



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 4.470-A, DE 2008 **(Do Sr. Henrique Afonso)**

Altera a Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação, prevista no anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973; tendo parecer da Comissão de Viação e Transporte, pela aprovação, com substitutivo (relator: DEP. MAURO LOPES).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:
VIAÇÃO E TRANSPORTES E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

SUMÁRIO

I - Projeto inicial

II – Na Comissão de Viação e Transportes:

- parecer do relator
- complementação de voto
- substitutivo oferecido pelo relator
- parecer da Comissão
- voto em separado

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a diretriz da ferrovia EF-354, que integra a Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação, prevista no Anexo da lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973.

Art. 2º A diretriz da EF-354, constante do item 3.2.2 – Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação, integrante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar com a seguinte descrição:

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

EF	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				EF	km
354	Litoral Norte Fluminense – Muriaé – Ipatinga – Paracatu – Brasília – Uruaçu – Cocalinho – Ribeirão Cascalheira – Lucas do Rio Verde – Vilhena – Porto Velho – Rio Branco – Cruzeiro do Sul – Mâncio Lima – Porto Walter – Marechal Thaumaturgo - Fronteira Brasil-Peru (Boqueirão da Esperança)	RJ - MG - GO - DF - MT - RO - AC	4.450	–	–

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

JUSTIFICAÇÃO

Recentemente, tramitou pelo Congresso Nacional, a MP 427/2008, convertida na Lei nº 11.772, de 17 de setembro de 2008, cujo art. 1º alterou a Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação. Entre essas alterações consta a introdução da EF-354, cujo traçado de quatro mil quilômetros atravessa seis estados e o Distrito Federal, unindo o litoral norte do Estado do Rio de Janeiro às cidades mineiras de Muriaé, Ipatinga e Paracatu, e à capital do País, Brasília, passando em Uruaçu, ao norte de Goiás, e Cocalinho, Ribeirão Cascalheira e Lucas do Rio Verde, em Mato Grosso, alcançando o Estado de Rondônia em Vilhena, seguindo até sua capital, Porto Velho. Depois, segue para Rio Branco, capital do Acre, e Cruzeiro do Sul, seguindo até Boqueirão da Esperança, na fronteira com o Peru, onde deve encontrar o trecho peruano da Ferrovia Transcontinental.

Essa ferrovia foi criada como infra-estrutura de suporte à integração do continente sul-americano, viabilizando também a integração das regiões

brasileiras do Sudeste, Centro-Oeste e Norte. Trata-se de um projeto arrojado, previsto com visão de longo prazo, que induzirá o desenvolvimento das unidades da federação de seu trajeto. Com a perspectiva de transportar cargas e pessoas, os benefícios socioeconômicos da EF-354 certamente alcançarão o Estado do Acre. No entanto, os proveitos seriam otimizados, com um ajuste no percurso da ferrovia naquele estado, abrangendo as cidades de Mâncio Lima, Porto Walter e Marechal Thaumaturgo, para depois seguir até a fronteira com o Peru.

Considerando a importância do transporte ferroviário para o desenvolvimento socioeconômico do Acre, contamos com o apoio dos nobres Pares para a aprovação do presente projeto de lei.

Sala das Sessões, em 09 de dezembro de 2008.

Deputado HENRIQUE AFONSO

<p style="text-align: center;">LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI</p>

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA,

Faço saber que o CONGRESSO NACIONAL decreta e eu sanciono a seguinte

Lei:

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:

1. Conceituação Geral. Sistema Nacional de Viação.
2. Sistema Rodoviário Nacional:
 - 2.1. conceituação;
 - 2.2 nomenclatura e relação descritiva das rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrantes do Plano Nacional de Viação.
3. Sistema Ferroviário Nacional:
 - 3.1 conceituação;
 - 3.2 nomenclatura e relação descritiva das ferrovias integrantes do Plano Nacional de Viação.
4. Sistema Portuário Nacional:
 - 4.1 conceituação;
 - 4.2 relação descritiva dos portos marítimos, fluviais e lacustres do Plano Nacional de Viação.
5. Sistema Hidroviário Nacional:

- 5.1 conceituação;
- 5.2 relação descritiva das vias navegáveis interiores do Plano Nacional de Viação.
- 6. Sistema Aeroviário Nacional:
 - 6.1 conceituação;
 - 6.2 relação descritiva dos aeródromos do Plano Nacional de Viação.
- 7 - Sistema Nacional dos Transportes Urbanos:
 - 7.1 - conceituação. ([Seção acrescida pela Lei nº 6.261, de 14/11/1975](#))

§ 1º Os sistemas mencionados nas seções 2, 3, 4, 5 e 6, citadas englobam as respectivas redes construídas e previstas.

§ 2º As localidades intermediárias constantes das redes previstas que figuram nas relações descritivas constantes das seções 2.2 e 3.2 citadas, não constituem pontos obrigatórios de passagem, mas figuram apenas como indicação geral da diretriz das vias consideradas, sendo o seu traçado definitivo fixado pelo Poder Executivo, após estudos técnicos e econômicos.

§ 3º Os órgãos federais das diferentes modalidades de transporte deverão elaborar as respectivas cartas geográficas em escala conveniente, que permita distinguir e identificar facilmente as diretrizes viárias com seus pontos de passagem, assim como os portos e aeródromos, conforme as relações descritivas do Plano Nacional de Viação de que trata esta lei.

Art. 2º O objetivo essencial do Plano Nacional de Viação é permitir o estabelecimento da infra-estrutura de um sistema viário integrado, assim como as bases para planos globais de transporte que atendam, pelo menor custo, às necessidades do País, sob o múltiplo aspecto econômico-social-político-militar.

Art. 22. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as Leis nºs 4.540, de 10 de dezembro de 1964; 4.592, de 29 de dezembro de 1964 e 4.906, de 17 de dezembro de 1965, e os Decretos-leis nºs 143, de 2 de fevereiro de 1967 e 514, de 31 de março de 1969, e demais disposições em contrário.

Brasília, 10 de setembro de 1973; 152º da Independência e 85º da República.

EMÍLIO G. MÉDICI
Alfredo Buzaid
Adalberto de Barros Nunes
Orlando Geisel
Antônio Delfim Netto
Mário David Andreazza
J. Araripe Macêdo
João Paulo dos Reis Velloso
José Costa Cavalcanti

ANEXO

3.2.2 - Relação descritiva
Conforme quadro a seguir.

PLANO NACIONAL DE VIAÇÃO

3.2.2 - RELAÇÃO DESCRITIVA DAS FERROVIAS DO PLANO NACIONAL DE VIAÇÃO

EF	PONTOS DE PASSAGEM	UNIDADES DA FEDERAÇÃO	EXTENSÃO (km)	SUPERPOSIÇÃO	
				EF	km
	FERROVIAS RADIAIS				
025	Brasília-Entronc. c/EF-116-Iaçu-Salvador	DF-GO-MG-BA	1.594	--	-
040	Brasília-Pirapora-Sabará-Três Rios-Barra do Piraí-Aljezur-Rio de Janeiro	DF-GO-MG-RJ-GB	1.501	-	-
045	Brasília-Goiandira-Garças de Minas-Lavras-Angra dos Reis	DF-GO-MG-RJ	1.493	-	-
050	Brasília-Araguari-São Joaquim da Barra-Ribeirão Preto-Campinas-Mayrink-Santos	DF-GO-MG-SP	1.416	045	367
	FERROVIAS LONGITUDINAIS				
101	Natal-Entronc. c/EF-225-Recife-Propriá-São Francisco (Alagoinhas)-Salvador	RN-PB-PE-AL-SE-BA	1.381	0025	022
102	Vitória - Ponta do Ubu - Cahoeiro do Itapemirim (<i>Trecho acrescido pela Lei nº 11.297, de 9/5/2006</i>)	ES	157	-	-
103	Vitória-Campos-Visconde do Itaboraí-Niterói	ES-RJ	594	-	-
105	Rio de Janeiro-Japeri-Barra do Piraí-São Paulo	GB-RJ-SP	499	040	53
116	Fortaleza-Crato-Salgueiro-Petrolina-Campo Formoso-Iaçu-Entronc. c/EF-025-Monte Azul-Entronc. c/EF-040- Belo Horizonte-Divinópolis-Lavras-Três Corações-Campinas-Itapeva-Garganta de Bom Sucesso-Ponta Grossa-Lages-General Luz-Pelotas-Basílio-Jaguarão	CE-PE-BA-MG-SP-PR-SC	5.381	040 050 025	423 262 113

	(Policínio)				
140	Araquari – Imbituba (Trecho acrescido pela Lei nº 11.297, de 9/5/2006)	SC	236		
150	Belém - Açailândia - Porto Franco - Araguaína - Colinas do Tocantins - Guaraí - Porto Nacional - Gurupi - Porangatu - Uruaçu – Anápolis (Trecho com redação dada pela Lei nº 11.297, de 9/5/2006)	PA - MA - TO - GO	1.980	-	-
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 (Trecho com redação dada pela Lei nº 11.772, de 17/9/2008)	PA – MA TO – GO MG – MS – SP	2.760	-	-
153	Marques dos Reis-Ponta Grossa-Porto União-Passo Fundo-Santa Maria-Santana do Livramento	PR-SC-RS	1.791	-	
170	Santarém - Cuiabá (Trecho acrescido pela Lei nº 11.772, de 17/9/2008)	PA-MT	-	-	-
222	Rio de Janeiro – Nova Iguaçu – Barra Mansa – Resende – Cruzeiro – Guaratinguetá – São José dos Campos – Mogi das Cruzes – São Paulo – Campinas (Trecho acrescido pela Lei nº 11.772, de 17/9/2008)	RJ – SP	550	381	100
225	FERROVIAS TRANSVERSAIS Cabedelo-João Pessoa-Entronc. c/EF-101-Souza-Entronc. c/EF-116-Cratéus-Castelo-Altos-Teresina-Itaqui	PB-CE-PI-MA	1.587	1101 116	41 158
232	Recife – Salgueiro – Trindade – Araripina – Eliseu Martins – Ribeiro Gonçalves – Balsas – Estreito (Trecho com redação dada pela Lei nº 11.772, de 17/9/2008)	PE -PI	1770	-	-
262	Vitória-Nova Era-Sabará-Belo	ES-MG	1.007	040	8

	Horizonte-Garças de Minas			116	167
265	Santos-Mayrink-Rubião Júnior-Bauru-Campo Grande-Corumbá-Fronteira c/Bolívia	SP-MT	1.830	050 116	155 71
267	Panorama – Maracaju – Porto Murtinho <i>(Trecho com redação dada pela Lei nº 11.772, de 17/9/2008)</i>	SP-MS	750	-	-
270	Rubião Júnior-Ourinhos-Presidente Prudente-Ponta Porã	SP-MT	792	-	-
277	Paranaguá-Curitiba-Eng. Bley-Guarapuava-Cascavel-Foz do Iguaçu	PR	834	-	-
278	Paranaguá - Alexandra – Pinhais <i>(Trecho acrescido pela Lei nº 11.297, de 9/5/2006)</i>	PR	100		
280	Herval D'Oeste – Santa Cecília – Itajaí <i>(Trecho acrescido pela Lei nº 11.772, de 17/9/2008)</i>	SC	330	-	-
290	Porto Alegre-Santa Maria-Entronc. c/EF-153-Uruguaiiana-Fronteira c/Argentina	RS	712	153	116
293	Rio Grande-Pelotas-Basílio-São Sebastião-Santana do Livramento	RS	475	116	72
333	Belo Horizonte – Divinópolis – Varginha – Poços de Caldas – Campinas – São Paulo – Sorocaba – Itapetininga – Apiaí – Curitiba <i>(Trecho acrescido pela Lei nº 11.772, de 17/9/2008)</i>	MG – SP – PR	1.150	271	100
334	Ilhéus - Brumado - Bom Jesus da Lapa - Barreiras - Luiz Eduardo Magalhães - Alvorada - Lucas do Rio Verde <i>(Trecho acrescido pela Lei nº 11.772, de 17/9/2008)</i>	BA - TO - MT	2.675	-	-
354	Litoral Norte Fluminense – Muriaé – Ipatinga – Paracatu – Brasília – Uruaçu – Cocalinho – Ribeirão Cascalheira – Lucas do Rio Verde – Vilhena – Porto Velho – Rio Branco – Cruzeiro do Sul – Fronteira Brasil-Peru (Boqueirão da Esperança) <i>(Trecho acrescido pela Lei nº 11.772, de 17/9/2008)</i>	RJ – MG – GO – DF – MT – RO – AC	4.400	-	-
364	Santos – São Paulo – Campinas –	SP –	1.724	151	5

	Araraquara – Rubinéia – Aparecida do Taboado – Rondonópolis – Cuiabá (Trecho acrescido pela Lei nº 11.772, de 17/9/2008)	MS – MT			
370	Belém (PA)-São Luís (MA)- Teresina (PI) (Trecho acrescido pela Lei nº 7.436, de 20/12/1985)	PA-MA-PI			
364	FERROVIAS DIAGONAIS Presidente Vargas-Araraquara- Campinas-São Paulo-Santos	SP	824	-	-
366	Panorama-Bauru-Itirapina	SP	535	-	-
369	Ourinhos-Apucarana-Guaíra-Porto Mendes	SP-PR	683	-	-
401	LIGAÇÕES Serra do Navio-Porto Santana	AP	194	-	-
404	Luís Correia-Entronc. c/EF-225	PI	310	-	-
405	Fortaleza-Sobral-Cratéus	CE	442	-	-
410	Entronc. c/EF-415-Areia Branca- Mossoró-Souza	RN-PB	320	-	-
411	Parnamirim – Petrolina (Trecho acrescido pela Lei nº 11.297, de 9/5/2006)	PE	192	-	-
415	Macau-Natal-Entronc. c/EF-101	RN	235	-	-
416	Suape - Cabo – Moreno (Trecho acrescido pela Lei nº 11.297, de 9/5/2006)	PE	48		
418	Ribeirão (EF-101)-Barreiros	PE	56	-	-
420	Entronc. c/EF-101-Maceió (Jaraguá)	AL	75	-	-
430	Entronc. c/EF-116-São Francisco (Alagoinhas)	BA	317	-	-
431	Camaçari - Araújo Lima (Trecho acrescido pela Lei nº 11.297, de 9/5/2006)	BA	22		
445	Campinho-Ubaitaba-Jequié- Entronc. c/EF-025	BA	364	-	-
451	São Francisco do Sul - Itajaí - Imbituba (Trecho acrescido pela Lei nº 11.772, de 17/9/2008)	SC	270	485	25
452	Goiânia-Roncador	GO	225	-	-
455	Diamantina-Governador Valadares	MG	240	-	-
457	São Pedro (Ibiá)-Uberaba	MG	273	-	-
458	Itabira-Entronc. c/EF-262	MG	36	-	-
459	Capitão Eduardo-Entronc. c/EF-	MG	103	-	-

	262-Belo Vale-Joaquim Murtinho				
460	Três Rios-Governador Portela-Miguel Couto-Duque de Caxias-Rio de Janeiro	MG-RJ-GB	181	040	14
461	Ponte Nova-Miguel Burnier	MG	146	-	-
462	Costa Lacerda-Fazenda Alegria (Miguel Burnier)-Fábrica	MG	109	-	-
463	Ipatinga-Capitão Martins-Ponte Nova-Ubá-Ligação Recreio-Porto Novo-Três Rios (Trecho com redação dada pela Lei nº 6.574, de 30/9/1978)	MG-RJ	471		
464	Aureliano Mourão-Antonio Carlos	MG	202	-	-
465	Colômbia-Araraquara	SP	253	-	-
466	Passos-São Sebastião do Paraíso-Evangelina-Ribeirão Preto-Pontal-Entronc. c/EF-465	SP	281	050	9
468	Presidente Epitácio-Presidente Prudente	SP	104	-	-
469	Indubrasil-Ponta Porã	MT	304	-	-
470	Três Corações-Soledade de Minas-Cruzeiro	MG-SP	170	-	-
471	Entronc. c/EF-116-Mogi Mirim	MG-SP	220	-	-
472	Visconde de Itaboraí-São Bento	RJ	48	-	-
473	Japeri-Terminal Marítimo de Santa Cruz (Cosígua)	RJ-GB	32	-	-
474	Honório Gurgel-Mangaratiba-Angra dos Reis	GB-RJ	112	-	-
478	Entronc. c/EF-479 (Jurubatuba)-Evangelista de Souza	SP	33	-	-
479	Jurubatuba-Entronc. c/EF-478-Ouro Fino-Suzano-São Miguel Paulista-Cumbica-Guarulhos-Bairro do Limão-Entronc. c/EF-364-Jurubatuba	SP	140	105 364	10 7
480	Mayrink-Entronc. c/EF-479-Jundiapéba-São Sebastião	SP	230	105 364 479	42 7 13
481	Apucarana-Ponta Grossa	PR	339	-	-
482	Entronc. c/EF-481-Harmonia-Entronc. c/EF-153-Entronc. c/EF-116	PR	171	-	-
483	Ipiranga – Guarapuava (Trecho acrescido pela Lei nº 11.297, de 9/5/2006)	PR	150		
484	Maracaju - Dourados - Mundo	PR - MS	500	-	-

	Novo - Guaíba - Toledo - Cascavel <i>(Trecho acrescido pela Lei nº 11.772, de 17/9/2008)</i>				
485	Porto União-Mafra-São Francisco do Sul <i>(Trecho com redação dada pela Lei nº 11.772, de 17/9/2008)</i>	SC	460	451	25
486	Ijuí-Palmeira das Missões-Chaçecó-Pato Branco-Porto União	RS-SC-PR	600	-	-
487	Itajaí-Blumenal-Ponte Alta (EF-116)-Vale do Rio do Peixe	SC	450	-	-
488	Imbituba-Tubarão-Treviso	SC	138	-	-
489	Lauro Muller-Tubarão	SC	57	-	-
490	Esplanada-Rio Deserto	SC	33	-	-
491	Passo Fundo-Roca Sales	RS	152	-	-
492	Caxias do Sul-Bento Gonçalves-Entronc. c/EF-116	RS	114	-	-
493	Santa Rosa-Santo Ângelo-Cruz Alta	RS	181	-	-
494	Santo Ângelo-Cerro Largo-Santiago	RS	224	-	-
495	São Borja-Santiago-Dilermando de Aguiar	RS	302	-	-
497	Cacequi-São Sebastião	RS	169	-	-
-	Baía de São Marcos-Carajás	MA-PA	850	-	-
-	Rubinéia, SP-Aparecida do Taboado-Rondonópolis-Cuiabá <i>(Trecho acrescido pela Lei nº 6.346, de 6/7/1976)</i>	SP-MT	-		
-	Salgueiro-Araripe, no Estado de Pernambuco, denominada Ferrovia do Gesso <i>(Trecho acrescido pela Lei nº 9.060, de 14/6/1995)</i>	PE	-		
-	Crato-Araripe-Canto do Buriti-Eliseu Martins-Ribeiro Gonçalves-Balsas-Carolina-Araguaína, nos Estados do Ceará, Pernambuco, Piauí, Maranhão e Tocantins, denominada Ferrovia Transnordestina <i>(Trecho acrescido pela Lei nº 9.060, de 14/6/1995)</i>	CE-PE-PI-MA-TO	-		
498	Foz do Iguaçu-Dionísio Cerqueira-São Miguel do Oeste, nos Estados do Paraná e Santa Catarina <i>(Trecho acrescido pela Lei nº 9.060, de 14/6/1995)</i>	PR-SC	-		
499	São Miguel do Oeste-Chaçecó-		-		

	Concórdia-Joaçaba-Herval do Oeste-Campos Novos-Lajes, no Estado de Santa Catarina (Trecho acrescido pela Lei nº 9.060, de 14/6/1995)	SC			
500	Ponte Alta-Curitibanos, no Estado de Santa Catarina (Trecho acrescido pela Lei nº 9.060, de 14/6/1995)	SC	-		
-	Entroncamento com a EF-116 - Bom Jesus da Lapa - Correntina - Barreiras - Dianópolis - Porto Nacional - entroncamento com a Ferrovia Norte-Sul. (Trecho acrescido pela Lei nº 10.680, de 23/5/2003)	BA/TO			
-	Ilhéus (Porto do Malhado) - Ubaitaba (entroncamento com a EF-445) (Trecho acrescido pela Lei nº 10.680, de 23/5/2003)	BA			
-	Ferrovia do Canal do Tráfego, entre o Pólo Petroquímico de Camaçari e o Porto de Aratu (Trecho acrescido pela Lei nº 10.680, de 23/5/2003)	BA			
Bahia -Oeste	Porto de Campinhos - Ipiaú - Ibotirama - Barreiras - Luís Eduardo Magalhães (Trecho acrescido pela Lei nº 11.297, de 9/5/2006)	BA	976		
-	Rio de Janeiro - Nova Iguaçu - Barra Mansa - Resende - Cruzeiro - Guratinguetá - São José dos Campos - Mogi das Cruzes - São Paulo (Trecho acrescido pela Lei nº 11.297, de 9/5/2006)	RJ – SP	-		
-	Belo Horizonte - Divinópolis - Varginha - Poços de Caldas - Bragança Paulista - São Paulo - Sorocaba - Itapetininga - Apiaí – Curitiba (Trecho acrescido pela Lei nº 11.297, de 9/5/2006)				
Total:			35.944	-	2.138
Total sem Superposição:			33.806		

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I – RELATÓRIO

A proposição acima ementada, cujo autor é o ilustre Deputado Henrique Afonso, tem por objetivo incluir, no traçado da EF-354 – conhecida como Ferrovia Transcontinental – três novos pontos de passagem, todos no Estado do Acre.

Em sua justificação, o autor destaca a importância estratégica da ferrovia como infraestrutura de integração do continente sul-americano, e defende que seus benefícios seriam otimizados com a inclusão em seu traçado dos Municípios acreanos de Mâncio Lima, Porto Walter e Marechal Thaumaturgo.

Após a análise de mérito desta Comissão, o projeto deverá seguir para a Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, onde será avaliado quanto à constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto nesta Comissão.

É o nosso relatório.

II – VOTO DO RELATOR

O transporte ferroviário é um modal que precisa ainda desenvolver-se em nosso País, para que atinjamos uma matriz de transportes mais adequada ao perfil de nossas cargas. Nesse contexto, e também em função de ser a ferrovia um importante vetor de desenvolvimento, concordamos com a busca pelo crescimento dessa modalidade, inclusive para o transporte de passageiros.

O projeto de lei sob análise, proposto pelo Deputado Henrique Afonso, tem por objetivo acrescentar três novos pontos de passagem em uma das principais ferrovias previstas no Plano Nacional de Viação, reconhecida por seu caráter estratégico e de integração nacional e continental. A chamada Ferrovia Transcontinental tem início no litoral norte do Rio de Janeiro, cortando vários Estados das regiões Sudeste, Centro-Oeste e Norte, até atingir a fronteira com o Peru, onde deverá interligar-se com a ferrovia peruana, levando ao oceano Pacífico.

Com grande potencial para escoar produtos brasileiros pelos portos do Pacífico, a ferrovia também deverá trazer produtos e insumos do Peru,

especialmente por cruzar, naquele País, significativo depósito natural de rocha fosfórica, insumo essencial para a agricultura brasileira.

Especificamente quanto ao traçado da Transcontinental no Estado do Acre, estamos certos de que os novos pontos de passagem, propostos no projeto de lei, irão viabilizar o transporte de cargas e de passageiros com origem ou destino nos Municípios atendidos. Ademais, não se pode relevar a importância da ferrovia para a integração regional e para a indução do desenvolvimento econômico ao longo de seu eixo, fator ainda mais essencial quando se trata de áreas distantes dos grandes centros econômicos nacionais, caso das localidades atendidas.

Por fim, devemos lembrar que, a inclusão de novos pontos de passagem em nada prejudica o eventual planejamento do traçado definitivo da ferrovia, visto que, conforme o parágrafo único do art. 9º da Lei nº 12.379, de 2011, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação, as localidades intermediárias mencionadas na relação descritiva das ferrovias são indicativas de traçado, não constituindo pontos obrigatórios de passagem do traçado definitivo.

Diante de todo o exposto, votamos pela APROVAÇÃO, quanto ao mérito, do Projeto de Lei nº 4.470, de 2008.

Sala da Comissão, em 07 de dezembro de 2011.

Deputado MAURO LOPES

Relator

PARECER REFORMULADO

I - RELATÓRIO

A proposição acima ementada, cujo autor é o ilustre Deputado Henrique Afonso, tem por objetivo incluir, no traçado da EF-354 – conhecida como Ferrovia Transcontinental – três novos pontos de passagem, todos no Estado do Acre.

Em sua justificção, o autor destaca a importância estratégica da ferrovia como infraestrutura de integração do continente sul-americano, e defende que seus benefícios seriam otimizados com a inclusão em seu traçado dos Municípios acreanos de Mâncio Lima, Porto Walter e Marechal Thaumaturgo.

Após a análise de mérito desta Comissão, o projeto deverá seguir para a Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, onde será avaliado quanto à constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto nesta Comissão.

É o nosso relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Em nossa primeira manifestação sobre a matéria, oferecemos nosso voto pela aprovação do projeto, em sua forma original, por entendermos que o transporte ferroviário é um modal que precisa ainda desenvolver-se em nosso País, notadamente por ser a ferrovia um importante vetor de desenvolvimento econômico e social, e também para atingirmos uma matriz de transportes mais adequada ao perfil de nossas cargas.

Dessa forma, julgamos que o projeto de lei sob análise, proposto pelo Deputado Henrique Afonso, deveria prosperar pelo fato de acrescentar três novos pontos de passagem, todos no Estado do Acre, em uma das principais ferrovias previstas no Plano Nacional de Viação, a Ferrovia Transcontinental. Com o novo traçado, seria viabilizado o transporte de cargas e de passageiros com origem ou destino nos novos Municípios atendidos pela ferrovia.

No entanto, durante a discussão da matéria nesta Comissão, o Deputado Jaime Martins apresentou, por meio de manifestação de voto, opção para a aprovação do projeto, com substitutivo, de modo a atender à demanda por transporte ferroviário no Estado do Acre, sem, entretanto, alterar as diretrizes previstas para a Ferrovia Transcontinental.

Assim sendo, aceitamos os valiosos argumentos apresentados pelo Deputado Jaime Martins, e adotamos como nossa sua manifestação de voto, nos seguintes termos:

A EF-354, denominada Ferrovia Transcontinental, inclui-se em um projeto estratégico de integração do continente sul-americano, por meio da ligação ferroviária entre os oceanos Atlântico e Pacífico. Para tanto, seu traçado foi estudado e incluído no Plano Nacional de Viação – PNV –, tendo início no litoral norte do Estado do Rio de Janeiro, cortando vários Estados das

regiões Sudeste, Centro-Oeste e Norte, até atingir, no Acre, a fronteira com o Peru, onde deverá interligar-se com a ferrovia peruana, levando ao Porto de Bayovar, no oceano Pacífico.

A despeito da característica supranacional da Ferrovia, certamente sua construção em território brasileiro permitirá também a evolução da logística interna, constituindo destacado corredor de desenvolvimento e ferramenta essencial para a integração dos modais de transporte em sua área de influência. A oferta de malha ferroviária de qualidade, moderna e bem equipada, por si só fomenta o crescimento econômico alinhado às melhores práticas de proteção ambiental.

Nesse sentido, o próprio Relator do projeto destacou o grande potencial da Ferrovia Transcontinental para escoar produtos brasileiros pelos portos do Pacífico, bem como para trazer produtos e insumos do Peru, especialmente por cruzar, naquele País, significativo depósito natural de rocha fosfórica, fertilizante essencial para a agricultura brasileira.

Nada mais justo, portanto, que o pleito apresentado no projeto de lei em análise, que tenciona incluir novos pontos de passagem no traçado da Ferrovia Transcontinental no Estado do Acre, seja acatado como forma de induzir o desenvolvimento econômico nos Municípios que passariam a ser incluídos no traçado da Ferrovia.

O que questionamos, nesta manifestação de voto, é a forma adotada no projeto de lei para se atender a demanda por transporte ferroviário nos Municípios do oeste acreano. Explicamos.

Ao analisarmos detalhadamente o traçado proposto no PL para a Ferrovia Transcontinental, verificamos que se pretende implantar um verdadeiro zigue-zague na extremidade oeste da via, pela inclusão de três localidades adicionais, entre Cruzeiro do Sul e Boqueirão da Esperança, esta já na fronteira com o Peru.

Caso assim aprovemos a proposta, teríamos um grande eixo ferroviário cortando transversalmente todo o País, cuja extremidade teria idas e vindas incompatíveis com essa característica de eixo-tronco, o que

aumentaria desnecessariamente o trajeto e, até mesmo, poderia atrasar ou inviabilizar a implantação da ferrovia naquela região.

O que fazer, então, visto que já manifestamos nossa opinião sobre a justeza do pleito?

Certamente, analisando o mapa do território do Acre, vislumbramos que a solução mais adequada para a questão é a inclusão, no PNV, de um ramal ferroviário desde a cidade de Marechal Thaumaturgo, passando pelo município de Porto Walter e interligando-se com a Ferrovia Transcontinental no município de Cruzeiro do Sul, este já incluído no traçado original da Ferrovia. Quanto ao município de Mâncio Lima, também citado no PL, verificamos que o próprio traçado vigente da Transcontinental já o atenderia, visto que o limite municipal tangenciaria o trecho entre Cruzeiro do Sul e Boqueirão da Esperança.

Dessa forma, manteríamos inalterados os atuais pontos de passagem da Ferrovia Transcontinental (EF-354), cujos projetos de planejamento definitivo de traçado já se encontram em andamento, e a demanda referida no PL seria atendida pelo ramal ferroviário que citamos.

Por todo o exposto, votamos pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei nº 4.470, de 2008, na forma do substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em 17 de abril de 2013.

Deputado MAURO LOPES
Relator

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 4.470, DE 2008

Altera o Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, para incluir novo trecho ferroviário na Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei inclui novo trecho ferroviário 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 O item 3.2.2 – Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação –, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, passa a vigorar acrescido da seguinte ferrovia:

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

EF	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				EF	km
	Marechal Thaumaturgo – Porto Walter – Cruzeiro do Sul (entroncamento com a EF-354)	AC	238	–	–

Art. 3º O traçado definitivo e o número da ferrovia de que trata o art. 2º desta Lei serão definidos pelo órgão competente.

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

Deputado MAURO LOPES

Relator

III – PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 4.470/2008, com substitutivo, nos termos do parecer do relator, Deputado Mauro Lopes, que apresentou complementação de voto. O Deputado Jaime Martins apresentou voto em separado.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Rodrigo Maia - Presidente, Fábio Souto, Osvaldo Reis e Jaime Martins - Vice-Presidentes, Edinho Araújo, Edson Ezequiel, Geraldo Simões, Hermes Parcianello, Hugo Leal, Jesus Rodrigues, João Leão, Jose Stédile, Leonardo Quintão, Lúcio Vale, Mário Negromonte, Mauro Lopes, Milton Monti, Paulo Pimenta, Raul Lima, Vanderlei Macris, Zeca Dirceu, Zezéu Ribeiro, Zoinho, Arolde de Oliveira, Carlos Alberto Leréia, Luiz Argôlo, Mauro Mariani e Renzo Braz.

Sala da Comissão, em 17 de abril de 2013.

Deputado RODRIGO MAIA
Presidente

MANIFESTAÇÃO DE VOTO DO DEPUTADO JAIME MARTINS

A EF-354, denominada Ferrovia Transcontinental, inclui-se em um projeto estratégico de integração do continente sul-americano, por meio da ligação ferroviária entre os oceanos Atlântico e Pacífico. Para tanto, seu traçado foi estudado e incluído no Plano Nacional de Viação – PNV –, tendo início no litoral norte do Estado do Rio de Janeiro, cortando vários Estados das regiões Sudeste, Centro-Oeste e Norte, até atingir, no Acre, a fronteira com o Peru, onde deverá interligar-se com a ferrovia peruana, levando ao Porto de Bayovar, no oceano Pacífico.

A despeito da característica supranacional da Ferrovia, certamente sua construção em território brasileiro permitirá também a evolução da logística interna, constituindo destacado corredor de desenvolvimento e ferramenta essencial para a integração dos modais de transporte em sua área de influência. A oferta de malha ferroviária de qualidade, moderna e bem equipada, por si só fomenta o crescimento econômico alinhado às melhores práticas de proteção ambiental.

Nesse sentido, o próprio Relator do projeto destacou o grande potencial da Ferrovia Transcontinental para escoar produtos brasileiros pelos portos do Pacífico, bem como para trazer produtos e insumos do Peru, especialmente por cruzar, naquele País, significativo depósito natural de rocha fosfórica, fertilizante essencial para a agricultura brasileira.

Nada mais justo, portanto, que o pleito apresentado no projeto de lei em análise, que tenciona incluir novos pontos de passagem no traçado da Ferrovia Transcontinental no Estado do Acre, seja acatado como forma de induzir o desenvolvimento econômico nos Municípios que passariam a ser incluídos no traçado da Ferrovia.

O que questionamos, nesta manifestação de voto, é a forma adotada no projeto de lei para se atender a demanda por transporte ferroviário nos Municípios do oeste acreano. Explicamos.

Ao analisarmos detalhadamente o traçado proposto no PL para a Ferrovia Transcontinental, verificamos que se pretende implantar um verdadeiro zigue-zague na extremidade oeste da via, pela inclusão de três localidades adicionais, entre Cruzeiro do Sul e Boqueirão da Esperança, esta já na fronteira com o Peru.

Caso assim aprovemos a proposta, teríamos um grande eixo ferroviário cortando transversalmente todo o País, cuja extremidade teria idas e vindas incompatíveis com essa característica de eixo-tronco, o que aumentaria desnecessariamente o trajeto e, até mesmo, poderia atrasar ou inviabilizar a implantação da ferrovia naquela região.

O que fazer, então, visto que já manifestamos nossa opinião sobre a justeza do pleito?

Certamente, analisando o mapa do território do Acre, vislumbramos que a solução mais adequada para a questão é a inclusão, no PNV, de um ramal ferroviário desde a cidade de Marechal Thaumaturgo, passando pelo município de Porto Walter e interligando-se com a Ferrovia Transcontinental no município de Cruzeiro do Sul, este já incluído no traçado original da Ferrovia. Quanto ao município de Mâncio Lima, também citado no PL, verificamos que o próprio traçado vigente da Transcontinental já o atenderia, visto que o limite municipal tangenciaria o trecho entre Cruzeiro do Sul e Boqueirão da Esperança.

Dessa forma, manteríamos inalterados os atuais pontos de passagem da Ferrovia Transcontinental (EF-354), cujos projetos de planejamento definitivo de traçado já se encontram em andamento, e a demanda referida no PL seria atendida pelo ramal ferroviário que citamos.

Por todo o exposto, submetemos à apreciação desta Comissão nosso voto, pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei nº 4.470, de 2008, nos termos do substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em 17 de abril de 2013.

Deputado JAIME MARTINS

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 4.470, DE 2008

Altera o Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, para incluir novo trecho ferroviário na Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei inclui novo trecho ferroviário 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 O item 3.2.2 – Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação –, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, passa a vigorar acrescido da seguinte ferrovia:

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

.....

EF	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				EF	km
	Marechal Thaumaturgo – Porto Walter – Cruzeiro do Sul (entroncamento com a EF-354)	AC	238	–	–

Art. 3º O traçado definitivo e o número da ferrovia de que trata o art. 2º desta Lei serão definidos pelo órgão competente.

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

Deputado JAIME MARTINS

FIM DO DOCUMENTO