

REQUERIMENTO Nº , DE 2013

(do Deputado Edinho Bez)

Requer sejam convidados a FUNAI, o DNIT e o IBAMA para esclarecer as pendências dos licenciamentos para a construção da quarta faixa na BR-101 – SC, na altura da localidade Morro dos Cavalos, no município de Palhoça-SC, e também debater a construção da Ferrovia Litorânea, conforme proposto no Projeto de lei nº 5945/2005, autorizado pelo Ministério dos Transportes e que até hoje não teve o projeto concluído.

Senhor Presidente,

Nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal, e dos arts. 24, III, 255 a 258, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, requeiro a Vossa Excelência que, ouvido o Plenário, convide a Fundação Nacional do Índio – FUNAI, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT e o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente – IBAMA para, em audiência pública, esclarecer as pendências dos licenciamentos para a construção da quarta faixa na BR-101 – SC, na altura da localidade Morro dos Cavalos, no município de Palhoça-SC, e também debater a construção da Ferrovia Litorânea, conforme proposto no Projeto de lei nº 5945/2005 de minha autoria, com autorização do Ministério dos Transportes e que até hoje não temos a conclusão seque do projeto.

JUSTITICAÇÃO

A duplicação da BR 101, no litoral sul de Santa Catarina , foi autorizada em 2005 e tinha a previsão inicial de conclusão em 2009. No entanto, as obras de duplicação da BR-101 até hoje não terminaram devido a uma série de imbróglis, notadamente, no que diz respeito a construção do túnel na localidade conhecida como Morro dos Cavalos, no município de Palhoça, devido a impedimentos impostos pela FUNAI e IBAMA.

O verão chegou e mais uma vez haverá caos no tráfego de veículos na BR 101, principalmente nos trechos do Morro dos Cavalos (Palhoça), Travessia da Lagoa de Cabeçuda (Laguna) e Morro do Formigão (Tubarão) que ainda estão com pistas simples, num pequeno trecho, ainda sem solução.

No entanto, o trecho mais problemático é o do Morro dos Cavalos, em Palhoça. Neste local, serão construídos dois túneis duplos. O Dnit já obteve do Ibama a Licença Ambiental Prévia (LP) que permite que o órgão finalize o projeto executivo e elabore o edital de licitação de obras, que deverá ser publicado até o final deste

ano. Mas a previsão é de que a obra leve de três a quatro anos para ser concluída, lamentavelmente.

A quarta faixa é um projeto de fácil execução mas, apesar disso, não há previsão para ter início, uma vez que a rodovia passa em meio a uma área considerada indígena, e a Fundação Nacional do Índio (Funai) não aprovou a execução da obra, que continua até hoje travada.

Nesse sentido é que queremos ouvir a Funai, o Dnit e o Ibama, na tentativa de buscar uma solução definitiva para esse problema que aflige milhares de catarinenses e turistas que trafegam na BR 101-Sul.

Por outro lado, também queremos questionar esses órgãos sobre a construção da Ferrovia Litorânea que ligará o Porto de Imbituba no sul a cidade de Araquari no extremo norte catarinense, empreendimento que também sofre problemas na região do Morro dos Cavalos. Cabe lembrar que essa ferrovia é fruto do Projeto de Lei nº 5945/2005, de minha **autoria que** Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, os trechos ferroviários que menciona, a saber:

I – Laguna / Imbituba / Itajaí / Araquari / São Francisco (ferrovia litorânea) II – Itajaí / Ponte Alta / Herval D'Oeste / Chapecó (ferrovia leste-oeste).

O estado de Santa Catarina é o menor e menos populoso Estado da região Sul, mas sua renda per capita é a quinta maior do País. É também um dos poucos estados em que a atividade industrial supera o setor de serviços no Produto Interno Bruto local.

O Estado de Santa Catarina pretende não apenas manter seus índices econômicos positivos atuais, mas, principalmente, ultrapassá-los. Para isso duas linhas ferroviárias devem ser construídas, uma, ao longo de todo o litoral catarinense, desde Laguna, até São Francisco, e outra, de Itajaí até Chapecó, atravessando o Estado na direção leste-oeste.

Cabe destacar que essas novas construções serão de grande importância para o Estado de Santa Catarina, tendo em vista uma distribuição modal mais eficiente e um melhor balanceamento da matriz energética do transporte. De fato, o transporte ferroviário de cargas, além de ser mais seguro, é de quatro a seis vezes mais barato que o transporte rodoviário, lembrando que todas os modais são importantes e que devem trabalhar de forma integrada, pois um depende do outro, em especial sobre importação e exportação.

Sala das Comissões, em 02 de dezembro de 2013.

Deputado Edinho Bez
PMDB/SC