



# SENADO FEDERAL

## PROJETO DE LEI DO SENADO

### Nº 73, DE 2013

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que *aprova o Plano Nacional de Viação*, a ligação rodoviária entre as cidades de Mineiros, no Estado de Goiás, e Umuarama, no Estado do Paraná.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** O item 2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, subitem Rodovias Longitudinais, integrante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescido do trecho rodoviário entre as cidades de Mineiros, no Estado de Goiás, e Umuarama, no Estado do Paraná, conforme a seguinte descrição:

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição km BR
	Mineiros (BR-359 e BR-364) – Chapadão do Sul (BR-060) – Água Clara (BR-262) – Nova Andradina (BR-267 e BR-376) – Umuarama (BR-487)	GO-MS-PR		

*Parágrafo único.* O traçado definitivo, a designação oficial, a extensão total e demais características do trecho de que trata o *caput*, inclusive eventuais pontos de passagem adicionais, serão determinados pelo órgão federal competente.

**Art. 2º** Fica a União autorizada a celebrar, com o Estado do Mato Grosso do Sul, convênio de cooperação para transferência da titularidade dos trechos rodoviários estaduais coincidentes com o traçado de que trata o art. 1º.

**Art. 3º** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

## **JUSTIFICAÇÃO**

A porção centro-leste do estado do Mato Grosso do Sul é uma das mais promissoras regiões do País, com uma potencialidade que aguarda racional exploração. Terras antes consideradas de baixa produtividade, hoje estão sendo usadas para produção de eucaliptos que abastecem as indústrias de papel e de celulose, tidas como as maiores do mundo no município de Três Lagoas. Isso ocorre graças ao avanço tecnológico, ao uso de fertilizantes e de sementes altamente selecionadas.

Acrescente-se, também, um início auspicioso no plantio de seringueiras que há de permitir um aumento significativo na produção de látex para a indústria nacional. Além disso, há extensivas áreas para a criação de gado de corte, de seleção apurada e também um princípio de criação de gado leiteiro, fatores que constituirão em alavanca para a estratificação de uma economia racional da pecuária.

Graças a essas atividades, a região conhecida tradicionalmente com a do “Bolsão” está ganhando significativa escala na economia do Mato Grosso do Sul. Pode-se ressaltar, entre outras localidades de intensa atividade econômica na região, o município de Chapadas do Sul, que tem o maior PIB *per capita* do Estado. Ainda na região do Bolsão, já na divisa e no Estado de Goiás, encontra-se o Parque Nacional das Emas, aberto à visitação e que poderia receber mais turistas se houvesse uma via de comunicação mais adequada, gerando, portanto, valores econômicos para a região.

Caminhando no sentido sudeste, há terras mais férteis e onde se encontra uma significativa produção de commodities agrícolas já tradicionais como a do milho, da soja, do girassol e do algodão. No eixo da Rodovia 262 localizam-se inúmeras empresas que utilizam o eucalipto para a produção destinada à indústria do mobiliário, como matéria prima de laminados; bem como metalúrgicas, fomentadas pelo carvão vegetal oriundo dos eucaliptos, que elaboram metais provenientes do ferro e do manganês vindos das minas inesgotáveis do complexo minífero de urucum em Corumbá.

A despeito do rigor econômico e das vastas potencialidades da região, é notada a carência de rodovias adequadas para o escoamento de sua produção e, naturalmente, o deslocamento da população, o que, evidentemente, prejudica o seu desenvolvimento econômico e social.

O estado de Mato Grosso do Sul, lamentavelmente, é um dos menos servidos por rodovias federais pavimentadas - pouco mais de três mil quilômetros para um estado que possui um território maior do que a República da Alemanha.

Nota-se que na relação das rodovias longitudinais, há um injustificável vazio, superior a 300 quilômetros de extensão, que tem como limite extremo Chapadão do Sul,

Camapuã, a capital Campo Grande, Nova Alvorada, Bataguassu, Três Lagoas, Aparecida do Taboado, Santana do Paranaíba, Cassilândia, voltando a Chapadão do Sul. O cerco é feito pelas BR's 060, 163, 262 e 158.

Essa lacuna precisa ser preenchida por meio da inclusão de uma rodovia com o traçado proposto, que ligaria o sudoeste do Estado de Goiás ao oeste do Estado do Paraná. Além disso, a rodovia proposta serviria de integração continental por meio de sete outras rodovias federais interligando com as estradas das Repúblicas do Paraguai e da Argentina, também membros do MERCOSUL, onde é intensa a relação comercial e de turismo.

São estas as razões que nos levam a submeter a presente proposição aos nobres membros do Congresso Nacional, esperando contar com o apoio necessário para a sua aprovação.

Sala das Sessões,

Senador **RUBEN FIGUEIRÓ**

#### *LEGISLAÇÃO CITADA*

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

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

Art 1º Fica aprovado o Plano Nacional de Viação (PNV) de que trata o artigo 8º, item XI, da Constituição Federal, representado e descrito complementarmente no documento anexo contendo as seguintes seções: .....

#### **ALTERAÇÕES**

ITENS	ATO DE ALTERAÇÃO
Item 1.2 - O Sistema Nacional de Viação	<u>Lei nº 6.261, de 14.11.1975</u>
Item 2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal	<u>Lei nº 11.314, de 2006</u> <u>Lei nº 11.297, de 2006</u> <u>Lei nº 11.122, de 31.6.2005</u> <u>Lei nº 11.003, de 16.12.2004</u> <u>Lei nº 10.960, de 7.10.2004</u>

<u><a href="#">Lei nº 10.789, de 28.11.2003</a></u>
<u><a href="#">Lei nº 10.739, de 24.9.2003</a></u>
<u><a href="#">Lei nº 10.606, de 19.12.2002</a></u>
<u><a href="#">Lei nº 10.540, de 1º.10.2002</a></u>
<u><a href="#">Lei nº 10.031, de 20.10.2000</a></u>
<u><a href="#">Lei nº 10.030, de 20.10.2000</a></u>
<u><a href="#">Lei nº 9.830, de 2.9.1999</a></u>
<u><a href="#">Lei nº 9.078, de 11.7.1995</a></u>
<u><a href="#">Lei nº 7.581, de 24.12.1986</a></u>
<u><a href="#">Lei nº 7.003, de 24.6.1982</a></u>
<u><a href="#">Lei nº 6.976, de 14.12.1981</a></u>
<u><a href="#">Lei nº 6.933, de 13.7.1980</a></u>
<u><a href="#">Lei nº 6.776, de 30.4.1980</a></u>
<u><a href="#">Lei nº 6.648, de 16.5.1979</a></u>
<u><a href="#">Lei nº 6.555, de 22.8.1978</a></u>
<u><a href="#">Lei nº 6.504, de 13.12.1977</a></u>
<u><a href="#">Lei nº 6.406, de 21.3.1977</a></u>
<u><a href="#">Lei nº 11.475, de 2007</a></u>
<u><a href="#">Lei nº 11.482, de 2007)</a></u>
<u><a href="#">Lei nº 11.729, de 2008</a></u>
<u><a href="#">Lei nº 11.731, de 2008</a></u>
<u><a href="#">Lei nº 11.772, de 2008</a></u>
<u><a href="#">Lei nº 11.862, de 2008</a></u>
<u><a href="#">Lei nº 11.879, de 2008</a></u>
<u><a href="#">Lei nº 11.880, de 2008</a></u>
<u><a href="#">Lei nº 11.911, de 2009</a></u>
<u><a href="#">Lei nº 11.968, de 2009</a></u>

(À Comissão de Serviços de Infraestrutura, em decisão terminativa)

Publicado no **DSF**, em 09/03/2013.