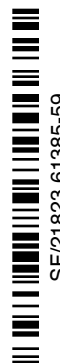


PARECER Nº , DE 2021

De PLENÁRIO, em substituição à COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei (PL) nº 2.125, de 2019 (PL nº 5621/2016), do Deputado Beto Salame, que *inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que institui o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica*; e o PL nº 2.449, de 2019, do Senador Zequinha Marinho, que *altera a Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, para dar novos pontos de passagem à BR-222.*



SF/21823.61385-59

Relator: Senador **VANDERLAN CARDOSO**

I – RELATÓRIO

De autoria do Deputado Beto Salame, o Projeto de Lei nº 2.125, de 2019, de acordo com seu art. 2º, altera a Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, para acrescentar novo trecho à BR-222.

A proposição é composta por quatro artigos. O primeiro informa seu objeto. O segundo altera a Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, acrescentando novos pontos de passagem à BR-222. O terceiro artigo estipula que o traçado definitivo da rodovia de que trata esta Lei advinda do PL será determinado pelo órgão competente. E por fim, o quarto traz a cláusula de vigência, que será imediata.

Por força da aprovação do Requerimento nº 706, de 2019, foi apensado à proposição sob análise o PL nº 2.499, de 2019, do Senador Zequinha Marinho. As matérias não foram objeto de emendas nesta Casa.

A despeito de ambas as proposições definirem os mesmos pontos de passagem para a BR-222 no trecho constante como “planejado” no PNV, que vai até o entroncamento com a BR-158, o PL nº 2.449, de 2019, define novos pontos de passagem até o entroncamento com a BR-163.

Tanto o PL nº 2.125, de 2019, quanto o PL nº 2.449, de 2019, foram inicialmente distribuídos à CI, sendo este último para decisão terminativa.

II – ANÁLISE

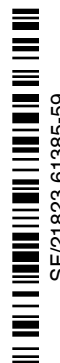
O PL nº 2.125 e o PL nº 2.449, ambos de 2019, serão apreciados pelo Plenário, nos termos do Ato da Comissão Diretora nº 7, de 2020, que institui o Sistema de Deliberação Remota do Senado Federal.

Quanto aos requisitos formais e materiais de constitucionalidade, consideramos que esses estão atendidos, pois, em conformidade com disposto no art. 22, inciso XI, da Constituição Federal (CF) compete privativamente à União legislar sobre trânsito e transportes. Ademais, a matéria se insere no âmbito das atribuições do Congresso Nacional, em conformidade com o *caput* do art. 48 da CF, não havendo reserva temática a respeito (art. 61, § 1º, da CF).

No que concerne à juridicidade, ambos projetos corretamente alteram o anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, em vez de proporem lei esparsa. Quanto à técnica legislativa, ambos os projetos respeitam a Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que trata da redação das leis.

Em total consonância com os autores das proposições, compreendo que a inexistência de uma rodovia federal implantada na região, que é atendida apenas por estradas municipais e estaduais em condições precárias, caracteriza um sério entrave para a dinamização da economia e desenvolvimento das potencialidades da região, que é dotada de riquezas naturais e possui grande potencial a ser devidamente explorado.

A despeito de parte do trecho que se pretende definir pontos de passagem já constar como “planejado” no PNV, tendo em vista que ao longo do tempo, surgiram assentamentos formando vilas e pequenas cidades na região em tela, a diretriz da rodovia deve naturalmente incorporar essas localidades em seu traçado com o fim de melhor atender às necessidades de transporte da região.



Atualmente, o percurso rodoviário de Marabá a Novo Progresso é feito, basicamente, por duas rotas. A primeira percorre as BR-230 + BR-163 numa extensão aproximada de 1.500km e um tempo médio de viagem estimado em 23horas. Já a 2ª rota percorre a BR-155 + BR-158 + BR-163 numa extensão em torno de 1.600km e um tempo médio estimado de 25 horas. O projeto ora em discussão busca encurtar essa distância que, em linha reta, é de 700Km além de interligar e integrar cerca de 600 mil cidadãos que serão diretamente beneficiados. Se levarmos em consideração as regiões de Tapajós, Xingu e Carajás, serão 1 milhão e 300 mil brasileiros, o que representa cerca de 15% da população paraense em uma região de alto potencial agropecuário e mineral.

Assim, considero pertinente que a BR-222 incorpore em seu traçado esses pontos de passagem.

III – VOTO

Em vista do exposto, o voto é pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 2.449, de 2020, restando **prejudicado** o Projeto de Lei nº 2.125, de 2019.

Sala das Sessões,

, Presidente

, Relator

