

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 1.176-E, DE 1995

Estabelece os princípios e as diretrizes para o Sistema Nacional de Viação e dá outras providências

Autor: Poder Executivo

Relator: Deputado Mauro Lopes

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 1.176, de 1995, originário do Poder Executivo, tem como objetivo principal substituir a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que *aprova o Plano Nacional de Viação, e dá outras providências*, atualizando e adequando seu conteúdo aos atuais quadros constitucional, legal e institucional.

O projeto tramitou pela Câmara dos Deputados, que o aprovou na forma de Substitutivo que foi enviado ao Senado Federal no ano 2000.

Além de tratar da descrição dos elementos físicos que compõem o Sistema Nacional de Viação, o Substitutivo aprovado pela Câmara avançava no estabelecimento de princípios gerais para a operação dos sistemas e serviços de transportes no Brasil, princípios estes que foram, posteriormente, incluídos na 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*.

O Projeto teve longa tramitação no Senado Federal até que, no início da atual Legislatura, foi designado seu Relator o Senador Eliseu Resende que, como Deputado, o relatou na Câmara.

Segundo o texto do projeto aprovado pelo Senado, o SNV – Sistema Nacional de Viação – é constituído pela infra-estrutura física e operacional dos vários modos de transporte de pessoas e bens, sob jurisdição dos diferentes entes da Federação. O SNV é composto, portanto, pelos sistemas de viação da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

O Sistema Federal de Viação – SFV – é composto pelos sub-sistemas Rodoviário Federal, Ferroviário Federal, Aquaviário Federal e Aeroviário Federal. Compete à União administrar o SFV diretamente, por meio de órgãos e entidades da administração federal, ou mediante delegação a Estado, Distrito Federal, Município ou consórcio entre esses entes, ou mediante concessão, autorização ou arrendamento a empresa pública ou privada, ou mediante parceria público-privada.

O texto aprovado pelo Senado, que amplia a descrição do SFV constante do Substitutivo aprovado pela Câmara, contém seis anexos:

I – a relação descritiva das rodovias que compõem o Subsistema Rodoviário Nacional, com extensão total de 121.022,3 km;

II – a relação descritiva das rodovias que compõem a Rede de Integração Nacional – RINTER - com extensão total de 54.322,4 km, entendidas como aquelas que têm a função de promover a integração regional, interestadual e internacional; ou que ligam capitais de Estados entre si ou ao Distrito federal; ou que atendam fluxos de transporte de grande relevância econômica; ou que promovam ligações indispensáveis à segurança nacional;

III – a relação descritiva das ferrovias componentes do Subsistema Ferroviário Nacional, relação esta que foi acrescida de ferrovias cuja concepção ou inclusão nos planos de investimentos do Governo federal ocorreu depois da apreciação do projeto pela Câmara; a extensão total das ferrovias relacionadas, incluindo as existentes e as planejadas é de 45.469 km;

IV – relação descritiva das vias navegáveis interiores, componentes do Subsistema Aquaviário Nacional, agrupadas por região hidrográfica (Amazônica, do Tocantins-Araguaia, Atlântico Nordeste Ocidental,

do Parnaíba, do São Francisco, Atlântico Sudeste, Atlântico Sul, do Uruguai, do Paraná e do Paraguai), com extensão total de 56.594 km, dos quais 28.890 km na Região Hidrográfica Amazônica;

V – relação descritiva dos portos que compõem o Subsistema Aquaviário Federal, sendo 48 marítimos e 216 fluviais ou lacustres, agrupados por região hidrográfica;

VI – relação descritiva de 26 eclusas e outros dispositivos de transposição de nível, existente ou planejadas, em rios federais (rios de domínio da União) e que também integram o Subsistema Aquaviário Federal;

VII – relação descritiva dos aeroportos que integram os Subsistema Aeroviário Federal, num total de 156, incluindo 13 planejados.

Como o projeto já foi avaliado pela Câmara dos Deputados e seu texto foi atualizado e aprimorado pelo Senado Federal, na forma de novo Substitutivo, compete a esta Comissão de Viação e Transportes pronunciar-se apenas pela aceitação ou rejeição, parcial ou total, quanto ao mérito, do texto aprovado por aquela Casa.

É o Relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, além de desatualizado, foi elaborado sob uma realidade política, econômica e institucional totalmente diferente da dos dias de hoje.

A atualização da descrição dessas infraestruturas é, portanto, necessária e até urgente, por constituir ela instrumento fundamental para o planejamento dos investimentos federais no setor de transportes. É útil, também, para compatibilizar esses investimentos com os realizados pelos demais entes da Federação.

Como já foi demonstrado pela Câmara dos Deputados na tramitação anterior, em que foi aprovado sob a forma do Substitutivo encaminhado ao Senado em 2000, é inquestionável o mérito do Projeto de Lei nº 1.176, de 1995.

Como Relator do projeto nesta Casa, o então Deputado Eliseu Resende fez um trabalho impecável, pois, além de atualizar a descrição dos componentes físicos que compõem os vários modais de transporte do País, estabeleceu consenso em torno dos princípios que deveriam nortear a gestão desse setor.

Nos quase nove anos desde a tramitação na Câmara, o Substitutivo aqui elaborado ficou desatualizado em relação à legislação e à própria organização institucional do setor federal de transportes, pois, desde então, entre outras mudanças, foi extinto o DNER e criado o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - DNIT, que o substituiu com competências ampliadas, foram implantadas a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ e a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, além de ter o setor portuário sido alçado à Secretaria Especial dos Portos, diretamente subordinada à Presidência da República. Houve, inclusive, transferências de trechos de rodovias federais para esferas administrativas estaduais.

Era inevitável, portanto, a atualização do texto do projeto pelo Senado. Por sorte, coube ao agora Senador Eliseu Resende assumir novamente a relatoria do projeto. Graças a isto não foi rompida a linha de condução e o objetivo primordial do projeto: “oferecer ao País diretrizes mais adequadas para o seu desenvolvimento econômico, maior integração nacional e mais conforto no deslocamento de passageiros”, nas palavras do próprio Senador Eliseu Resende.

Na caracterização do Sistema Nacional de Viação, o Substitutivo do Senado estabelece diretrizes gerais para as políticas e os sistema de transportes, coerentes com a Constituição e com a legislação que rege o setor, como o princípio da descentralização da gestão de vias, abrindo possibilidades para a delegação a Estados e à iniciativa privada, por meio de concessões e parcerias público-privadas.

O texto oriundo do Senado apresenta, em seus anexos, a descrição detalhada da malha viária (rodovias, ferrovias e hidrovias) e dos

equipamentos (portos, aeroportos e eclusas) que compõem o Sistema Federal de Viação. Tanto as vias e equipamentos existentes como os planejados estão registradas geograficamente, com indicações do que deve ser empreendido, tendo em vista as necessidades do País.

O Substitutivo aprovado pelo Senado define, assim, diretrizes para a expansão do sistema viário nacional, fornecendo subsídios ao Poder Executivo e ao Congresso Nacional para os orçamentos anuais e plurianuais, em termos de investimentos na infraestrutura de transportes.

O novo texto inclui, também, a relação de eclusas e outros dispositivos de transposição de nível em hidrovias interiores, destinados a permitir a navegação fluvial em trechos de cursos d'água com obstáculos como corredeiras e barragens de usinas hidrelétricas. Com esses dispositivos, o Brasil poderá contar com um sistema hidroviário de mais de 50 mil quilômetros, sabidamente de baixo custo operacional, que consome menos combustíveis, poupa recursos naturais e reduz a emissão de gases poluentes.

No setor rodoviário, o texto continua distinguindo, com mais precisão, as rodovias de importância estratégica para o País, as quais compõem a Rede de Integração Nacional – Rinter – com extensão de mais de 50 mil quilômetros.

Concluindo, o texto aprovado inicialmente por esta Casa foi atualizado e aprimorado pelo Senado Federal, na forma de novo Substitutivo. Como compete a esta Comissão de Viação e Transportes pronunciar-se apenas pela aceitação ou rejeição, parcial ou total, do mesmo, encaminhamos o voto pela aprovação, quanto ao mérito, do Substitutivo ao Projeto de Lei nº 1.176-E, de 1995, originário do Senado Federal.

Sala da Comissão, em de de 2009.

Deputado Mauro Lopes
Relator