

## **COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

### **Projeto de Lei nº 6.301, de 2002**

(PLS 150/2001)

*Dispõe sobre a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973 (acesso do Porto de Capuaba à BR-262/ES).*

Autor: **SENADO FEDERAL**

Relator: Deputado **PEDRO FERNANDES**

Apenso: PL 5.180/01

#### **I - Relatório**

A proposição em epígrafe pretende incluir na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, o trecho de ligação entre o Porto de Capuaba e o entroncamento com a BR-262, no Estado do Espírito Santo, com extensão de 10,3 (dez vírgula três) quilômetros. Segundo a proposta, o referido trecho, que deve ser identificado como BR-447, é de grande importância pois vai contribuir para a melhoria do tráfego no acesso ao Porto, com conseqüente redução no custo do transporte.

Originário do Senado Federal, onde foi apresentado pelo Senador Gerson Camata, o referido projeto de lei vem a esta Casa para revisão, nos termos do art. 65 da Constituição Federal.

Encontra-se apensado o Projeto de Lei nº 5.180/01, do Deputado João Coser, que tem o mesmo objetivo da proposição principal.

Durante o prazo regimental, não foram apresentadas emendas às proposições.

É o relatório.

## II – Voto do Relator

O Plano Nacional de Viação (PNV) atualmente em vigor foi aprovado em 1973 e, desde então, o cenário brasileiro modificou-se radicalmente. A população aumentou, bem como o grau de urbanização. A economia expandiu-se e globalizou-se, mudanças substanciais ocorreram nos processos produtivos, novas fronteiras comerciais foram abertas. Com isso, cresceram as demandas de infra-estrutura.

O Estado do Espírito Santo é um bom exemplo dessas transformações. Sua economia passou por uma grande transformação nos últimos trinta anos. Antes caracterizada pela predominância do setor primário, principalmente a cafeicultura, passou, desde então, por um processo de industrialização que se configurou a partir da implantação de grandes empreendimentos, como a Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) e a Aracruz Celulose, entre outros.

A cidade de Vitória, capital do Estado, refletiu diretamente as mudanças ocorridas. Em 1970, segundo dados do IBGE, sua população era de pouco mais de 133 mil habitantes. Em 1991, chegou a quase 259 mil e, em 2000, ultrapassou 292 mil habitantes. Juntamente com os municípios de Cariacica, Serra, Viana e Vila Velha, compõe a Região Metropolitana da Grande Vitória, cuja população passou de cerca de 1,065 milhão para quase 1,284 milhão de habitantes, o que representa 42% da população do Estado.

A localização estratégica, nas proximidades dos principais centros consumidores, e a presença de condições geográficas favoráveis fazem com que o Complexo Portuário de Vitória, por sua vez, seja um dos mais importantes do País, porta de entrada e saída de mercadorias de uma vasta hinterlândia, abrangendo áreas consideráveis dos Estados de Minas Gerais e Goiás, do Distrito Federal, do sul da Bahia e do leste de Mato Grosso do Sul

Com isso, o Terminal de Capuaba, que faz parte do Complexo Portuário de Vitória, aumentou consideravelmente seu movimento. Localizado no Município de Vila Velha, na baía de Vitória, é formado por cinco berços, que são utilizados para o movimento de produtos agrícolas, operação de navios *roll-on roll-off*, carga geral, mármore e granito, produtos siderúrgicos e contêineres. Seu acesso rodoviário, entretanto, faz-se, até hoje, com a utilização de vias estaduais, bem como de vias urbanas da Grande Vitória, o que causa enorme transtorno.

As proposições ora sob análise pretendem, ao incluir no Plano Nacional de Viação uma ligação do Porto de Capuaba com a BR-262, eliminar o tráfego pesado das vias urbanas, o que, por um lado, aumenta a segurança nessas vias e, por outro, agiliza o transporte de cargas. Como bem apontaram os Autores, a ligação é estratégica no sentido de dar condições de mobilidade rodoviária para a região.

Ressalte-se que as propostas estão em conformidade com o que dispõe a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, cujo art. 5º estabelece

que poderão ser considerados como complementando e integrando uma via terrestre do PNV os acessos que sirvam como facilidades de caráter complementar para o usuário. Além disso, o próprio PNV, aprovado pela referida lei e anexo a ela, considera o fato de um determinado trecho de rodovia permitir o acesso aos principais terminais marítimos e fluviais e aeródromos como uma das condições para que esse mesmo trecho possa ser nele incluído, o que é o caso das propostas em análise.

Cabe notar, no entanto, que não é possível aprovar as duas proposições, apesar delas serem praticamente idênticas, uma vez que, regimentalmente, a aprovação de mais de uma proposta somente pode dar-se na forma de um substitutivo. Assim, em face da necessidade de optar por uma das proposições, quer parecer que o projeto de lei principal reúne algumas vantagens sobre o apenso, a começar pelo fato de estar em fase mais adiantada de tramitação. Ademais, a forma como ele apresenta-se redigido é tecnicamente mais adequada.

Diante do exposto, vota-se pela aprovação quanto ao mérito do PL 6.301/02 e pela rejeição do PL 5.180/01.

Sala da Comissão, em                      de                      de 2002.

Deputado **PEDRO FERNANDES**  
Relator