

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 5.479, DE 2009

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, para incluir, na Relação Descritiva das Ferrovias, os trechos que especifica, ampliando a Ferrovia Norte Sul.

Autor: Deputado PROFESSOR RUY PAULETTI

Relator: Deputado JAIME MARTINS

I - RELATÓRIO

O projeto de lei em análise, de autoria do ilustre Deputado Professor Ruy Pauletti, pretende incluir novo trecho ferroviário na EF-151, passando pelas cidades de Cascavel/PR, Chapecó/SC, Caxias do Sul/RS, Porto Alegre/RS, Pelotas/RS e Rio Grande/RS, ampliando, dessa forma, a Ferrovia Norte-Sul.

Nos termos do art. 32, XX, “a”, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cabe a este órgão técnico pronunciar-se sobre “*assuntos referentes ao sistema nacional de viação e aos sistemas de transportes em geral*”.

Durante o prazo regimental, não foram apresentadas emendas nesta Comissão.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR



A811F6A100

O Projeto de Lei em análise, elaborado pelo nobre Deputado Professor Ruy Pauletti, pretende acrescentar trecho ferroviário à EF-151, a partir da cidade de Panorama, no Estado de São Paulo, até o município de Rio Grande, no Rio Grande do Sul, com pontos de passagem em Cascavel/PR, Chapecó/SC, Caxias do Sul/RS, Porto Alegre/RS e Pelotas/RS.

Atualmente, a ferrovia EF-151, denominada Ferrovia Norte-Sul, apresenta 2.760 quilômetros de extensão, tendo início na cidade de Belém, capital do Estado do Pará, passando pelos Estados do Maranhão, Tocantins, Goiás, Minas Gerais, Mato Grosso do Sul e São Paulo, onde termina na cidade de Panorama, nos termos da Lei nº 11.772, de 17 de setembro de 2008.

Em 1987 a Ferrovia Norte-Sul começou a ser construída a partir da cidade de Açailândia, no Maranhão, e o projeto pretendia cortar o Cerrado Setentrional, entre os rios Araguaia e Tocantins, até a cidade goiana de Senador Canedo, próxima a Goiânia. Dessa forma, a Norte-sul possibilitaria a ligação entre a Estrada de Ferro Carajás e o sistema ferroviário nacional então existente. Durante muito tempo o andamento dessa construção ferroviária foi prejudicado por problemas de natureza política e financeira, bem como pela deficiência de planejamento do projeto em relação à integração da nova ferrovia à malha ferroviária nacional, especialmente considerando sua construção em bitola larga.

Com o advento da Lei nº 11.772/08, a EF-151 tornou-se uma linha ferroviária que possibilita a integração de diversos trechos existentes e projetados em bitola larga, representando uma nova logística do setor ferroviário nacional. Além disso, existem boas perspectivas para o andamento das obras, especialmente em decorrência do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC.



De forma a complementar essa nova logística, mostra-se realmente necessário o prolongamento da EF-151 pelos três estados da Região Sul do País, que respondem por quase 20% do Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro. Essa ampliação possibilitaria acelerar o processo de reequilíbrio da matriz de transporte de cargas brasileira, ainda fortemente dominada pelo modal rodoviário, inclusive nos estados sulistas.

O prolongamento da EF-151 previsto no projeto de lei em análise possibilitará, portanto, a construção de um grande eixo ferroviário que cruza o País de norte a sul, proposta que se alinha à idéia já defendida pelo Eng^o Oliveira Bulhões no final do século XIX, ao propor a construção de uma estrada de ferro ligando Belém a Guaíba, no Rio Grande do Sul. A continuação da EF-151 pode significar a implantação de um programa ferroviário nacional ainda mais amplo que o atual, e que resulte na remodelação da malha já existente e a adoção de um modelo ferroviário contínuo e coordenado, mais eficiente e moderno.

Dessa forma, não obstante concordarmos com a essência do projeto, consideramos ser necessário efetuar alguns ajustes em seu texto original para adequá-lo à técnica legislativa e ao padrão definido no Plano Nacional de Viação, motivo que nos levou a elaborar um substitutivo. No substitutivo apresentado também inserimos a prolongação da EF-280 até a EF-151, em Santa Catarina, de forma a promover a integração dessas malhas e a ligação da Ferrovia Norte-Sul com o porto de Itajaí.



Assim, reconhecendo o mérito da presente proposta, somos pela **APROVAÇÃO** do Projeto de Lei nº 5.479, de 2009, na forma do substitutivo que apresentamos.

Sala da Comissão, em de de 2009.

Deputado JAIME MARTINS
Relator

ArquivoTempV.doc

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 5.479, DE 2009

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, de modo a alterar as diretrizes das ferrovias que especifica,



A811F6A100

previstas na Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera diretrizes de ferrovias previstas na Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973.

Art. 2º As diretrizes das ferrovias EF-151 e EF-280, constantes do item 3.2.2 – Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 1973, passam a vigorar com as seguintes descrições:

"3.2.2 – Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação

.....



EF	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				EF	km
151	Belém – Barcarena – Açailândia – Porto Franco – Araguaína – Colinas do Tocantins – Guaraí – Porto Nacional – Alvorada – Porangatu – Uruaçu – Ouro Verde de Goiás – Anápolis – Rio Verde – São Simão – Estrela D’Oeste – Santa Fé do Sul – Aparecida do Taboado – Panorama – Maringá – Chapecó – Pelotas – Rio Grande	PA – MA – TO – GO – MG – MS – SP – PR – SC – RS	4.475	-	-
280	Itajaí – Santa Cecília – Herval D’Oeste – Entroncamento com EF-151 (Chapecó)	SC	448	-	-

Art. 3º O traçado definitivo das ferrovias de que trata o art. 2º desta Lei será definido pelo órgão competente.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala das Sessões, em de de 2009.

Deputado JAIME MARTINS

