DE DEZEMBRO DE 2005.

PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO , DE 2006

Inclui e altera dispositivos na Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei inclui e altera dispositivos na Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, dispõe sobre ferrovias de uso e gozo da VALEC Engenharia, Construções e Ferrovias S. A., empresa pública controlada pela União, e dá outras providências.

Art. 2º A diretriz da BR 319, constante do item 2.2.2 - "Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal", integrante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar com a seguinte descrição:

"BR-319 - Pontos de Passagem: Manaus - Careiro - Humaitá - Porto Velho - Entroncamento com a BR-364 (Trevo do Roque) - Unidades da Federação: AM-RO - Extensão (Km): 885,4." (NR)

Art. 3º Fica incluído no item 2.2.2 - "Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal", integrante do Anexo da Lei nº 5.917, de 1973, a Rodovia de Ligação a seguir descrita:

"BR-448 - Pontos de Passagem: Entroncamento com a BR-116/RS-118 - Entroncamento com a BR-290 - Unidade da Federação: RS - Extensão (Km):22." (NR)

Art. 4º Fica incluída no item 3.2.2 "Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação", integrante do Anexo da Lei nº 5.917, de 1973, a estrada de ferro longitudinal a seguir descrita:

"EF-150 - Pontos de Passagem: Belém - Açaílândia - Porto Franco - Araguaína - Colinas do Tocantins - Guarai - Porto Nacional - Gurupi - Porangatu - Uruacu – Anápolis. Unidades da Federação: PA -MA - TO – GO. Extensão: 1980 Km." (NR)

(Art. 5º Ficam incluídos no item 3.2.2 "Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação", integrante do Anexo da Lei nº 5.917, de 1973, as seguintes ferrovias:

FF-102 - Pontos de Passagem: Vitória - Ponta do Ubu - Cachoeiro do Itapemirim. Unidade da Federação: ES. Extensão: 157 Km.

EF-140 - Pontos de Passagem: Araquari - Imbituba. Unidade da Federação: SC. Extensão: 236 Km

EF-278 - Pontos de Passagem: Paranaguá - Alexandra - Pinhais. Unidade da Federação: PR. Extensão: 100 Km.

EF-411 - Pontos de Passagem: Parnamirim - Petrolina. Unidade da Federação: PE. Extensão: 192 Km.

EF-416 - Pontos de Passagem: Suape - Cabo Moreno. Unidade da Federação: PE. Extensão: 48 Km

EF-431 - Pontos de Passagem: Camaçari - Araújo Lima. Unidade da Federação: BA. Extensão: 22 km.

EF-483 - Pontos de Passagem: Ipiranga - Guarapuava. Unidade da Federação: PR. Extensão: 150 Km.

EF ("Bahia-Oeste") - Pontos de Passagem Porto de Campinhos, Ipiaú Ibotirama - Barreiras - Luís Eduardo Magalhães. Unidade da Federação: BA. Extensão: 976 Km.

Art. 6º Para fins de implantação da linha férrea destinada à operação de trens de alta velocidade, interligando as capitais do Estado do Rio de Janeiro e do Estado de São Paulo, e entre as cidades de Belo Horizonte, São Paulo e Curitiba, ficam incluídas no item 3.2.2 "Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação", integrante do Anexo da Lei nº 5.917, de 1973, as seguintes ferrovias, a serem numeradas pelo órgão competente do Poder Executivo:

I - "EF- - Pontos de Passagem: Rio de Janeiro - Nova Iguaçu - Barra Mansa - Resende - Cruzeiro - Guaratinguetá - São José dos Campos - Mogi das Cruzes - São Paulo. Unidades da Federação: RJ - SP."

II - "EF- - Pontos de Passagem: Belo Horizonte - Divinópolis - Poços de Caldas Varginha, Bragança Paulista - São Paulo - Sorocaba - Itapetininga - Apiaí - Curitiba. Unidades da Federação: MG - SP - PR."

Art. 7º Ficam incluídos no item 4.2 "Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres do Plano Nacional de Viação", integrante do Anexo da Lei nº 5.917, de 1973, os portos abaixo com os seguintes números de ordem, descrição, unidade da federação e localização:

"106 - Santa Izabel do Rio Negro - AM - Rio Negro;

107 - Cacau Pireira - AM - Rio Negro;

108 - Urucurituba - AM - Rio Amazonas;

109 - Nhamundá - AM - Rio Nhamundá;

110 - Tonantins - AM - Rio Solimões;

111 - São Raimundo - AM - Rio Negro;

112 - Barcelos - AM - Rio Negro;

113 - Jutai - AM - Rio Solimões;

114 - Manacapuru - AM - Rio Solimões;

115 - São Paulo de Olivença - AM - Rio Solimões;

116 - Maués - AM - Rio Amazonas (Maués Açu, Paraná do Urariá);

117 - Fonte Boa - AM - Rio Xié;

118 - Borba - AM - Rio Madeira,

119 - Novo Airão - AM - Rio Negro;

120 - Manicoré - AM - Rio Madeira;

121 - Manaquiri - AM - Rio Solimões;

122 - Urucará - AM - Rio Amazonas;

123 - Novo Aripuanã - AM - Rio Madeira;

124 - Autazes - AM - Rio Autazes-Açu;

125 - Benjamin Constant - AM – Rio Javari

126 - Nova Olinda do Norte - AM - Rio Madeira

127 - Santo Antonio do Içá - AM - Rio Solimões

128 - São Sebastião do Uatumã - AM - Rio Uatumã

129 - Parintins – Vila Amazonas - AM - Rio Amazonas

- 130 - Tefé - AM - Lago de Tefé
- 131 - Augusto Correia - PA - Rio Urumajó
- 132 - Muaná - PA - Rio Muaná;
- 133 - Moju - PA - Rio Moju;
- 134- Santa Bárbara do Pará - PA - Rio Tauaruê;
- 135 - Floresta do Araguaia - PA - Rio Araguaia;
- 136 - Quatipuru - Boa Vista - PA - Rio Boa Vista;
- 137 - Quatipuru - Sede - PA - Rio Quatipuru;
- 138 - Santarém Novo - PA - Rio Maracanã;
- 139 - Santo Antônio do Tauá - PA - Rio Mujuí;
- 140 - Portel - PA - Rio Pará;
- 141 - São Félix do Xingu - PA - Rio Xingu;
- 142 - São João do Araguaia - PA - Rio Araguaia;
- 143 - Oeiras do Pará - PA - Rio Pará;
- 144 - Limoeiro do Ajuru - PA - Rio Tocantins;
- 145 - Abaetetuba - PA - Rio Pará;
- 146 - Cametá - PA - Rio Tocantins;
- 147 - Monte Alegre - PA - Rio Amazonas;
- 148 - Terra Santa - PA - Rio Nhamundá;
- 149 - Santa Maria das Barreiras - PA - Rio Araguaia;
- 150 - Aveiro - PA - Rio Tapajós;
- 151 - São Miguel do Guamá - PA - Rio Guamá;
- 152 - Oriximiná - PA - Rio Trombetas;
- 153 - Barcarena - PA - Rio Mucuruçá;
- 154 - Cais de Salinas - PA - Oceano Atlântico - Litoral do Estado do Pará;
- 155 - Viseu - PA - Rio Gurupi;
- 156 - Terminal Portuário de Alcântara/MA - MA - Baía de São Marcos;

- 157 - Turiaçu - MA - Rio Turiaçu;
- 158 - Tutóia - MA - Baia de Tutóia;
- 159 - Araioses (atracadouro, ponte e cais) - MA - Rio Santa Rosa;
- 160 - Água Doce do Maranhão - MA - Rio Água Doce;
- 161 - São Bento do Maranhão - MA - Rio Aura;
- 162 - Guimarães - MA - Rio Guarapiranga;
- 163 - Cururupu - MA - Rio São Lourenço;
- 164 - Porto Rico do Maranhão - MA - Rio Cateauá;
- 165 - Palmeirândia - MA - Rio Pericumã;
- 166 - Pinheiro - MA - Rio Pericumã;
- 167 - Bequimão - MA - Foz do Rio Pericumã;
- 168 - Penalva - MA - Rio Cajari;
- 169 - Santa Rita de Cássia - BA - Rio Preto;
- 170 - Formosa do Rio Preto - BA - Rio Preto;
- 171 - Riachão das Neves - BA - Rio Grande;
- 172 - Cotelândia - BA - Rio Grande;
- 173 - Iguatama - MG - Rio São Francisco;
- 174 - São José do Norte - RS - Lagoa dos Patos; e
- 175 - Cachoeira do Sul - RS - Rio Jacuí." (NR)

Art. 8º A construção, uso e gozo da Estrada de Ferro Norte-Sul, de titularidade da VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., dar-se-á no trecho ferroviário que liga os Municípios de Belém, no Estado do Pará, e Senador Canedo, no Estado de Goiás.

Parágrafo único. Caso a VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A seja privatizada antes da conclusão das obras mencionadas no caput deste artigo, tal conclusão deverá integrar o rol de obrigações da futura concessionária.

Art. 9º Fica autorizada a construção das ferrovias descritas no art.6º, incisos I e II desta Lei, destinadas à operação de trens de alta velocidade, cujos trabalhos de viabilização e outorga serão coordenados pelo Ministério dos Transportes e regulamentados por instrumentos próprios.

Art. 10º Para fins de atender às suas necessidades em recursos humanos e capacitação técnica, o Departamento Nacional de Infra-Estrutura – DNIT poderá beneficiar-se com a cessão de empregados dos Quadros de Pessoal do Geipot e das Companhias Docas controladas pela União, lotados nas Administrações Hidroviárias e no Instituto Nacional de Pesquisa Hidroviárias – INPH, independentemente do exercício de cargo em comissão ou função gratificada, com ônus para o cessionário.

Art. 11º Fica revogado o artigo 3º da Medida Provisória nº 2.217-3, de 04 de setembro de 2001.

Art. 12º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação oficial.

Sala das Sessões, em _____ de _____ de 2006

Deputado JAIME MARTINS
Relator

**REFORMULAÇÃO DO PARECER DO RELATOR, EM SUBSTITUIÇÃO À COMISSÃO
MISTA, À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 274, DE 2005 (PROJETO DE LEI DE
CONVERSÃO).**

O SR. JAIME MARTINS (PL-MG. Para emitir parecer. Sem revisão do orador.) -

Sr. Presidente, recebi a solicitação do nobre Deputado João Leão para efetuar correção no que se refere à Estrada de Ferro Bahia-Oeste, apenas para modificação nos pontos de passagem. Vou fazer alteração no relatório. Onde está "Estrada de Ferro Bahia-Oeste, a ser enumerada", os pontos de passagem são: Porto de Campinhos, Ipiaú, Ibotirama, Barreiras, Luís Eduardo Magalhães. Unidade da Federação: BA. Extensão: 976 quilômetros. Esta é a redação.

MPV 274/2005

Inclui e altera dispositivos na Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências

**PARECER PRELIMINAR¹ ENCAMINHADO PELO
RELATOR PARA PRÉVIO CONHECIMENTO**

DEPUTADO JAIME MARTINS (PL/MG)

SEGUNDA VERSÃO

¹ AINDA NÃO É O PARECER PROFERIDO EM PLENÁRIO. (art. 6º, §2º da Resolução nº 1/2002 – CN)

MEDIDA PROVISÓRIA N° 274, DE 29 DE DEZEMBRO DE 2005.

(Mensagem nº 941/2005, na origem)

Inclui e altera dispositivos na Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências

I - RELATÓRIO

A Medida Provisória nº 274, de 2005 foi encaminhada ao Congresso Nacional com a mensagem nº 941, de 29 de dezembro de 2005. Esse ato, expedido pelo Excelentíssimo Senhor Presidente da República nos termos do art. 62 da Constituição Federal, “Inclui e altera dispositivos na Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, e dá outras providências”.

Altera, no Item 2.2.2 - “Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal” integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, a diretriz da BR-319, atendendo aos Estados do Amazonas e de Rondônia, com uma extensão de 885,4 km.

Inclui, na “Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal”, a Rodovia de Ligação BR-448, interligando as BR-116 e BR-290, no Estado do Rio Grande do Sul, com uma extensão de 22 km.

Inclui, na “Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação” a estrada de ferro longitudinal EF-150, servindo os Estados do Maranhão, Tocantins e Goiás, com uma extensão de 1.550 km.

Inclui, na “Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres” do Plano Nacional de Viação: 19 (dezenove portos fluviais no Estado do Amazonas; 23 (vinte e três) portos fluviais e 1 (um) porto marítimo (de águas interiores) no Estado do Pará; 11 (onze) portos fluviais e 2 (dois) portos marítimos (de águas interiores) no Estado do Maranhão; 4 (quatro) portos fluviais

no Estado da Bahia; 1 (um) porto lacustre e 1(um) porto fluvial no Estado do Rio Grande do Sul.

Determina que a construção, uso e gozo da Estrada de Ferro Norte-Sul, de titularidade da VALEC – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., dar-se-á no trecho ferroviário que liga os Municípios de Belém, no Estado do Pará, a Senador Canedo, no Estado de Goiás.

Estabelece, ainda, que, caso a VALEC seja privatizada antes do término das obras mencionadas, a conclusão delas deverá integrar o rol de obrigações da futura concessionária.

Não tendo sido instalada a 'Comissão Mista da Medida Provisória em exame, não foram apresentadas emendas. Cabe ao Plenário da Câmara dos Deputados, nesta oportunidade, deliberar sobre a matéria.

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

DA ADMISSIBILIDADE

Na Mensagem nº 941 encaminhada aos Senhores Membros do Congresso Nacional, que se refere à Medida Provisória 274, de 2005, o Poder Executivo ressalta a presença dos requisitos de relevância e urgência na presente Medida Provisória, pelo que se justifica a pronta atuação do Chefe do Executivo em editar esse documento legal.

As medidas estabelecidas afiguram-se relevantes, pois permitirão o devido equacionamento, com a urgência requerida, de deficiências específicas na infra-estrutura rodoviária, ferroviária e de apoio ao transporte aquaviário. Elas têm o objetivo de promover a maior segurança dos usuários de transportes em suas diferentes modalidades, a eficiência dos serviços inerentes ao setor, a otimização do escoamento de riquezas e, ainda, a operacionalização do Programa Espacial Brasileiro.

A relevância dessa MP justifica-se, portanto, pela busca da eficiência do setor transporte, do atendimento de interesses socioeconômicos nacionais, e do cumprimento de acordos entre o Brasil e outros países. Em decorrência dessa relevância, para a consecução de importantes objetivos de proteção à vida, a busca do desenvolvimento, a preservação da reputação internacional do Brasil e continuidade do serviço público, o ato torna-se indispensável e imediatamente necessário.

Para cumprir medidas que a sociedade reclama com urgência, não convém submeter matéria dessa ordem a uma tramitação ordinária no Congresso Nacional, que se apresentaria demasiadamente longa. Questões de interesse imediato da sociedade devem ser prontamente executadas. Não se podendo adiar a implementação de tais medidas, cabe adotar instrumentos especiais de governabilidade como a Medida Provisória, prevista no art. 62 da Constituição Federal.

As circunstâncias excepcionais, que deram origem ao presente ato, são, como vemos, relevantes e urgentes, pelo que pode o Presidente da República, com esse fundamento, editar Medida Provisória.

Também vemos que esse ato atende aos princípios de proporcionalidade e razoabilidade, uma vez que as ações requeridas não poderiam ser realizadas se as rodovias, a ferrovia e os portos referidos na Medida Provisória não constassem das relações desritivas do Plano Nacional de Viação, instituído pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973. Com efeito, o PNV veda investimentos em infra-estrutura de transportes quando os alvos dessas inversões não se encontram previstos em seus anexos.

DA CONSTITUCIONALIDADE, JURIDICIDADE E TÉCNICA LEGISLATIVA

A análise da admissibilidade da matéria já concluiu preliminarmente pela constitucionalidade do ato, conforme o disposto no art. 62 da Constituição Federal, uma vez que foram atendidos pressupostos de relevância e urgência.

A matéria de que trata a Medida Provisória em exame, sendo transporte, é, conforme o art. 22, XI, da CF, legislada privativamente pela

União. Não se insere entre as matérias de competência exclusiva do Congresso Nacional (CF, art. 49) ou de qualquer de suas Casas (CF, arts. 51 e 52). Da mesma forma, o conteúdo da Medida Provisória nº 274, de 2005, não se inclui entre as competências privativas do Presidente da República (CF, art. 61, § 1º). Tampouco se enquadra no texto entre as matérias enumeradas no § 1º do art. 62 da Constituição Federal, que dispõe sobre os casos de vedação de edição de medidas provisórias. Por outro lado, está inserida no ordenamento jurídico vigente.

Quanto à técnica legislativa, temos a alertar que a transcrição de algumas nomenclaturas de rodovias e ferrovia no texto da Medida Provisória merecem ser corrigidos conforme o que estabelece a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, com relação à nomenclatura dos sistemas rodoviário e ferroviário nacional.

DA ADEQUAÇÃO FINANCEIRA E ORÇAMENTÁRIA

O art. 7º da Lei nº 5.917/73 determina que "Os recursos provenientes do Orçamento Geral da União e de Fundos específicos destinados ao Setor Transportes, não poderão ser empregados em vias, portos e aeródromos que não constem de programas ou planos, oficiais anuais ou plurianuais, enquadrados nos respectivos sistemas de viação, obedecidos os demais dispositivos legais concernentes".

A Medida Provisória em exame apenas inclui ou acrescenta nas Relações Descritivas do Plano Nacional de Viação rodovias, ferrovia e portos marítimos, fluviais e lacustres, que merecem a atenção do Governo Federal, para sua implantação ou melhoramento de suas infra-estruturas. Porém, essa iniciativa não vincula tais rodovias, ferrovia e portos a qualquer execução de obras ou a liberação imediata de recursos. Assim, as suas inclusões no Plano Nacional de Viação não repercutem sobre a despesa da União, haja vista que carecem de especificação na lei orçamentária anual e no Plano Plurianual para que sejam objeto de obras a serem executadas.

Nesse contexto, não há que se falar da adequação financeira e orçamentária da Medida Provisória nº 274, de 2005, uma vez que não implica impacto orçamentário, muito menos fere os dispositivos ~~listados no~~

Plano Plurianual 2004-2007, Lei de Diretrizes Orçamentárias para 2005, bem como na Lei de Responsabilidade Fiscal.

DO MÉRITO

As rodovias BR-319 e BR-364, em Rondônia, objeto da presente Medida Provisória, apesar de terem pontos de passagem no mesmo Estado, atualmente não se interligam. Tendo em vista o deslocamento de cargas que se faz pela BR-364 em direção ao porto de Porto Velho, o trecho que se propõe incluir na Rede Rodoviária Federal permitirá a ligação rodoviária com a BR-319, permitindo melhores condições de deslocamento de todas as cargas oriundas de Rondônia e Mato Grosso em direção à Região Norte do País e vice-versa.

No que se refere à BR-448, no Rio Grande do Sul, a sua inclusão no Plano Nacional de Viação se justifica uma vez que ela será a rodovia de ligação entre a BR-116 e a BR-290. Essas duas rodovias adentram o perímetro urbano de Porto Alegre concentrando um grande volume e conflitos de tráfego. A BR-448, como medida saneadora desses problemas, permitirá redirecionar o fluxo cujo destino é a região norte do Estado, evitando que ele interfira no tráfego da capital gaúcha.

No que tange a ferrovias, o trecho ferroviário que essa Medida Provisória quer incluir na Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação, a estrada de ferro longitudinal EF-150, atende a três Estados da Federação: Maranhão, Tocantins e Goiás, com uma extensão de 1.550 km, iniciando-se em Açailândia e terminando em Anápolis. Esse trecho apresenta-se como fundamental dentro do contexto da política nacional de transportes, sendo considerado importante ligação entre as Regiões Norte e Centro-Oeste. Contudo, vemos que ele deveria iniciar em Belém, não em Açailândia. Dessa forma, entendemos, trará mais benefícios econômicos ao País, por permitir maior expansão do sistema de transporte ferroviário de cargas.

Quanto à Estrada de Ferro Norte-Sul, de titularidade da VALEC – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., fica estabelecido que a sua construção, uso e gozo dar-se-á no trecho ferroviário que liga os Municípios de Belém, no Estado do Pará, a Senador Canedo, no Estado ~~do~~ de Goiás, Nascen-

dúvidas de que esse traçado reduzirá a sobrecarga atualmente existente nos modais de ligação entre as Regiões Norte e Centro-Oeste e constituirá importante alternativa para o transporte de cargas e passageiros.

Vale considerar a inclusão de algumas outras ferrovias na Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação, a saber:

EF-102, no Estado do Espírito Santo, visto, que já foi assinado convênio entre a ANTT e a Companhia Vale do Rio Doce para a sua implementação;

EF-140, no Estado de Santa Catarina, pois representa a mais importante ligação entre quatro portos catarinenses: Porto de Laguna, Porto de Imbituba, Porto de Itajaí e Porto de São Francisco do Sul;

EF-278, no Paraná, uma vez que constitui uma alternativa para a descida da Serra do Mar, desde Curitiba até Paranaguá;

EF-411, no Estado de Pernambuco, pois precisa ser implementada como parte complementar do novo traçado da ferrovia Transnordestina, obra fundamental para o desenvolvimento da Região Nordeste;

EF-416, também em Pernambuco, já que será importante via de acesso ao Porto de Suape;

EF-431, na Bahia, tornar-se-á indispensável para o escoamento de cargas de toda a Região Nordeste para o Porto de Aratu, desafogando outros modais;

EF-483, no Paraná, fundamental para o desenvolvimento desse Estado, é objeto de parceria público-privada estando apta a ser implementada e à espera da sua inclusão no PNV.

Estrada de ferro "Bahia-Oeste", promovendo a interligação do oeste baiano com o sistema ferroviário que liga ao porto de Salvador, indispensável para o suprimento de insumos àquela região agrícola e ao escoamento de sua produção, com vistas à exportação.

No que concerne ao transporte ferroviário de passageiros, temos a lembrar que já se faz necessária no País, a ligação, por trem de grande velocidade - TGV -, entre as suas megalópoles, ou seja, São Paulo e Rio de Janeiro. A expansão dessa linha para Belo Horizonte e Curitiba será uma natural decorrência da implantação inicial do sistema. Pelo porte dessas cidades e intercâmbios que já existem entre elas, é economicamente viável e de fundamental importância para o desenvolvimento regional a adoção de tal modalidade de transporte, a qual já é amplamente utilizada em países como, por exemplo, a França e o Japão.

Um grupo de trabalho para o desenvolvimento desse projeto, composto por representantes dos Ministérios dos Transportes e de Planejamento, Orçamento e Gestão, da ANTT e do BNDES, foi instituído pelo Ministro dos Transportes através da Portaria nº 360/2004, com o objetivo de viabilizá-lo técnica, econômica e juridicamente. A VALEC vem coordenando esse grupo de trabalho e já possui todos os estudos técnicos e econômicos do projeto e concluiu a modelagem jurídica e institucional do processo de concessão.

O projeto requer um prazo da ordem de sete anos para sua implantação. Será, portanto, necessário que seja iniciado de imediato o seu processo de concessão por licitação pública. Esse empreendimento se sustentará em termos financeiros, sem necessidade de recursos públicos. Além disso, representará um grande impulso na atividade econômica, no aumento de empregos e renda e na transferência de tecnologia.

Em benefício dos transportes aquaviários, a MP nº 274/2005 determina a inclusão de novos portos na Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres do Plano Nacional de Viação. Na listagem apresentada, destacam-se os portos fluviais, por constituírem instalações necessárias ao atendimento das comunidades ribeirinhas. Eles são imprescindíveis ao transporte de passageiros e cargas acompanhadas, de carga geral e do embarque e desembarque de veículos, uma vez que na Amazônia as hidrovias superam as rodovias em termos de opções para o deslocamento de pessoas e bens. No entanto, a grande maioria desses portos funciona de forma

improvisada, em condições precárias, ou com infra-estrutura obsoleta, inadequada, no final de sua vida útil. Em todos os casos, encontram-se instalações insuficientes ou incapazes de atender à demanda com o mínimo de segurança e eficiência.

Nessa listagem de portos, caberia serem incluídos, pelas suas necessidades equivalentes às dos demais portos já apresentados, também os portos fluviais de Benjamin Constant/AM, Nova Olinda do Norte/AM, Santo Antonio do Içá/AM, São Sebastião do Uatumã/AM, Tefé/AM, Parintins/AM, Augusto Correia/PA e Iguatama/MG.

Nessa Relação Descritiva dos Portos também se incluiu o Terminal Portuário de Alcântara, por se tratar de instalação indispensável para dar suporte à base de lançamento de foguetes da AFB – Agência Espacial Brasileira. A operacionalização dessa base requer investimentos e obras urgentes notadamente na infra-estrutura de apoio, compreendendo terminais para a viabilização do transporte de cargas com peso e dimensões especiais, necessárias ao programa espacial desenvolvido pelo Governo brasileiro com parceria de governos estrangeiros, mediante acordos internacionais.

Considerando a importância da participação do Departamento Nacional de Infra-Estrutura - DNIT, como órgão técnico, na implantação do Sistema Nacional de Viação, vemos, com preocupação, as suas atuais carências em termos de capacitação técnica e recursos humanos, principalmente no setor de transportes aquaviários. Como a solução para essa carência é possível, propomos os meios, nessa medida provisória, capazes de atender às necessidades do referido órgão.

Pela importância da inclusão das citadas rodovias, ferrovias e portos no Plano Nacional de Viação, com vistas ao recebimento de investimentos federais para a sua execução ou melhoramento das suas infra-estruturas e condições de operação, e diante do exposto, somos pela admissibilidade da Medida Provisória nº 274, de 2005, e, no mérito, pela sua aprovação, na forma do projeto de lei de conversão que apresentamos anexo.

Sala das Sessões, em de 2006

Deputado JAIME MARTINS
Relator

PARECER À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 274, DE 29 DE DEZEMBRO DE 2005:

PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº 5, DE 2006

Inclui e altera dispositivos na Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei inclui e altera dispositivos na Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, dispõe sobre ferrovias de uso e gozo da VALEC Engenharia, Construções e Ferrovias S. A., empresa pública controlada pela União, e dá outras providências.

Art. 2º A diretriz da BR 319, constante do item 2.2.2 - "Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal", integrante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar com a seguinte descrição:

"BR-319 - Pontos de Passagem: Manaus - Careiro - Humaitá - Porto Velho - Entroncamento com a BR-364 (Trevo do Roque) - Unidades da Federação: AM-RO - Extensão (Km): 885,4." (NR)

Art. 3º Fica incluído no item 2.2.2 - "Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal", integrante do Anexo da Lei nº 5.917, de 1973, a Rodovia de Ligação a seguir descrita:

"BR-448 - Pontos de Passagem: Entroncamento com a BR-116/RS-118 - Entroncamento com a BR-290 - Unidade da Federação: RS - Extensão (Km): 22." (NR)

Art. 4º Fica incluída no item 3.2.2 "Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação", integrante do Anexo da Lei nº 5.917, de 1973, a estrada de ferro longitudinal a seguir descrita:

"EF-150 - Pontos de Passagem: Belém - Açaílândia - Porto Franco - Araguaína - Colinas do Tocantins - Guaraí - Porto Nacional - Gurupi - Porangatu - Urucuá - Anápolis. Unidades da Federação: PA - MA - TO - GO. Extensão: km." (NR)

Art. 5º Ficam incluídos no item 3.2.2 "Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação", integrante do Anexo da Lei nº 5.917, de 1973, as seguintes ferrovias:

EF-102 - Pontos de Passagem: Vitória - Ponta do Ubu - Cachoeiro do Itapemirim. Unidade da Federação: ES. Extensão: 157 Km.

EF-140 - Pontos de Passagem: Araquari - Imbituba. Unidade da Federação: SC. Extensão: 236 Km.

EF-278 - Pontos de Passagem: Paranaguá - Alexandra - Pinhais. Unidade da Federação: PR. Extensão: 100 Km.

EF-411 - Pontos de Passagem: Parnamirim - Petrolina. Unidade da Federação: PE. Extensão: 192 Km.

EF-416 - Pontos de Passagem: Suape - Cabo Moreno. Unidade da Federação: PE. Extensão: 48 Km

EF-431 - Pontos de Passagem: Camaçari - Araújo Lima. Unidade da Federação: BA. Extensão: 22 km.

EF-483 - Pontos de Passagem: Ipiranga - Guarapuava. Unidade da Federação: PR. Extensão: 150 Km.

EF ("Bahia-Oeste") - Pontos de Passagem : Brumado - Ibotirama - Barreiras - Luís Eduardo Magalhães. Unidade da Federação: BA. Extensão: 575 Km.

Art. 6º Para fins de implantação da linha férrea destinada à operação de trens de alta velocidade, interligando as capitais do Estado do Rio de Janeiro e do Estado de São Paulo, e entre as cidades de Belo Horizonte, São Paulo e Curitiba, ficam incluídas no item 3.2.2 "Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação", integrante do Anexo da Lei nº 5.917, de 1973, as seguintes ferrovias, a serem numeradas pelo órgão competente do Poder Executivo:

I - "EF- - Pontos de Passagem: Rio de Janeiro - Nova Iguaçu - Barra Mansa - Resende - Cruzeiro - Guaratinguetá - São José dos Campos – Mogi das Cruzes - São Paulo. Unidades da Federação: RJ – SP."

II - "EF- - Pontos de Passagem: Belo Horizonte - Divinópolis - Varginha - Bragança Paulista - São Paulo - Sorocaba - Itapetininga - Apiaí - Curitiba. Unidades da Federação: MG - SP - PR."

Art. 7º Ficam incluídos no item 4.2 "Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres do Plano Nacional de Viação", integrante do Anexo da Lei nº 5.917, de 1973, os portos abaixo com os seguintes números de ordem, descrição, unidade da federação e localização:

"106 - Santa Izabel do Rio Negro - AM - Rio Negro;

107 - Cacau Pireira - AM - Rio Negro;

108 - Urucurituba - AM - Rio Amazonas;

109 - Nhamundá - AM - Rio Nhamundá;

110 - Tonantins - AM - Rio Solimões;

111 - São Raimundo - AM - Rio Negro;

112 - Barcelos - AM - Rio Negro;

113 - Jutaí - AM - Rio Solimões;

114 - Manacapuru - AM - Rio Solimões;

115 - São Paulo de Olivença - AM - Rio Solimões;

- 116 - Maués - AM - Rio Amazonas (Maués Açu, Paraná do Urariá);
- 117 - Fonte Boa - AM - Rio Xié;
- 118 - Borba - AM - Rio Madeira;
- 119 - Novo Airão - AM - Rio Negro;
- 120 - Manicoré - AM - Rio Madeira;
- 121 - Manaquiri - AM - Rio Solimões;
- 122 - Urucará - AM - Rio Amazonas;
- 123 - Novo Aripuanã - AM - Rio Madeira;
- 124 - Autazes - AM - Rio Autazes-Açu;
- 125 - Benjamin Constant - AM – Rio Javari
- 126 - Nova Olinda do Norte - AM - Rio Madeira
- 127 - Santo Antonio do Iça - AM - Rio Solimões
- 128 - São Sebastião do Uatumã - AM - Rio Uatumã
- 129 - Parintins – Vila Amazonas - AM - Rio Amazonas;
- 130 - Teté - AM - Lago de Tefé
- 131 - Augusto Correia - PA - Rio Urumajó
- 132 - Muaná - PA - Rio Muaná;
- 133 - Moju - PA - Rio Moju;
- 134- Santa Bárbara do Pará - PA - Rio Tauaruê;
- 135 - Floresta do Araguaia - PA - Rio Araguaia;
- 136 - Quatipuru - Boa Vista - PA - Rio Boa Vista;

- 137 - Quatipuru - Sede - PA - Rio Quatipuru;
- 138 - Santarém Novo - PA - Rio Maracanã;
- 139 - Santo Antônio do Tauá - PA - Rio Mujuí;
- 140 - Portel - PA - Rio Pará;
- 141 - São Félix do Xingu - PA - Rio Xingu;
- 142 - São João do Araguaia - PA - Rio Araguaia;
- 143 - Oeiras' do Pará - PA - Rio Pará;
- 144 - Limoeiro do Ajuru - PA - Rio Tocantins;
- 145 - Abaetetuba - PA - Rio Pará;
- 146 - Cametá - PA - Rio Tocantins;
- 147 - Monte Alegre - PA - Rio Amazonas;
- 148 - Terra Santa - PA - Rio Nhamundá;
- 149 - Santa Maria das Barreiras - PA - Rio Araguaia;
- 150 - Aveiro - PA - Rio Tapajós;
- 151 - São Miguel do Guamá - PA - Rio Guamá;
- 152 - Oriximiná - PA - Rio Trombetas;
- 153 - Barcarena - PA - Rio Mucuruçá;
- 154 - Cais de Salinas - PA - Oceano Atlântico - Litoral do Estado do Pará;
- 155 - Viseu - PA - Rio Gurupi;
- 156 - Terminal Portuário de Alcântara/MA - MA - Baía de São Marcos;
- 157 - Turiaçu - MA - Rio Turiaçu;

- 158 - Tutóia - MA - Baía de Tutóia;
- 159 - Araioses (atracadouro, ponte e cais) - MA - Rio Santa Rosa;
- 160 - Água Doce do Maranhão - MA - Rio Água Doce;
- 161 - São Bento do Maranhão - MA - Rio Aura;
- 162 - Guimarães - MA - Rio Guarapiranga;
- 163 - Cururupu - MA - Rio São Lourenço;
- 164 - Porto Rico do Maranhão - MA - Rio Cateauá;
- 165 - Palmeirândia - MA - Rio Pericumã;
- 166 - Pinheiro - MA - Rio Pericumã;
- 167 - Bequimão - MA - Foz do Rio Pericumã;
- 168 - Penalva - MA - Rio Cajari;
- 169 - Santa Rita de Cássia - BA - Rio Preto;
- 170 - Formosa do Rio Preto - BA - Rio Preto;
- 171 - Riachão das Neves - BA - Rio Grande;
- 172 - Cotelândia - BA - Rio Grande;
- 173 - Iguatama - MG - Rio São Francisco;
- 174 - São José do Norte - RS - Lagoa dos Patos; e
- 175 - Cachoeira do Sul - RS - Rio Jacuí." (NR)

Art. 8º A construção, uso e gozo da Estrada de Ferro Norte-Sul, de titularidade da VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., dar-se-á no trecho ferroviário que liga os Municípios de Belém, no Estado do Pará, e Senador Canedo, no Estado de Goiás.

Parágrafo único. Caso a VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A seja privatizada antes da conclusão das obras mencionadas no caput deste artigo, tal conclusão deverá integrar o rol de obrigações da futura concessionária.

Art. 9º Fica outorgada à VALEC – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. a construção, uso e gozo da ligação ferroviária entre as cidades do Rio de Janeiro e São Paulo, destinada à operação de trens de alta velocidade, a qual será regulamentada por instrumento próprio.

Art. 10. Para fins de atender às suas necessidades em recursos humanos e capacitação técnica, o Departamento Nacional de Infra-Estrutura – Dnit poderá beneficiar-se com a cessão de empregados dos Quadros de Pessoal do Geipot e das Companhias Docas controladas pela União, lotados nas Administrações Hidroviárias e no Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias – INPH, independentemente do exercício de cargo em comissão ou função, gratificada, com ônus para o cessionário.

Art. 11. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação oficial.

Sala das Sessões, em de de 2006

Deputado JAIME MARTINS
Relator

Consulta Tramitação das Proposições

Proposição: MPV-274/2005 

Autor: Poder Executivo

Data de Apresentação: 30/12/2005

Apreciação: Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

Regime de tramitação: Urgência

Proposição Originária: OF-8/2006

Situação: PLEN: Aguardando Encaminhamento.

Ementa: Inclui e altera dispositivos na Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, e dá outras providências.

Explicação da Ementa: Altera a Relação Descritiva das Rodovias (BR-319 / BR-364, BR-448 / BR-116 / BR-290), das Ferrovias (EF-150), e dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres constantes do Plano Nacional de Viação; inclui, dentre outros, o Terminal de Alcântara, no Maranhão, no PNV. Revogando dispositivos da Medida Provisória nº 2.217-3, de 2001.

Indexação: Alteração, lei federal, (PNV), inclusão, Relação Descritiva, Rodovia, Sistema Rodoviário Federal, Ponto de Passagem, trecho, Município, Manaus, Carreiro, Humaitá, Porto Velho, Entroncamento, rodovia federal, Estado, (AM), (RO), (RS). _ Inclusão, (PNV), Relação Descritiva, Ferrovia, trecho, transporte ferroviário, Ponto de Passagem, Município, Açaílândia, Porto Franco, Araguaína, Colinas do Tocantins, Guarai, Porto Nacional, Gurupi, Porangatu, Uruaçu, Anápolis, Estado, (MA), (TO), (GO). _ Inclusão, Relação Descritiva, Porto Marítimo, Porto Fluvial, Porto Lacustre, Municípios, Estado, (AM), (PA), (MA), (BA), (RS). _ Construção, Ferrovia Norte-Sul, (VALEC), trecho, transporte ferroviário, ligação, Município, Belém, (PA), Senador Canedo, (GO), ocorrência, privatização, conclusão, transferência, concessão.

Despacho:

17/1/2006 - Publique-se. Submeta-se ao Plenário. Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário Regime de Tramitação: Urgência
- PLEN (PLEN)
[MSC 941/2005 \(Mensagem\) - Poder Executivo](#)

Legislação Citada **Pareceres, Votos e Redação Final**

- MPV27405 (MPV27405)
[PPP 1 MPV27405 \(Parecer Proferido em Plenário\) - Jaime Martins](#)
- [PPR 1 MPV27405 \(Parecer Reformulado de Plenário\) - Jaime Martins](#)

Originadas

- PLEN (PLEN)
[PLV 5/2006 \(Projeto de Lei de Conversão\) - Jaime Martins](#) => [Legislação Citada](#)

Última Ação:

14/2/2006 - PLENÁRIO (PLEN) - A Matéria vai ao Senado Federal, incluindo o processado (MPV 274-A/05) (PLV 5/06)

Obe.: o andamento da proposição fora desta Casa Legislativa não é tratado pelo sistema, devendo ser consultado nos órgãos respectivos.

Andamento:	
30/12/2005	Poder Executivo (EXEC) Publicação da Medida Provisória no Diário Oficial da União.
30/12/2005	Mesa Diretora da Câmara dos Deputados (MESA) Prazo para Emendas: 31/12/2005 a 05/01/2006. Comissão Mista: 30/12/2005 a 12/01/2006. Câmara dos Deputados: 13/01/2006 a 26/01/2006. Senado Federal: 27/01/2006 a 09/02/2006. Retorno à Câmara dos Deputados (se houver): 10/02/2006 a 12/02/2006. Sobrestrar Pauta: a partir de 13/02/2006. Congresso Nacional: 30/12/2005 a 27/02/2006. Prorrogação pelo Congresso Nacional: 28/02/2006 a 28/04/2006.
4/1/2006	Presidência da Câmara dos Deputados (PRESI) Designado Relator, Dep. Jaime Martins (PL-MG)
17/1/2006	Mesa Diretora da Câmara dos Deputados (MESA) Publique-se. Submeta-se ao Plenário. Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário Regime de Tramitação: Urgência
18/1/2006	COORDENAÇÃO DE COMISSÕES PERMANENTES (CCP) Encaminhada à publicação. Publicação Inicial no DCD de 19/01/2006.
13/2/2006	PLENÁRIO (PLEN) Discussão em turno único.
13/2/2006	PLENÁRIO (PLEN) Matéria não apreciada em face da não-conclusão da apreciação da MPV 273/05, item 03 da pauta, com prazo encerrado.
14/2/2006	PLENÁRIO (PLEN) Discussão em turno único. (Sessão extraordinária - 9:15)
14/2/2006	PLENÁRIO (PLEN) Matéria não apreciada em face do encerramento da sessão.
14/2/2006	PLENÁRIO (PLEN) Discussão em turno único. (Sessão ordinária - 14:00)

14/2/2006	PLENÁRIO (PLEN) Parecer proferido em Plenário pelo Relator, Dep. Jaime Martins (PL-MG), pela Comissão Mista, que conclui pelo atendimento dos pressupostos constitucionais de relevância e urgência; pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa; pela não implicação da matéria com aumento ou diminuição da receita ou da despesa públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação financeira e orçamentária; e, no mérito, pela aprovação desta MPV, na forma do Projeto de Lei de Conversão apresentado.
14/2/2006	PLENÁRIO (PLEN) Parecer reformulado de Plenário pelo Relator, Dep. Jaime Martins (PL-MG), pela Comissão Mista, que conclui pelo Projeto de Lei de Conversão apresentado, com alterações.
14/2/2006	PLENÁRIO (PLEN) Discutiram a Matéria: Dep. Tarcísio Zimmermann (PT-RS) e Dep. Lupércio Ramos (PMDB-AM).
14/2/2006	PLENÁRIO (PLEN) Encerrada a discussão.
14/2/2006	PLENÁRIO (PLEN) Votação preliminar em turno único.
14/2/2006	PLENÁRIO (PLEN) Aprovado, em apreciação preliminar, o Parecer do Relator, na parte em que manifesta opinião favorável quanto ao atendimento dos pressupostos constitucionais de relevância e urgência e de sua adequação financeira e orçamentária, nos termos do artigo 8º da Resolução nº 01, de 2002-CN.
14/2/2006	PLENÁRIO (PLEN) Votação, quanto ao mérito, em turno único.
14/2/2006	PLENÁRIO (PLEN) Aprovada a Medida Provisória nº 274, de 2005, na forma do Projeto de Lei de Conversão nº 5, de 2006, com as alterações feitas pelo Relator, ressalvado o destaque.
14/2/2006	PLENÁRIO (PLEN) Votação do art. 10 do PLV 5/06, objeto do Destaque para votação em separado da bancada do PTB.
14/2/2006	PLENÁRIO (PLEN) Encaminhou a Votação o Dep. Josué Bengtson (PTB-PA).
14/2/2006	PLENÁRIO (PLEN) Suprimido o art. 10 do PLV 5/06.
14/2/2006	PLENÁRIO (PLEN) Votação da Redação Final.
14/2/2006	PLENÁRIO (PLEN) Aprovada a Redação Final assinada pelo Relator, Dep. Jaime Martins (PL-MG).
14/2/2006	PLENÁRIO (PLEN) A Matéria vai ao Senado Federal, incluindo o processado. (MPV 274-A/05) (PLV 5/06)

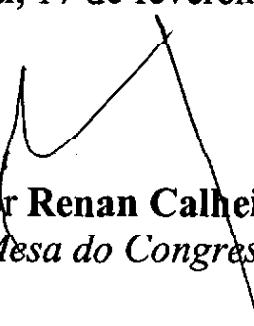
[Cadastrar para Acompanhamento](#)

[Nova Pesquisa](#)

**ATO DO PRESIDENTE DA MESA DO
CONGRESSO NACIONAL Nº 8, DE 2006**

O Presidente da Mesa do Congresso Nacional, cumprindo o que dispõe o § 1º do art. 10 da Resolução nº 1, de 2002-CN, faz saber que, nos termos do § 7º do art. 62 da Constituição Federal, com a redação dada pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001, a **Medida Provisória nº 274, de 29 de dezembro de 2005**, que “Inclui e altera dispositivos na Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, e dá outras providências”, terá sua vigência prorrogada pelo período de sessenta dias, a partir de 28 de fevereiro de 2006, tendo em vista que sua votação não foi encerrada nas duas Casas do Congresso Nacional.

Congresso Nacional, 17 de fevereiro de 2006.


Senador Renan Calheiros
Presidente da Mesa do Congresso Nacional

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA GERAL DA MESA

LEI N° 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Regulamento

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

MEDIDA PROVISÓRIA N° 2.217-3, DE 4 DE SETEMBRO DE 2001.

Altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências.

)

~~Art. 3º A VALEC – Engenharia, Construção e Ferrovias S.A. manterá suas atividades até a conclusão das obras da Estrada de Ferro Norte Sul, que liga os Municípios de Belém, no Estado do Pará, e Senador Canedo, no Estado de Goiás. (Revogado pela Medida Provisória nº 274, de 2005)~~

MEDIDA PROVISÓRIA N° 274, DE 29 DE DEZEMBRO DE 2005.

Inclui e altera dispositivos na Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, e dá outras providências.

~~Art. 7º Fica revogado o art. 3º da Medida Provisória nº 2.217-3, de 4 de setembro de 2001.~~

Publicado no Diário do Senado Federal, de / /2006

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – Brasília – DF

(OS: 11667/2006)