

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 274, DE 29 DE DEZEMBRO DE 2005.

Inclui e altera dispositivos na Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 62 da Constituição, adota a seguinte Medida Provisória, com força de lei:

Art. 1º A diretriz da BR 319, constante do item 2.2.2 - "Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal", integrante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar com a seguinte descrição:

"BR 319 - Pontos de Passagem: Manaus - Careiro - Humaitá - Porto Velho - Entroncamento com a BR-364 (Trevo do Roque) - Unidades da Federação: AM-RO - Extensão (Km): 885,4." (NR)

Art. 2º Fica incluído no item 2.2.2 - "Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal", integrante do Anexo da Lei nº 5.917, de 1973,, a Rodovia de Ligação a seguir descrita:

"BR 448 - Pontos de Passagem: Entroncamento com a BR-116/RS-118 - Entroncamento com a BR-290 - Unidade da Federação: RS - Extensão (Km):22." (NR)

Art. 3º Fica incluída no item 3.2.2 "Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação", integrante do Anexo da Lei nº 5.917, de 1973, a estrada de ferro longitudinal a seguir descrita:

"EF150 - Pontos de Passagem: Açailândia - Porto Franco - Araguaína - Colinas do Tocantins - Guaraí - Porto Nacional - Gurupi - Porangatu - Uruaçu - Anápolis - Unidades da Federação: MA - TO - GO - Extensão: 1.550km." (NR)

Art. 4º Ficam incluídos no item 4.2 "Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres do Plano Nacional de Viação", integrante do Anexo da Lei nº 5.917, de 1973, os portos abaixo com os seguintes números de ordem, descrição, unidade da federação e localização:

"106 - Santa Izabel do Rio Negro - AM - Rio Negro;

107 - Cacao Pireira - AM - Rio Negro;

108 - Urucurituba - AM - Rio Amazonas;

109 - Nhamundá - AM - Rio Nhamundá;

110 - Tonantins - AM - Rio Solimões;

111 - São Raimundo - AM - Rio Negro;

112 - Barcelos - AM - Rio Negro;

113 - Jutai - AM - Rio Solimões;

114 - Manacapuru - AM - Rio Solimões;

115 - São Paulo de Olivença - AM - Rio Solimões;

116 - Maués - AM - Rio Amazonas (Maués Açu, Paraná do Urariá);

117 - Fonte Boa - AM - Rio Xié;

118 - Borba - AM - Rio Madeira;

119 - Novo Airão - AM - Rio Negro;

120 - Manicoré - AM - Rio Madeira;

121 - Manaquiri - AM - Rio Solimões;

122 - Urucará - AM - Rio Amazonas;

123 - Novo Aripuanã - AM - Rio Madeira;

124 - Autazes - AM - Rio Autazes-Açu;

125 - Muana - PA - Rio Muana;

126 - Moju - PA - Rio Moju;

127 - Santa Bárbara do Pará - PA - Rio Tauaruê;

128 - Floresta do Araguaia - PA - Rio Araguaia;

129 - Quatipuru - Boa Vista - PA - Rio Boa Vista;

130 - Quatipuru - Sede - PA - Rio Quatipuru;

131 - Santarém Novo - PA - Rio Maracanã;

132 - Santo Antônio do Tauá - PA - Rio Mujuí;

133 - Portel - PA - Rio Pará;

134 - São Félix do Xingu - PA - Rio Xingu;

135 - São João do Araguaia - PA - Rio Araguaia;

136 - Oeiras do Pará - PA - Rio Pará;

137 - Limoeiro do Ajuru - PA - Rio Tocantins;

138 - Abaetetuba - PA - Rio Pará;

139 - Cametá - PA - Rio Tocantins;

140 - Monte Alegre - PA - Rio Amazonas;

- 141 - Terra Santa - PA - Rio Nhamundá;
- 142 - Santa Maria das Barreiras - PA - Rio Araguaia;
- 143 - Aveiro - PA - Rio Tapajós;
- 144 - São Miguel do Guamá - PA - Rio Guamá;
- 145 - Oriximiná - PA - Rio Trombetas;
- 146 - Barcarena - PA - Rio Mucuruçá;
- 147 - Cais de Salinas - PA - Oceano Atlântico - Litoral do Estado do Pará;
- 148 - Viseu - PA - Rio Gurupi;
- 149 - Terminal Portuário de Alcântara/MA - MA - Baía de São Marcos;
- 150 - Turiaçu - MA - Rio Turiaçu;
- 151 - Tutóia - MA - Baía de Tutóia;
- 152 - Araisos (atracadouro, ponte e cais) - MA - Rio Santa Rosa;
- 153 - Água Doce do Maranhão - MA - Rio Água Doce;
- 154 - São Bento do Maranhão - MA - Rio Aura;
- 155 - Guimarães - MA - Rio Guarapiranga;
- 156 - Cururupu - MA - Rio São Lourenço;
- 157 - Porto Rico do Maranhão - MA - Rio Cateauá;
- 158 - Palmeirândia - MA - Rio Pericumã;
- 159 - Pinheiro - MA - Rio Pericumã;
- 160 - Bequimão - MA - Foz do Rio Pericumã;
- 161 - Penalva - MA - Rio Cajari;
- 162 - Santa Rita de Cássia - BA - Rio Preto;
- 163 - Formosa do Rio Preto - BA - Rio Preto;
- 164 - Riachão das Neves - BA - Rio Grande;
- 165 - Cotegipe - BA - Rio Grande;
- 166 - São José do Norte - RS - Lagoa dos Patos; e
- 167 - Cachoeira do Sul - RS - Rio Jacuí." (NR)

Art. 5º A construção, uso e gozo da Estrada de Ferro Norte-Sul, de titularidade da Valec - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., dar-se-á no trecho ferroviário que liga os Municípios de Belém, no Estado do Pará, e Senador Canedo, no Estado de Goiás.

Parágrafo único. Caso a Valec - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A seja privatizada antes da conclusão das obras mencionadas no **caput** deste artigo, tal conclusão deverá integrar o rol de obrigações da futura concessionária.

Art. 6º Esta Medida Provisória entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 7º Fica revogado o art. 3º da Medida Provisória nº 2,217-3, de 4 de setembro de 2001.

Brasília, 29 de dezembro de 2005; 184º da Independência e 117º da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA

Alfredo Nascimento

Texto disponibilizado pela Presidência da República, não substitui o publicado no D.O.U. de 30.12.2005

Brasília, 29 de dezembro de 2005

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

Submetemos à apreciação de Vossa Excelência a inclusa minuta de medida provisória, com a presente exposição de motivos, que altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, de modo a atualizar o Plano Nacional de Viação mediante a inclusão na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal as rodovias nela descritas; na Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres do Sistema Portuário Nacional os portos que especifica; e na Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação o trecho ferroviário aludido. Ademais, especifica à VALEC - ENGENHARIA, CONSTRUÇÕES e FERROVIAS S.A o trecho ferroviário em que pode exercer seu direito de construção, uso e gozo.

2. A alteração do Plano Nacional de Viação, em sua esfera rodoviária, busca adequá-lo às necessidades de ordenamento de tráfego nas rodovias BR-116 e BR-290, nas proximidades de Porto Alegre/RS, e nas BR-319 e BR-363, nas proximidades de Porto Velho/RO.

3. A premência da medida se justifica uma vez que a BR-116 se interliga com a BR-290 em Porto Alegre, gerando um grande conflito de tráfego em uma área urbana, com sério riscos de graves acidentes aos seus usuários. Como medida saneadora, a nova BR-448/RS interligará as duas rodovias anteriores e redirecionará o fluxo atualmente voltado para a capital gaúcha, mas que na verdade se dirige a região norte/oeste do Estado. Por conseguinte, a proposta tem por escopo desviar do tráfego urbano de Porto Alegre e Canoas o fluxo desnecessário, possibilitando uma melhor integração dos eixos rodoviários federais no Estado do Rio Grande do Sul.

4. Vê-se que a questão nesse caso vai além da ordenação do modal rodoviário. Toca à segurança dos usuários, visto que a situação atual gera grande conflito de tráfego em uma área urbana.

5. Por sua vez, as rodovias BR-319 e BR-364 em Rondônia, apesar de terem pontos de passagem no mesmo Estado, não possuem interligação e, tendo em vista o deslocamento de cargas pela BR-364 em direção ao porto de Porto Velho, o trecho que se propõe incluir na Rede Rodoviária Federal permitirá a ligação rodoviária entre a BR-364 e o porto e, conseqüentemente, à BR-319, com melhores condições de deslocamento de todas as cargas oriundas de Rondônia e Mato Grosso com a Região Norte do país e reciprocamente.

6. Portanto, no que toca à inclusão das nominadas rodovias no Plano Nacional de Viação - PNV, tem-se que a medida visa, em última instância, a salvaguarda e segurança dos usuários das BR-116 e BR-290, em Porto Alegre, bem como um escoamento de riquezas e pessoas mais racional no caso das BR-319 e BR-364, em Rondônia.

7. Pretende-se, ademais, a inclusão do Terminal de Alcântara na relação descritiva dos Portos do Sistema Portuário Nacional, por se tratar de instalação indispensável para suporte à base de lançamento de foguetes da AEB - Agência Espacial Brasileira e objeto de compromisso do Governo Brasileiro no acordo internacional com a Ucrânia, com a finalidade de operacionalizar as atividades espaciais da referida base. Sem esse terminal as cargas, com pesos e dimensões especiais destinadas ao programa espacial, não poderão ser transportadas. Portanto, sua construção é imprescindível para a viabilização do referido centro de lançamento de foguetes.

8. A inclusão do Terminal de Alcântara no PNV, ato fundamental para a aplicação de recursos na sua infra-estrutura, vai além das questões afetas ao setor de transportes. Envolve o Projeto Espacial Brasileiro, além da própria reputação do país para com a comunidade internacional, visto que a operacionalização do referido terminal é função direta do cumprimento das obrigações do Brasil para com seus parceiros internacionais. Tais obras são igualmente urgentes, vistos que a execução do programa atende a prazos que fogem à alçada do Brasil para unilateralmente estendê-los, por serem objeto de acordos internacionais.

9. Importa destacar, ainda, que os portos fluviais especificados na minuta em comento não constam da Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres do Plano Nacional de Viação. A inclusão dos mesmos no Sistema Portuário Nacional faz-se necessária em razão de constituírem instalações de atendimento às comunidades ribeirinhas no transporte de passageiros com carga acompanhada, de carga geral e do embarque e desembarque de veículos (roll-on/roll-off) comum na região amazônica em decorrência da extensa rede fluvial contrastando com a pequena densidade de rodovias. Os portos e terminais atualmente existentes na região ou funcionam de forma improvisada em beiras de rio, sem a

mínima infra-estrutura, ou em condições precárias em decorrência de obras obsoletas ou no fim da vida útil, necessitando imediata recuperação e ampliação. Em todos os casos constituem instalações insuficientes e incapazes de atender à demanda da população que se vale dessas facilidades com o mínimo de eficiência e segurança.

10. Em suma, urge a realização de obras de infra-estrutura em tais portos, impossível hoje em razão dos mesmos não constarem no PNV. A inclusão, e posterior execução de obras, irá gerar uma importante alternativa às comunidades ribeirinhas no transporte de cargas e passageiros, e, sobretudo, criar condições de higiene e segurança aos usuários, que utilizam os portos em condições lastimáveis. Portanto, neste caso, por razões óbvias, as necessidades de inclusão e conseqüente realização de obras são prementes e incontestáveis, logo, relevantes e urgentes.

11. No que tange à inclusão de trecho ferroviário na Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação, tem-se que o trecho específico é fundamental dentro do contexto da política nacional de transportes, sendo considerada importante ligação modal entre as Regiões Norte e Centro-Oeste do país. Ademais, a Medida Provisória n.º 2.217-3, de 4 de setembro de 2001, autoriza a VALEC - ENGENHARIA, CONSTRUÇÕES e FERROVIAS S.A. a manter-se em atividade até a conclusão das obras da nominada ferrovia sem, no entanto, prever sua inclusão no Plano Nacional de Viação - PNV (Lei 5.917, de 10 de setembro de 1973 - anexo e Leis 6.671, de 4 de julho de 1979 e 9.852, de 27 de outubro de 1999).

12. Com efeito, e considerando que o PNV veda investimentos em infra-estrutura de transportes que não se encontram previstos em seus anexos, pretende-se a inclusão da Estrada de Ferro Norte-Sul na relação descritiva das Ferrovias no Plano Nacional de Viação. A titular do direito de construção, uso e gozo sobre o referido trecho ferroviário, VALEC - ENGENHARIA, CONSTRUÇÕES e FERROVIAS S.A, já se encontra apta a implementar as medidas para execução da obra, que, como dito, servirá de importante alternativa para o transportes de cargas e passageiros em relação aos já sobrecarregados modais de ligação entre as Regiões Norte e Centro-Oeste do país.

13. Com a efetivação da medida, que não pode esperar por uma tramitação longa e letárgica no Congresso Nacional, o setor produtivo e a sociedade em geral ganham com a valorização de uma importante modalidade de transporte subdesenvolvida num país continental como o Brasil. Vale repetir, medidas que atendem de pronto à sociedade devem ser prontamente executadas, para isto existem instrumentos de governabilidade como a medida provisória.

14. Nesse sentido, sabe-se que a medida provisória tem nascedouro constitucional, portanto, tem natureza jurídico-constitucional. Essa politicidade tem como apanágio a discricionariedade do Presidente da República, que, achando oportuno e conveniente, edita a medida provisória em face de circunstâncias relevantes e urgentes, que seriam insatisfeitas com os instrumentos jurídicos ordinários existentes no ordenamento.

15. Portanto, se houver, conforme requer o art. 62, circunstâncias excepcionais, relevantes e urgentes, inexistindo instrumentos jurídicos capazes de solucionar a questão, pode o Presidente da República, fundamentando, editar medida provisória. Assim, demonstrando-se a ocorrência dos pressupostos constitucionais e se atendendo aos princípios da proporcionalidade e da razoabilidade, legítima é a edição de medida provisória. Inexistindo a fundamentação, inquina-se a medida provisória de vício de inconstitucionalidade, por não conter requisito essencial capaz de possibilitar o seu devido exame.

16. É preciso demonstrar, no entanto, a presença dos requisitos materiais para a assunção da MP em comento, a saber: a relevância e a urgência, pois em havendo tais circunstâncias excepcionais, deve o Estado atuar prontamente, cabendo ao Chefe do Poder Executivo editar medida provisória com esse desiderato.

17. No presente caso, vislumbra-se na medida proposta a clara presença dos requisitos de relevância e urgência, sobretudo por trazer em seu bojo proteção à vida dos usuários de transportes e promoção de importantes objetivos desenvolvimentistas, como a otimização do escoamento de riquezas e a operacionalização do Programa Espacial Brasileiro.

18. Em decorrência do requisito da urgência, o ato deve ser indispensável e imediatamente necessário, na medida em que o requisito relevância refere-se à preservação da ordem pública e da continuidade do serviço público como devidamente demonstrado.

19. A situação que serve de base à atuação estatal deve envolver gravidade, não estando dentro dos riscos normais e suportáveis pela vida em sociedade. Nesse quadro se expressa a relevância, que facilmente se vislumbra na medida em que o objetivo da MP toca em assuntos tais como segurança dos usuários dos modais de transportes especificados, desafogamento de modais fustigados, e,

conseqüentemente, melhor circulação de riquezas e pessoas, além de adimplemento de acordos internacionais e outros temas indubitavelmente relevantes. Vê-se que não é qualquer relevância, mas uma proeminência para os interesses públicos de caráter imediato, segundo os princípios constitucionais que direcionam este Ministério, este Governo e a atividade estatal como um todo. Qualquer que seja o sentido atribuído ao requisito substancial da relevância, ainda que difícil delimitação no plano do direito constitucional, facilmente será subsumido para as hipóteses da medida provisória em comento.

20. Vale repetir, com fito de fixar o requisito da relevância, que são interesses importantes aqueles que se referem ao escoamento de riquezas, cumprimento de acordos internacionais e zelo pela reputação internacional do país, bem como, e sobretudo, a segurança dos usuários dos modais objetos da MP. Tudo isto é conseqüência da MP em análise, pois tais finalidades não podem ser atingidas sem a inclusão na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal as rodovias nela descritas, na Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres do Sistema Portuário Nacional os portos que especifica, e na Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação o trecho ferroviário aludido.

21. Quanto ao requisito urgência, presente em todas as hipóteses acima ventiladas, tem-se que é residual, no sentido de que sua utilização depende da inidoneidade dos mecanismos de cooperação no processo legislativo e dos instrumentos que aceleram esse processo. É sabido que o trâmite dos projetos de lei diante da realidade legislativa pátria, mesmo com instrumentos aceleradores do trâmite do mesmo, poderia sustar ou impedir definitivamente a implementação de importantes projetos e objetivos que a presente MP tem por fito viabilizar.

22. Os objetos da MP indicam claramente que este Ministério e suas entidades vinculadas estão confrontados com situações extraordinárias, em que a utilização dos instrumentos ordinários de atuação implica prejuízo, pelo retardamento. A urgência, no presente caso, aparece como motivo determinante do dever de ação imediata do Poder Executivo que precisa reduzir, ao máximo, o tempo entre o ato executivo e a sua entrada em vigor. A situação impõe, em todos os casos, indubitavelmente, atuação urgente do Poder Executivo que não encontra, nos instrumentos ordinários de atuação, meios de evitar danos pelo retardamento. E nos casos referidos os danos são notáveis e irreversíveis, vez que tocam, inclusive, à segurança e vida dos administrados.

23. A indispensabilidade e o imediatismo, reclamados pelas situações já delineadas, concernem ao fim de interesse público, ao influxo do qual a atividade do Poder Público se desenvolve. Esse é o requisito concorrente da relevância anteriormente referido.

24. A idéia de urgência e relevância à luz do direito brasileiro tem um significado próprio. Na lição de CÁRMEM LÚCIA ANTUNES ROCHA:

"Urgência jurídica é, pois, a situação que ultrapassa a definição normativa regular de desempenho ordinário das funções do Poder Público pela premência de que se reveste e pela imperiosidade de atendimento da hipótese abordada, a demandar, assim, uma conduta especial em relação àquela que se nutre da normalidade aprazada institucionalmente".

(*IN*: Conceito de Urgência no Direito Público Brasileiro. Revista Trimestral de Direito Público, nº 01, Malheiros, 1993, p. 234)

25. A urgência requer uma pronta atuação, a fim de dirimir as conseqüências dos fatos. Por relevante, tomemos a lição de ROSENICE DESLANDES e ALEXANDRE BARROS CASTRO:

"Seja de fato ou de direito, é a que se apresenta em toda exuberância, em toda evidência, para ser acatada ou apreciada como justificativa do pedido, da pretensão, ou da proteção do direito".

(*In*: Tributos x Medidas Provisórias no Direito Brasileiro, Carthago e Forte, São Paulo, 1992, p. 32).

26. Assim, as expressões relevância e urgência são indeterminadas, já que reclamam preenchimento valorativo, com elementos provenientes do setor social e do sistema normativo no qual estão inseridas. A discricionariedade existe sempre que, previsto um ato em nível normativo abstrato, o sujeito puder escolher, livremente, diante do caso concreto, entre mais de uma opção válida para a prática do ato, quanto à sua conseqüência e seu efeito. O exercício de apreciação discricionária, na prática do ato, pode

decorrer da análise de conceitos de valor, cujo preenchimento de conteúdo decorre de aspectos objetivos, provenientes do sistema e do meio social, mas que uma vez preenchidos de conteúdo pelo sistema e pelos valores que veiculam, fornecem mais de uma solução ótima e válida para o Direito. Mas da análise dos atos, é fácil compreender, subsumir e integrar os conceitos de relevância e urgência quando a medida visa, como dito, preservar vidas humanas, honrar compromissos internacionais e escoar as riquezas desafogando modais de transportes de que se cuida. Estas, Senhor Presidente, são as razões que me levaram a propor a Vossa Excelência a edição desta Medida Provisória.

Respeitosamente,
Alfredo Pereira do Nascimento