



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

**(Mensagem nº 941/2005, na origem)**

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.

**I - RELATÓRIO**

A Medida Provisória nº 274, de 2005 foi encaminhada ao Congresso Nacional com a mensagem nº 941, de 29 de dezembro de 2005. Esse ato, expedido pelo Excelentíssimo Senhor Presidente da República nos termos do art. 62 da Constituição Federal, "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".

Altera, no item 2.2.2 - "Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal" integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, a diretriz da BR-319, atendendo aos Estados do Amazonas e de Rondônia, com uma extensão de 885,4 km.

Inclui, na "Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal", a Rodovia de Ligação BR-448, interligando as BR-116 e BR-290, no Estado do Rio Grande do Sul, com uma extensão de 22 km.

Inclui, na "Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação" a estrada de ferro longitudinal EF-150, servindo os Estados do Maranhão, Tocantins e Goiás, com uma extensão de 1.550 km.

Inclui, na "Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres" do Plano Nacional de Viação: 19 (dezenove portos fluviais no Estado do Amazonas; 23 (vinte e três) portos fluviais e 1 (um) porto marítimo (de águas interiores) no Estado do Pará; 11 (onze) portos fluviais e 2 (dois) portos marítimos (de águas interiores) no Estado do Maranhão; 4 (quatro) portos fluviais no Estado da Bahia; 1 (um) porto lacustre e 1(um) porto fluvial no Estado do Rio Grande do Sul.



09E4CD4400



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

2

Determina que 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, a Senador Canedo, no Estado de Goiás.

Estabelece, ainda, que, caso a VALEC seja privatizada antes do término das obras mencionadas, a conclusão delas deverá integrar o rol de obrigações da futura concessionária.

Não tendo sido instalada a Comissão Mista da Medida Provisória em exame, não foram apresentadas emendas. Cabe ao Plenário da Câmara dos Deputados, nesta oportunidade, deliberar sobre a matéria.

É o relatório.

### II – VOTO DO RELATOR

#### DA ADMISSIBILIDADE

Na Mensagem nº 941 encaminhada aos Senhores Membros do Congresso Nacional, que se refere à Medida Provisória 274, de 2005, o Poder Executivo ressalta a presença dos requisitos de relevância e urgência na presente Medida Provisória, pelo que se justifica a pronta atuação do Chefe do Executivo em editar esse documento legal.

As medidas estabelecidas afiguram-se relevantes, pois permitirão o devido equacionamento, com a urgência requerida, de deficiências específicas na infra-estrutura rodoviária, ferroviária e de apoio ao transporte aquaviário. Elas têm o objetivo de promover a maior segurança dos usuários de transportes em suas diferentes modalidades, a eficiência dos serviços inerentes ao setor, a otimização do escoamento de riquezas e, ainda, a operacionalização do Programa Espacial Brasileiro.

A relevância dessa MP justifica-se, portanto, pela busca da eficiência do setor transporte, do atendimento de interesses socioeconômicos nacionais, e do cumprimento de acordos entre o Brasil e outros países. Em



09E4CD4400



decorrência dessa relevância, para a consecução de importantes objetivos de proteção à vida, a busca do desenvolvimento, a preservação da reputação internacional do Brasil e continuidade do serviço público, o ato torna-se indispensável e imediatamente necessário.

Para cumprir medidas que a sociedade reclama com urgência, não convém submeter matéria dessa ordem a uma tramitação ordinária no Congresso Nacional, que se apresentaria demasiadamente longa. Questões de interesse imediato da sociedade devem ser prontamente executadas. Não se podendo adiar a implementação de tais medidas, cabe adotar instrumentos especiais de governabilidade como a Medida Provisória, prevista no art. 62 da Constituição Federal.

As circunstâncias excepcionais, que deram origem ao presente ato, são, como vemos, relevantes e urgentes, pelo que pode o Presidente da República, com esse fundamento, editar Medida Provisória.

Também vemos que esse ato atende aos princípios de proporcionalidade e razoabilidade, uma vez que as ações requeridas não poderiam ser realizadas se as rodovias, a ferrovia e os portos referidos na Medida Provisória não constassem das relações descritivas do Plano Nacional de Viação, instituído pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973. Com efeito, o PNV veda investimentos em infra-estrutura de transportes quando os alvos dessas inversões não se encontram previstos em seus anexos.

#### DA CONSTITUCIONALIDADE, JURIDICIDADE E TÉCNICA LEGISLATIVA

A análise da admissibilidade da matéria já concluiu preliminarmente pela constitucionalidade do ato, conforme o disposto no art. 62 da Constituição Federal, uma vez que foram atendidos pressupostos de relevância e urgência.

A matéria de que trata a Medida Provisória em exame, sendo transporte, é, conforme o art. 22, XI, da CF, legislada privativamente pela União. Não se insere entre as matérias de competência exclusiva do Congresso Nacional (CF, art. 49) ou de qualquer de suas Casas (CF, arts. 51 e 52). Da mesma forma, o conteúdo da Medida Provisória nº 274, de 2005, não se inclui



09E4CD4400

5



entre as competências privativas do Presidente da República (CF, art. 61, § 1º). Tampouco se enquadra no texto entre as matérias enumeradas no § 1º do art. 62 da Constituição Federal, que dispõe sobre os casos de vedação de edição de medidas provisórias. Por outro lado, está inserida no ordenamento jurídico vigente.

Quanto à técnica legislativa, temos a alertar que a transcrição de algumas nomenclaturas de rodovias e ferrovia no texto da Medida Provisória merecem ser corrigidos conforme o que estabelece a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, com relação à nomenclatura dos sistemas rodoviário e ferroviário nacional.

#### DA ADEQUAÇÃO FINANCEIRA E ORÇAMENTÁRIA

O art. 7º da Lei nº 5.917/73 determina que "Os recursos provenientes do Orçamento Geral da União e de Fundos específicos destinados ao Setor Transportes, não poderão ser empregados em vias, portos e aeródromos que não constem de programas ou planos, oficiais anuais ou plurianuais, enquadrados nos respectivos sistemas de viação, obedecidos os demais dispositivos legais concernentes".

A Medida Provisória em exame apenas inclui ou acrescenta nas Relações Descritivas do Plano Nacional de Viação rodovias, ferrovia e portos marítimos, fluviais e lacustres, que merecem a atenção do Governo Federal, para sua implantação ou melhoramento de suas infra-estruturas. Porém, essa iniciativa não vincula tais rodovias, ferrovia e portos a qualquer execução de obras ou a liberação imediata de recursos. Assim, as suas inclusões no Plano Nacional de Viação não repercutem sobre a despesa da União, haja vista que carecem de especificação na lei orçamentária anual e no Plano Plurianual para que sejam objeto de obras a serem executadas.

Nesse contexto, não há que se falar da adequação financeira e orçamentária da Medida Provisória nº 274, de 2005, uma vez que não implica impacto orçamentário, muito menos fere os dispositivos listados no Plano Plurianual 2004-2007, Lei de Diretrizes Orçamentárias para 2005, bem como na Lei de Responsabilidade Fiscal.



09E4CD4400



## DO MÉRITO

As rodovias BR-319 e BR-364, em Rondônia, objeto da presente Medida Provisória, apesar de terem pontos de passagem no mesmo Estado, atualmente não se interligam. Tendo em vista o deslocamento de cargas que se faz pela BR-364 em direção ao porto de Porto Velho, o trecho que se propõe incluir na Rede Rodoviária Federal permitirá a ligação rodoviária com a BR-319, permitindo melhores condições de deslocamento de todas as cargas oriundas de Rondônia e Mato Grosso em direção à Região Norte do País e vice-versa.

No que se refere à BR-448, no Rio Grande do Sul, a sua inclusão no Plano Nacional de Viação se justifica uma vez que ela será a rodovia de ligação entre a BR-116 e a BR-290. Essas duas rodovias adentram o perímetro urbano de Porto Alegre concentrando um grande volume e conflitos de tráfego. A BR-448, como medida saneadora desses problemas, permitirá redirecionar o fluxo cujo destino é a região norte do Estado, evitando que ele interfira no tráfego da capital gaúcha.

No que tange a ferrovias, o trecho ferroviário que essa Medida Provisória quer incluir na Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação, a estrada de ferro longitudinal EF-150, atende a três Estados da Federação: Maranhão, Tocantins e Goiás, com uma extensão de 1.550 km, iniciando-se em Açailândia e terminando em Anápolis. Esse trecho apresenta-se como fundamental dentro do contexto da política nacional de transportes, sendo considerado importante ligação entre as Regiões Norte e Centro-Oeste. Contudo, vemos que ele deveria iniciar em Belém, não em Açailândia. Dessa forma, entendemos, trará mais benefícios econômicos ao País, por permitir maior expansão do sistema de transporte ferroviário de cargas.

Quanto à Estrada de Ferro Norte-Sul, de titularidade da VALEC – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., fica estabelecido que a sua construção, uso e gozo dar-se-á no trecho ferroviário que liga os Municípios de Belém, no Estado do Pará, a Senador Canedo, no Estado de Goiás. Não há dúvidas de que esse traçado reduzirá a sobrecarga atualmente existente nos



09E4CD4400



modais de ligação entre as Regiões Norte e Centro-Oeste e constituirá importante alternativa para o transporte de cargas e passageiros.

Vale considerar a inclusão de algumas outras ferrovias na Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação, a saber:

EF-102, no Estado do Espírito Santo, visto que já foi assinado convênio entre a ANTT e a Companhia Vale do Rio Doce para a sua implementação;

EF-140, no Estado de Santa Catarina, pois representa a mais importante ligação entre quatro portos catarinenses: Porto de Laguna, Porto de Imbituba, Porto de Itajaí e Porto de São Francisco do Sul;

EF-278, no Paraná, uma vez que constitui uma alternativa para a descida da Serra do Mar, desde Curitiba até Paranaguá;

EF-411, no Estado de Pernambuco, pois precisa ser implementada como parte complementar do novo traçado da ferrovia Transnordestina, obra fundamental para o desenvolvimento da Região Nordeste;

EF-416, também em Pernambuco, já que será importante via de acesso ao Porto de Suape;

EF-431, na Bahia, tornar-se-á indispensável para o escoamento de cargas de toda a Região Nordeste para o Porto de Aratu, desafogando outros modais;

EF-483, no Paraná, fundamental para o desenvolvimento desse Estado, é objeto de parceria público-privada estando apta a ser implementada e à espera da sua inclusão no PNV.

Estrada de ferro "Bahia-Oeste", promovendo a interligação do oeste baiano com o sistema ferroviário que liga ao porto de Salvador, indispensável para o suprimento de insumos àquela região agrícola e ao escoamento de sua produção, com vistas à exportação.

No que concerne ao transporte ferroviário de passageiros, temos a lembrar que já se faz necessária no País, a ligação, por trem de grande velocidade - TGV -, entre as suas megalópoles, ou seja, São Paulo e Rio de



09E4CD4400



Janeiro. A expansão dessa linha para Belo Horizonte e Curitiba será uma natural decorrência da implantação inicial do sistema. Pelo porte dessas cidades e intercâmbios que já existem entre elas, é economicamente viável e de fundamental importância para o desenvolvimento regional a adoção de tal modalidade de transporte, a qual já é amplamente utilizada em países como, por exemplo, a França e o Japão.

Um grupo de trabalho para o desenvolvimento desse projeto, composto por representantes dos Ministérios dos Transportes e de Planejamento, Orçamento e Gestão, da ANTT e do BNDES, foi instituído pelo Ministro dos Transportes através da Portaria nº 360/2004, com o objetivo de viabilizá-lo técnica, econômica e juridicamente. A VALEC vem coordenando esse grupo de trabalho e já possui todos os estudos técnicos e econômicos do projeto e concluiu a modelagem jurídica e institucional do processo de concessão.

O projeto requer um prazo da ordem de sete anos para sua implantação. Será, portanto, necessário que seja iniciado de imediato o seu processo de concessão por licitação pública. Esse empreendimento se sustentará em termos financeiros, sem necessidade de recursos públicos. Além disso, representará um grande impulso na atividade econômica, no aumento de empregos e renda e na transferência de tecnologia.

Em benefício dos transportes aquaviários, a MP nº 274/2005 determina a inclusão de novos portos na Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres do Plano Nacional de Viação. Na listagem apresentada, destacam-se os portos fluviais, por constituírem instalações necessárias ao atendimento das comunidades ribeirinhas. Eles são imprescindíveis ao transporte de passageiros e cargas acompanhadas, de carga geral e do embarque e desembarque de veículos, uma vez que na Amazônia as hidrovias superam as rodovias em termos de opções para o deslocamento de pessoas e bens. No entanto, a grande maioria desses portos funciona de forma improvisada, em condições precárias, ou com infra-estrutura obsoleta, inadequada, no final de sua vida útil. Em todos os casos, encontram-se instalações insuficientes ou incapazes de atender à demanda com o mínimo de segurança e eficiência.

Nessa listagem de portos, caberia serem incluídos, pelas suas necessidades equivalentes às dos demais portos já apresentados, também



09E4CD4400



os portos fluviais de Benjamin Constant/AM, Nova Olinda do Norte/AM, Santo Antonio do Içá/AM, São Sebastião do Uatumã/AM, Tefé/AM, Parintins/AM, Augusto Correia/PA e Iguatama/MG.

Nessa Relação Descritiva dos Portos também se incluiu o Terminal Portuário de Alcântara, por se tratar de instalação indispensável para dar suporte à base de lançamento de foguetes da AEB – Agência Espacial Brasileira. A operacionalização dessa base requer investimentos e obras urgentes notadamente na infra-estrutura de apoio, compreendendo terminais para a viabilização do transporte de cargas com peso e dimensões especiais, necessárias ao programa espacial desenvolvido pelo Governo brasileiro com parceria de governos estrangeiros, mediante acordos internacionais.

Considerando a importância da participação do Departamento Nacional de Infra-Estrutura - DNIT, como órgão técnico, na implantação do Sistema Nacional de Viação, vemos, com preocupação, as suas atuais carências em termos de capacitação técnica e recursos humanos, principalmente no setor de transportes aquaviários. Como a solução para essa carência é possível, propomos os meios, nessa medida provisória, capazes de atender às necessidades do referido órgão.

Pela importância da inclusão das citadas rodovias, ferrovias e portos no Plano Nacional de Viação, com vistas ao recebimento de investimentos federais para a sua execução ou melhoramento das suas infra-estruturas e condições de operação, e diante do exposto, somos pela admissibilidade da Medida Provisória nº 274, de 2005, e, no mérito, pela sua aprovação, na forma do projeto de lei de conversão que apresentamos anexo.

Sala das Sessões, em \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2006

Deputado JAIME MARTINS  
Relator



09E4CD4400





**PARECER À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 274, DE 29 DE DEZEMBRO DE 2005.**

**PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº , DE 2006**

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 Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei inclui e altera dispositivos na Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, dispõe sobre ferrovias de uso e gozo da VALEC Engenharia, Construções e Ferrovias S. A., empresa pública controlada pela União, e dá outras providências.

Art. 2º 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)



09E4CD4400



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

10

Art. 3º 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. 4º 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:

"EF-150 - Pontos de Passagem: Belém - Açailândia - Porto Franco - Araguaína - Colinas do Tocantins - Guaraí - Porto Nacional - Gurupi - Porangatu - Uruaçu - Anápolis. Unidades da Federação: PA -MA - TO - GO. Extensão: 550 Km." (NR)

( Art. 5º Ficam incluídos no item 3.2.2 "Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação", integrante do Anexo da Lei nº 5.917, de 1973, as seguintes ferrovias:

EF-102 - Pontos de Passagem: Vitória - Ponta do Ubu - Cachoeiro do Itapemirim. Unidade da Federação: ES. Extensão: 157 Km.

EF-140 - Pontos de Passagem: Araquari - Imbituba. Unidade da Federação: SC. Extensão: 236 Km

EF-278 - Pontos de Passagem: Paranaguá - Alexandra - Pinhais. Unidade da Federação: PR. Extensão: 100 Km.

EF-411 - Pontos de Passagem: Parnamirim - Petrolina. Unidade da Federação: PE. Extensão: 192 Km.

EF-416 - Pontos de Passagem: Suape - Cabo Moreno. Unidade da Federação: PE. Extensão: 48 Km

EF-431 - Pontos de Passagem: Camaçari - Araújo Lima. Unidade da Federação: BA. Extensão: 22 km.

EF-483 - Pontos de Passagem: Ipiranga - Guarapuava. Unidade da Federação: PR. Extensão: 150 Km.



09E4CD4400



CÂMARA DOS DEPUTADOS

*Porto de Campinhos, Ipiaú*

EF ( "Bahia-Oeste" ) - Pontos de Passagem : ~~Barra Mansa~~ - Ibotirama - Barreiras - Luís Eduardo Magalhães. Unidade da Federação: BA. Extensão: ~~575~~ 976 Km.

Art. 6º Para fins de implantação da linha férrea destinada à operação de trens de alta velocidade, interligando as capitais do Estado do Rio de Janeiro e do Estado de São Paulo, e entre as cidades de Belo Horizonte, São Paulo e Curitiba, ficam incluídas no item 3.2.2 "Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação", integrante do Anexo da Lei nº 5.917, de 1973, as seguintes ferrovias, a serem numeradas pelo órgão competente do Poder Executivo:

I - "EF- - Pontos de Passagem: Rio de Janeiro - Nova Iguaçu - Barra Mansa - Resende - Cruzeiro - Guaratinguetá - São José dos Campos - Mogi das Cruzes - São Paulo. Unidades da Federação: RJ - SP."

II - "EF- - Pontos de Passagem: Belo Horizonte - Divinópolis - Varginha, - Bragança Paulista - São Paulo - Sorocaba - Itapetininga - Apiaí - Curitiba. Unidades da Federação: MG - SP - PR."

Art. 7º 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 - Cacau 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;

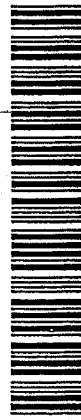
112 - Barcelos - AM - Rio Negro;

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);



09E4CD4400

- 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 - Benjamin Constant - AM - Rio Javari
- 126 - Nova Olinda do Norte - AM - Rio Madeira
- 127 - Santo Antonio do Iça - AM - Rio Solimões
- 128 - São Sebastião do Uatumã - AM - Rio Uatumã
- 129 - Parintins - Vila Amazonas - AM - Rio Amazonas
- 130 - Tefé - AM - Lago de Tefé
- 131 - Augusto Correia - PA - Rio Urumajó
- 132 - Muaná - PA - Rio Muaná;
- 133 - Moju - PA - Rio Moju;
- 134- Santa Bárbara do Pará - PA - Rio Tauaruê;
- 135 - Floresta do Araguaia - PA - Rio Araguaia;
- 136 - Quatipuru - Boa Vista - PA - Rio Boa Vista;
- 137 - Quatipuru - Sede - PA - Rio Quatipuru;
- 138 - Santarém Novo - PA - Rio Maracanã;
- 139 - Santo Antônio do Tauá - PA - Rio Mujú;
- 140 - Portel - PA - Rio Pará;
- 141 - São Félix do Xingu - PA - Rio Xingu;
- 142 - São João do Araguaia - PA - Rio Araguaia;
- 143 - Oeiras do Pará - PA - Rio Pará;



09E4CD4400

37

- 144 - Limoeiro do Ajuru - PA - Rio Tocantins;
- 145 - Abaetetuba - PA - Rio Pará;
- 146 - Cametá - PA - Rio Tocantins;
- 147 - Monte Alegre - PA - Rio Amazonas;
- 148 - Terra Santa - PA - Rio Nhamundá;
- 149 - Santa Maria das Barreiras - PA - Rio Araguaia;
- 150 - Aveiro - PA - Rio Tapajós;
- 151 - São Miguel do Guamá - PA - Rio Guamá;
- 152 - Oriximiná - PA - Rio Trombetas;
- 153 - Barcarena - PA - Rio Mucuruçá;
- 154 - Cais de Salinas - PA - Oceano Atlântico - Litoral do Estado do Pará;
- 155 - Viseu - PA - Rio Gurupi;
- 156 - Terminal Portuário de Alcântara/MA - MA - Baía de São Marcos;
- 157 - Turiaçu - MA - Rio Turiaçu;
- 158 - Tutóia - MA - Baía de Tutóia;
- 159 - Araíoses (atracadouro, ponte e cais) - MA - Rio Santa Rosa;
- 160 - Água Doce do Maranhão - MA - Rio Água Doce;
- 161 - São Bento do Maranhão - MA - Rio Aura;
- 162 - Guimarães - MA - Rio Guarapiranga;
- 163 - Cururupu - MA - Rio São Lourenço;
- 164 - Porto Rico do Maranhão - MA - Rio Cateauá;
- 165 - Palmeirândia - MA - Rio Pericumã;
- 166 - Pinheiro - MA - Rio Pericumã;
- 167 - Bequimão - MA - Foz do Rio Pericumã;
- 168 - Penalva - MA - Rio Cajari;
- 169 - Santa Rita de Cássia - BA - Rio Preto;
- 170 - Formosa do Rio Preto - BA - Rio Preto;



09E4CD4400



- 171 - Riachão das Neves - BA - Rio Grande;  
172 - Cotegipe - BA - Rio Grande;  
173 - Iguatama - MG - Rio São Francisco;  
174 - São José do Norte - RS - Lagoa dos Patos; e  
175 - Cachoeira do Sul - RS - Rio Jacuí." (NR)

Art. 8º 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. 9º Fica autorizada a construção das ferrovias descritas no art.6º, incisos I e II desta Lei, destinadas à operação de trens de alta velocidade, cujos trabalhos de viabilização e outorga serão coordenados pelo Ministério dos Transportes e regulamentados por instrumentos próprios.

Art. 10º Para fins de atender às suas necessidades em recursos humanos e capacitação técnica, o Departamento Nacional de Infra-Estrutura – DNIT poderá beneficiar-se com a cessão de empregados dos Quadros de Pessoal do Geipot e das Companhias Docas controladas pela União, lotados nas Administrações Hidroviárias e no Instituto Nacional de Pesquisa Hidroviárias – INPH, independentemente do exercício de cargo em comissão ou função gratificada, com ônus para o cessionário.

Art. 11º Fica revogado o artigo 3º da Medida Provisória nº 2.217-3, de 04 de setembro de 2001.

Art. 12º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação oficial.

Sala das Sessões, em \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2006

Deputado JAIME MARTINS  
Relator



09E4CD4400