

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 2.578, DE 2011

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica.

Autor: Deputado VALTENIR PEREIRA

Relator: Deputado JAIME MARTINS

I – RELATÓRIO

O projeto de lei que ora nos chega para exame pretende alterar a Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo à Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que institui o Plano Nacional de Viação – PNV, para incluir rodovia longitudinal entre os Estados do Paraná e do Pará. Com extensão de 3.786 quilômetros, a nova rodovia, cuja designação oficial e traçado definitivo deverão ser definidos pelo órgão competente, terá os seguintes pontos de passagem: Foz do Iguaçu – Guaíra – Mundo Novo – Ponta Porã – Porto Murtinho – Corumbá – Poconé – Cáceres – Porto Estrela – Barra do Bugres – Denise – Arenápolis – Nortelândia – Diamantino – São José do Rio Claro – Nova Maringá – Tapurah – Itanhangá – Porto dos Gaúchos – Novo Horizonte do Norte – Juara – Nova Monte Verde – Nova Bandeirantes – Apiacás – Itaituba – Santarém.

O autor justifica sua proposta argumentando que a nova rodovia busca recuperar o papel estratégico e fomentador de desenvolvimento desse modal de transporte, visto que os trechos a serem federalizados estão em consonância com as necessidades logísticas de novos polos geradores de renda e riquezas.

Além desta Comissão de Viação e Transportes (CVT), a proposição deverá ser analisada, também, pela Comissão de Constituição e

Justiça e de Cidadania (CCJC), quanto à constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa. Aberto o prazo regimental, não foram apresentadas emendas neste órgão técnico.

É o nosso relatório.

II – VOTO DO RELATOR

A modalidade rodoviária reveste-se de grande importância na matriz de transportes brasileira, respondendo pelo deslocamento de 58% das cargas, segundo dados da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) para 2006, e mais de 90% do transporte de passageiros. Essa situação, que decorre de opções feitas na última metade do século passado, é bastante questionável, visto que, nos países mais desenvolvidos, ferrovias e hidrovias, mais baratas e menos poluentes, respondem juntas por cerca de 75% do transporte de cargas. De qualquer forma, os números mostram quão dependentes somos do modal rodoviário.

Nesse cenário, o projeto de lei em foco propõe a inclusão de uma nova rodovia federal longitudinal no Plano Nacional de Viação (PNV), de forma a configurar um corredor unindo os Estados do Paraná, Mato Grosso do Sul, Mato Grosso e Pará. O traçado definitivo, cujo detalhamento é remetido à regulamentação, cruza áreas de interesse turístico, como o Pantanal, e regiões de vocação agrícola carentes de infraestrutura, em território mato-grossense, seguindo até atingir, no Estado do Pará, polos logísticos e de integração com o transporte aquaviário.

Dos pouco mais de 3,7 mil quilômetros de extensão previstos, 980, segundo a própria proposta, estão em superposição com rodovias federais constantes no PNV, dos quais 533 quilômetros estão em superposição com a BR-163, importante eixo longitudinal que vai do oeste catarinense até a fronteira com o Suriname, passando pelos Estados do Mato Grosso do Sul, Mato Grosso e Pará. A análise dos pontos de passagem previstos mostra que também há uma superposição considerável (estimada em mais de 920 quilômetros) com rodovias estaduais matogrossenses, sendo a maior parte delas implantada ou em leito natural. O próprio autor, em sua

justificação, usa a expressão “trechos a serem federalizados” e conclui afirmando que a medida proposta deverá ser o primeiro passo para a disponibilização dos recursos necessários para o investimento na rodovia destacada.

Além dessa extensão significativa de superposição com outras rodovia, o trecho Porto Murtinho – Corumbá – Cáceres segue paralelo a uma hidrovia que é navegável na maior parte do ano. Vale dizer, a propósito, que boa parte desse trecho atravessa a área alagável do Pantanal, o que torna difícil, senão desaconselhável, tanto do ponto de vista econômico como ambiental, a construção de uma rodovia nessa área.

À vista dessa análise, não nos parece que a inclusão no PNV de uma nova rodovia longitudinal, com os pontos de passagem previstos, venha trazer melhorias significativas para o transporte na região. Pode-se presumir, pela própria justificativa da proposição, que o objetivo principal seja carrear recursos para os trechos de rodovias estaduais a serem abarcados pela nova rodovia federal, mas esse alvo, ainda que legítimo, não prova o mérito da proposta. A propósito, cabe uma palavra concernente à federalização de trechos rodoviários estaduais, que pode ser considerada uma expropriação de um bem pertencente ao Estado. Entretanto, esse aspecto será melhor analisado pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Diante do exposto, somos pela rejeição quanto ao mérito do Projeto de Lei nº 2.578, de 2011.

Sala da Comissão, em de de 2012.

Deputado JAIME MARTINS
Relator