



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 5.945-B, DE 2005

(Do Sr. Edinho Bez)

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; tendo pareceres: da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação, com emenda (relator: DEP. JAIME MARTINS); e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa deste, com emenda, e da Emenda da Comissão de Viação e Transportes (relator: DEP. MAURO BENEVIDES).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIACÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - ART. 24, II

S U M Á R I O

I – Projeto inicial

II – Na Comissão de Viação e Transportes:

- parecer do relator
- emenda oferecida pelo relator
- parecer da Comissão
- emenda adotada pela Comissão

III - Na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania:

- parecer do relator
- emenda oferecida pelo relator
- parecer da Comissão
- voto em separado

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Relação Descritiva das Ferrovias do Sistema Ferroviário Federal, item 3.2.2, constante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescida dos seguintes trechos ferroviários no Estado de Santa Catarina, com os pontos de passagem citados abaixo:

I – Laguna / Imbituba / Itajaí / Araquari / São Francisco (ferrovia litorânea) e,

II – Itajaí / Ponte Alta / Herval D'Oeste / Chapecó (ferrovia leste-oeste).

Art. 2º Os traçados definitivos, as designações oficiais e demais características dos trechos de que trata o art. 1º serão determinados pelo órgão competente.

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

JUSTIFICAÇÃO

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. Essas duas informações econômicas iniciais tornam-se base fundamental para a justificação a seguir.

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.

Deve-se mencionar, de início, a existência de um estudo de viabilidade econômica do primeiro trecho, a ser denominado “Ferrovia Litorânea”, que prevê a interligação de quatro portos catarinenses, a saber: Laguna, no sul do Estado, Imbituba, conectando-se com a Ferrovia Tereza Cristina (FTC), Itajaí e São Francisco, unindo-se com a América Latina Logística (ALL). O trecho acompanha, praticamente, o traçado da rodovia BR-101. Os investimentos necessários para a execução das obras são da ordem de dois bilhões de reais e estudos estão sendo desenvolvidos em conjunto com a Secretaria de Estado de Infra-estrutura e o Ministério dos Transportes. Esta ferrovia poderá transportar arroz, cimento, combustíveis, têxteis, fertilizantes, químicos, petroquímicos, carnes e derivados e carga geral.

O segundo trecho, cujo projeto ainda será desenvolvido, refere-se a uma nova linha ferroviária chamada Ferrovia Leste-Oeste. Partindo do porto de Itajaí, cruzará a nova Ferrovia Litorânea, indo até a cidade de Chapecó, onde existem dezenas de indústrias de médio e grande porte ligadas à suinocultura, avicultura e pecuária. As outras indústrias teriam como locais de apoio à nova ferrovia, as cidades de Herval D'Oeste e Ponte Alta, até o porto de Itajaí.

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 e este assunto se torna cada vez mais preocupante, pois o barril de petróleo, que já apresentou valor acima de setenta dólares o barril, mantém custo em torno de sessenta e cinco dólares.

Assim, pelos motivos expostos e para aprimorar cada vez mais a matriz de transporte catarinense, esperamos contar com o apoio dos eminentes Pares para a aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em 6 de outubro de 2005.

Deputado Edinho Bez

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI
--

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973

Aprova o Plano Nacional de Viação, e dá
outras Providências.

Art. 1º Fica aprovado o Plano Nacional de Viação (PNV) de que trata o art. 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.

§ 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.

.....

Anexo III

Sistema Ferroviário Nacional

3. SISTEMA FERROVIÁRIO NACIONAL:

3.1 - Conceituação:

3.1.0 - O Sistema Ferroviário Nacional é constituído pelo conjunto das Ferrovias do País e Compreende:

a) infra-estrutura ferroviária, que abrange as redes ou linhas sob jurisdição federal, estadual e particular, incluindo suas instalações acessórias e complementares;

b) estrutura operacional, abrangendo o conjunto das atividades e meios estatais de tráfego e administração, inclusive fiscalização, e que possibilitam o uso adequado das ferrovias.

3.1.1 - Somente são consideradas, no Plano Nacional de Viação, aquelas ferrovias do Sistema Ferroviário Nacional, constantes da relação descritiva da seção 3.2.2 adiante.

3.1.2 - As ferrovias integrantes do Plano Nacional de Viação devem satisfazer, pelo menos, uma das seguintes condições:

a) ligar a Capital Federal a Capitais Estaduais ou a pontos importantes do litoral ou de fronteira terrestre;

b) ligar entre si pólos econômicos, núcleos importantes, ferrovias e terminais de transporte.

3.2 - Nomenclatura e relação descritiva das Ferrovias integrantes do Plano Nacional de Viação:

3.2.1 - Nomenclatura:

3.2.1.0 - De acordo com sua orientação geográfica geral, as ferrovias do Plano Nacional de Viação são classificadas nas seguintes categorias:

a) Ferrovias Radiais: são as que partem da Capital Federal, em qualquer direção, para ligá-la a Capitais Estaduais ou a pontos periféricos importantes do País;

b) Ferrovias Longitudinais: as que se orientam na direção geral Norte-Sul;

c) Ferrovias Transversais: as que se orientam na direção geral Leste-Oeste;

d) Ferrovias Diagonais: as que se orientam nas direções gerais Nordeste-Sudoeste e Noroeste-Sudeste;

e) Ligações: as ferrovias que, em qualquer direção e não se enquadrando nas categorias precedentes, ligam entre si ferrovias ou pontos importantes do País, ou se constituem em ramais coletores regionais.

3.2.1.1 - As designações das ferrovias do Plano Nacional de Viação são feitas da seguinte forma:

3.2.1.1.0 - O símbolo "EF" (Estrada de Ferro) indica qualquer ferrovia do PNV.

3.2.1.1.1 - Ao símbolo, separado por uma traço, segue-se um número de três algarismos, assim constituído:

a) o primeiro algarismo indicará a categoria da ferrovia, isto é:

0 (zero) - para as radiais;

1 (um) - para as longitudinais;

2 (dois) - para as transversais;

3 (três) - para as diagonais; e

4 (quatro) - para as ligações.

b) os dois outros algarismos indicarão a posição da ferrovia, relativamente a Brasília e aos limites extremos do País (N, S, L, O, NO, SO, NE e SE), de acordo com a metodologia e sistemática estabelecidas pelo Departamento Nacional de Estradas de Ferro e semelhantes às adotadas para o sistema Rodoviário Federal.

3.2.2 - Relação descritiva: Conforme Quadro a seguir.

Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação

FERROVIAS RADIAIS

EF: 025

Pontos de Passagem:

FERROVIAS RADIAIS: Brasília-Entronc. c/EF-116-Iaçu-Salvador

Unidades da Federação: DF-GO-MG-BA

Extensão (km): 1.594

*Superposição **

EF: -

km: -

EF: 040

Pontos de Passagem: Brasília-Pirapora-Sabará-Três Rios-Barra do Piraí-Aljezur-Rio de Janeiro

Unidades da Federação: DF-GO-MG-RJ-GB

Extensão (km): 1.501

*Superposição **

EF: -

km: -

EF: 045

Pontos de Passagem: Brasília-Goiandira-Garças de Minas-Lavras-Angra dos Reis
Unidades da Federação: DF-GO-MG-RJ

Extensão (km): 1.493

*Superposição **

EF: -

km: -

EF: 050

Pontos de Passagem: Brasília-Araguari-São Joaquim da Barra-Ribeirão Preto-Campinas-Mayrink-Santos

Unidades da Federação: DF-GO-MG-SP

Extensão (km): 1.416

*Superposição **

EF: 045

km: 367

FERROVIAS LONGITUDINAIS]

EF: 101

Pontos de Passagem: Natal-Entronc. c/EF-225-Recife-Propriá-São Francisco (Alagoinhas)-Salvador

Unidades da Federação: RN-PB-PE-AL-SE-BA

Extensão (km): 1.381

*Superposição **

EF: 025

km: 022

EF: 103

Pontos de Passagem: Vitória-Campos-Visconde do Itaboraí-Niterói

Unidades da Federação: ES-RJ

Extensão (km): 594

*Superposição **

EF: -

km: -

EF: 105

Pontos de Passagem: Rio de Janeiro-Japeri-Barra do Piraí-São Paulo

Unidades da Federação: GB-RJ-SP

Extensão (km): 499

*Superposição **

EF: 040

km: 53

EF: 116

Pontos de Passagem: 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 (Policínio)

Unidades da Federação: CE-PE-BA-MG-SP-PR-SC

Extensão (km): 5.381

*Superposição **

EF: 025

km: 423

Unidades da Federação: RS

Extensão (km): -

*Superposição **

EF: 040

050

km: 262

113

EF: 153

Pontos de Passagem: Marques dos Reis-Ponta Grossa-Porto União-Passo Fundo-
Santa Maria-Santana do Livramento

Unidades da Federação: PR-SC-RS

Extensão (km): 1.791

*Superposição **

EF: -

km: -

FERROVIAS TRANSVERSAIS

EF: 225

Pontos de Passagem: Cabedelo-João Pessoa-Entronc. c/EF-101-Souza-Entronc.
c/EF-116-Cratéus-Castelo-Altos-Teresina-Itaqui

Unidades da Federação: PB-CE-PI-MA

Extensão (km): 1.587

*Superposição **

EF: 101

116

km: 41

158*

EF: 232

Pontos de Passagem: Recife-Entronc. c/EF-101-Salgueiro

Unidades da Federação: PE

Extensão (km): 608

*Superposição **

EF: 101

km: 8

EF: 262

Pontos de Passagem: Vitória-Nova Era-Sabará-Belo Horizonte-Garças de Minas

Unidades da Federação: ES-MG

Extensão (km): 1.007

*Superposição **

EF: 040

116

km: 8

167*

EF: 265

Pontos de Passagem: Santos-Mayrink-Rubião Júnior-Bauru-Campo Grande-Corumbá-Fronteira c/Bolívia

Unidades da Federação: SP-MT

Extensão (km): 1.830

*Superposição **

EF: 050

116

km: 155

71*

EF: 270

Pontos de Passagem: Rubião Júnior-Ourinhos-Presidente Prudente-Ponta Porã

Unidades da Federação: SP-MT

Extensão (km): 792

*Superposição**

EF: -

km: -

EF: 277

Pontos de Passagem: Paranaguá-Curitiba-Eng. Bley-Guarapuava-Cascavel-Foz do Iguaçu

Unidades da Federação: PR

Extensão (km): 834

*Superposição **

EF: -

km: -

EF: 290

Pontos de Passagem: Porto Alegre-Santa Maria-Entronc. c/EF-153-Uruguaiana-Fronteira c/Argentina

Unidades da Federação: RS

Extensão (km): 712

*Superposição **

EF: 153

km: 116

EF: 293

Pontos de Passagem: Rio Grande-Pelotas-Basilio-São Sebastião-Santana do Livramento

Unidades da Federação: RS

Extensão (km): 475

*Superposição **

EF: 116

km: 72

EF: 370

Pontos de Passagem: Belém (PA)-São Luís (MA)-Teresina (PI)

Unidades da Federação: PA-MA-PI

Extensão (km): -

*Superposição **

EF: -

km: -

** Item incluído pela Lei nº 7.436, de 20/12/1985.*

FERROVIAS DIAGONAIS

EF: 364

Pontos de Passagem: Presidente Vargas-Araraquara-Campinas-São Paulo-Santos

Unidades da Federação: SP

Extensão (km): 824

*Superposição **

EF: -

km: -

EF: 366

Pontos de Passagem: Panorama-Bauru-Itirapina

Unidades da Federação: SP

Extensão (km): 535

*Superposição **

EF: -

km: -

EF: 369

Pontos de Passagem: Ourinhos-Apucarana-Guaíra-Porto Mendes

Unidades da Federação: SP-PR

Extensão (km): 683

*Superposição **

EF: -

km: -

LIGAÇÕES

EF: 401

Pontos de Passagem: Serra do Navio-Porto Santana

Unidades da Federação: AP

Extensão (km): 194

*Superposição **

EF: -

km: -

EF: 404

Pontos de Passagem: Luís Correia-Entronc. c/EF-225

Unidades da Federação: PI

Extensão (km): 310

*Superposição **

EF: -

km: -

EF: 405

Pontos de Passagem: Fortaleza-Sobral-Cratéus

Unidades da Federação: CE

Extensão (km): 442

*Superposição **

EF: -

km: -]

EF: 410

Pontos de Passagem: Entronc. c/EF-415-Areia Branca-Mossoró-Souza

Unidades da Federação: RN-PB

Extensão (km): 320

*Superposição **

EF: -

km: -]

EF: 415

Pontos de Passagem: Macau-Natal-Entronc. c/EF-101

Unidades da Federação: RN

Extensão (km): 235

*Superposição **

EF: -

km: -

EF: 418

Pontos de Passagem: Ribeirão (EF-101)-Barreiros

Unidades da Federação: PE

Extensão (km): 56

*Superposição **

EF: -

km: -

EF: 420

Pontos de Passagem: Entronc. c/EF-101-Maceió (Jaraguá)

Unidades da Federação: AL

Extensão (km): 75

*Superposição **

EF: -

km: -

EF: 430

Pontos de Passagem: Entronc. c/EF-116-São Francisco (Alagoinhas)

Unidades da Federação: BA

Extensão (km): 317

*Superposição **

EF: -

km: -

EF: 445

Pontos de Passagem: Campinho-Ubaitaba-Jequié-Entronc. c/EF-025

Unidades da Federação: BA

Extensão (km): 364

*Superposição **

EF: -

km: -

EF: 452

Pontos de Passagem: Goiânia-Roncador

Unidades da Federação: GO

Extensão (km): 225

*Superposição **

EF: -

km: -

EF: 455

Pontos de Passagem: Diamantina-Governador Valadares

Unidades da Federação: MG

Extensão (km): 240

*Superposição **

EF: -

km: -

EF: 457

Pontos de Passagem: São Pedro (Ibiá)-Uberaba

Unidades da Federação: MG

Extensão (km): 273

*Superposição **

EF: -

km: -

EF: 458

Pontos de Passagem: Itabira-Entronc. c/EF-262

Unidades da Federação: MG

Extensão (km): 36

*Superposição **

EF: -

km: -

EF: 459

Pontos de Passagem: Capitão Eduardo-Entronc. c/EF-262-Belo Vale-Joaquim

Murtinho

Unidades da Federação: -

Extensão (km): -

*Superposição **

EF: -

km: -

EF: 460

Pontos de Passagem: Três Rios-Governador Portela-Miguel Couto-Duque de

Caxias-Rio de Janeiro

Unidades da Federação: MG-RJ-GB

Extensão (km): 103

181

*Superposição **

EF: -

040

km: - *

14 *

EF: 461

Pontos de Passagem: Ponte Nova-Miguel Burnier

Unidades da Federação: MG

Extensão (km): 146

*Superposição **

EF: -

km: - *

EF: 462

Pontos de Passagem: Costa Lacerda-Fazenda Alegria (Miguel Burnier)-Fábrica

Unidades da Federação: -

Extensão (km): -

*Superposição **

EF: -

km: -

EF: 463

Pontos de Passagem: Ipatinga-Capitão Martins-Ponte Nova-Ubá-Ligação Recreio-Porto Novo-Três Rios

Unidades da Federação: MG-RJ

Extensão (km): 471

*Superposição **

EF: -

km: -

** Item com redação dada pela Lei nº 6.574, de 30/09/1978.*

EF: 464

Pontos de Passagem: Aureliano Mourão-Antonio Carlos

Unidades da Federação: MG

Extensão (km): 202

*Superposição **

EF: -

km: -

EF: 465

Pontos de Passagem: Colômbia-Araraquara

Unidades da Federação: SP

Extensão (km): 353

*Superposição **

EF: -

km: -

EF: 466

Pontos de Passagem: Passos-São Sebastião do Paraíso-Evangelina-Ribeirão Preto-Pontal-Entronc. c/EF-465

Unidades da Federação: SP

Extensão (km): 281

*Superposição **

EF: 050

km: 9

EF: 468

Pontos de Passagem: Presidente Epitácio-Presidente Prudente

Unidades da Federação: SP

Extensão (km): 104

*Superposição **

EF: -

km: -

EF: 469

Pontos de Passagem: Indubrasil-Ponta Porã

Unidades da Federação: MT

Extensão (km): 304

*Superposição **

EF: -

km: -

EF: 470

Pontos de Passagem: Três Corações-Soledade de Minas-Cruzeiro

Unidades da Federação: MG-SP

Extensão (km): 170

*Superposição **

EF: -

km: -

EF: 471

Pontos de Passagem: Entronc. c/EF-116-Mogi Mirim

Unidades da Federação: MG-SP

Extensão (km): 220

*Superposição **

EF: -

km: -

EF: 472

Pontos de Passagem: Visconde de Itaboraí-São Bento

Unidades da Federação: RJ

Extensão (km): 48

*Superposição **

EF: -

km: -

EF: 473

Pontos de Passagem: Japeri-Terminal Marítimo de Santa Cruz (Cosígua)

Unidades da Federação: RJ-GB

Extensão (km): 32

*Superposição **

EF: -

km: -

EF: 474

Pontos de Passagem: Honório Gurgel-Mangaratiba-Angra dos Reis

Unidades da Federação: GB-RJ

Extensão (km): 112

*Superposição **

EF: -

km: -

EF: 478

Pontos de Passagem: Entronc. c/EF-479 (Jurubatuba)-Evangalista de Souza

Unidades da Federação: SP

Extensão (km): 33

*Superposição **

EF: -

km: -

EF: 479

Pontos de Passagem: Jurubatuba-Entronc. c/EF-478-Ouro Fino-Suzano-São Miguel Paulista-Cumbica-Guarulhos-Bairro do Limão-Entronc. c/EF-364-Jurubatuba

Unidades da Federação: SP

Extensão (km): 140

*Superposição **

EF: 105

364

km: 10

7

EF: 480

Pontos de Passagem: Mayrink-Entronc. c/EF-479-Jundiapéba-São Sebastião

Unidades da Federação: SP

Extensão (km): 230

*Superposição **

EF: 105

364

479

km: 42

7

13

EF: 481

Pontos de Passagem: Apucarana-Ponta Grossa

Unidades da Federação: PR

Extensão (km): 339

*Superposição **

EF: -

km: -

EF: 482

Pontos de Passagem: Entronc. c/EF-481-Harmonia-Entronc. c/EF-153-Entronc. c/EF-116

Unidades da Federação: PR

Extensão (km): 171

*Superposição **

EF: -

km: -

EF: 485
Pontos de Passagem: Porto União-Mafra-São Francisco do Sul Unidades da
Federação: SC
Extensão (km): 460
*Superposição **
EF: -
km: -

EF: 486
Pontos de Passagem: Ijuí-Palmeira das Missões-Chapecó-Pato Branco-Porto
União
Unidades da Federação: RS-SC-PR
Extensão (km): 600
*Superposição **
EF: -
km: -

EF: 487
Pontos de Passagem: Itajaí-Blumenal-Ponte Alta (EF-116)-Vale do Rio do Peixe
Unidades da Federação: SC
Extensão (km): 450
*Superposição **
EF: -
km: -

EF: 488
Pontos de Passagem: Imbituba-Tubarão-Treviso
Unidades da Federação: SC
Extensão (km): 138
*Superposição **
EF: -
km: -

EF: 489
Pontos de Passagem: Lauro Muller-Tubarão
Unidades da Federação: SC
Extensão (km): 57
*Superposição **
EF: -
km: -

EF: 490
Pontos de Passagem: Esplanada-Rio Deserto
Unidades da Federação: SC
Extensão (km): 33
*Superposição **

EF: -

km: -

EF: 491

Pontos de Passagem: Passo Fundo-Roca Sales

Unidades da Federação: RS

Extensão (km): 152

*Superposição **

EF: -

km: -

EF: 492

Pontos de Passagem: Caxias do Sul-Bento Gonçalves-Entronc. c/EF-116

Unidades da Federação: RS

Extensão (km): 114

*Superposição **

EF: -

km: -

EF: 493

Pontos de Passagem: Santa Rosa-Santo Ângelo-Cruz Alta

Unidades da Federação: RS

Extensão (km): 181

*Superposição **

EF: -

km: -

EF: 494

Pontos de Passagem: Santo Ângelo-Cerro Largo-Santiago

Unidades da Federação: RS

Extensão (km): 224

*Superposição **

EF: -

km: -

EF: 495

Pontos de Passagem: São Borja-Santiago-Dilermando de Aguiar

Unidades da Federação: RS

Extensão (km): 302

*Superposição **

EF: -

km: -

EF: 497

Pontos de Passagem: Cacequi-São Sebastião

Unidades da Federação: RS

Extensão (km): 169

*Superposição **

EF: -

km: -

EF: -

Pontos de Passagem: Baía de São Marcos-Carajás

Unidades da Federação: MA-PA

Extensão (km): 850

*Superposição **

EF: -

km: -

EF: -

Pontos de Passagem: Rubinéia, SP-Aparecida do Taboado-Rondonópolis-Cuiabá

Unidades da Federação: SP-MT

Extensão (km): -

*Superposição **

EF: -

km: -

** Item incluído pela Lei nº 6.346, de 06/07/1976.*

EF: -

Pontos de Passagem: Salgueiro-Araripe, no Estado de Pernambuco, denominada
Ferrovia do Gesso

Unidades da Federação: PE

Extensão (km): -

*Superposição **

EF: -

km: -

** Item incluído pela Lei nº 9.060, de 14/06/1995.*

EF: -

Pontos de Passagem: Crato-Araripe-Canto do Buriti-Eliseu Martins-Ribeiro
Gonçalves-Balsas-Carolina-Araguaína, nos Estados do Ceará, Pernambuco, Piauí, Maranhão
e Tocantins, denominada Ferrovia Transnordestina

Unidades da Federação: CE-PE-PI-MA-TO

Extensão (km): -

*Superposição **

EF: -

km: -

** Item incluído pela Lei nº 9.060, de 14/06/1995 .*

EF: 498

Pontos de Passagem: Foz do Iguaçu-Dionísio Cerqueira-São Miguel do Oeste, nos
Estados do Paraná e Santa Catarina

Unidades da Federação: PR-SC

Extensão (km): -

*Superposição **

EF: -

km: -

** Item incluído pela Lei nº 9.060, de 14/06/1995*

EF: 499

Pontos de Passagem: São Miguel do Oeste-Chapecó-Concórdia-Joaçaba-Herval do Oeste-Campos Novos-Lajes, no Estado de Santa Catarina

Unidades da Federação: SC

Extensão (km): -

Superposição *

EF: -

km: -

** Item incluído pela Lei nº 9.060, de 14/06/1995*

EF: 500

Pontos de Passagem: Ponte Alta-Curitibanos, no Estado de Santa Catarina

Unidades da Federação: SC

Extensão (km): -

*Superposição **

EF: -

km: -

** Item incluído pela Lei nº 9.060, de 14/06/1995.*

Total: Extensão (km): 35.944

*Superposição **

EF: -

km: 2.138

Total sem Superposição: Extensão (km): 33.806

*Superposição**

EF: -

km: -

** A extensão superposta, quando ocorre, consta apenas na ferrovia de maior numeração.*

** Vide art. 1º da Lei nº 10.680, de 23/05/2003, que acrescenta trechos ferroviários a este item.*

Anexo IV Sistema Portuário Nacional

4. SISTEMA PORTUÁRIO NACIONAL:

4.1 - Conceituação:

4.1.0 - O Sistema Portuário Nacional é constituído pelo conjunto de portos marítimos, fluviais e lacustres do País e compreende:

a) infra-estrutura portuária, que abrange a rede de portos existentes ou a construir no País, incluindo suas instalações e acessórios complementares;

b) estrutura operacional abrangendo o conjunto das atividades e meios estatais, que possibilitam o uso adequado dos portos.

.....

.....

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

O projeto de lei em análise, de autoria do ilustre Deputado Edinho Bez, pretende incluir no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, no item 3.2.2 da Relação Descritiva das Ferrovias do Sistema Ferroviário Federal, dois trechos ferroviários no Estado de Santa Catarina, com os seguintes pontos de passagem:

I – Laguna / Imbituba / Itajaí / São Francisco do Sul (ferrovia litorânea);

II – Itajaí / Ponte Alta / Herval D'Oeste / Chapecó (ferrovia leste-oeste).

Nos termos do art. 32, XX, “a”, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cabe a este órgão técnico pronunciar-se sobre “*assuntos referentes ao sistema nacional de viação e aos sistemas de transportes em geral*”.

Durante o prazo regimental, não foram apresentadas emendas nesta Comissão.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O Plano Nacional de Viação (PNV) foi instituído pela Lei nº 5.917 em 10 de setembro de 1973 e, desde então, representa a conceituação e caracterização de todos os sistemas de transporte no Brasil. Como o desenvolvimento do País exige novas considerações estratégicas da matriz de transportes e sua infra-estrutura viária e operacional, é natural a inclusão de novos pontos de passagem que, no caso em questão, refere-se ao Sistema Ferroviário Nacional. Por esse motivo, o nobre Deputado Edinho Bez pretende incluir, por meio do projeto de lei em análise, dois trechos ferroviários no Estado de Santa Catarina.

O primeiro trecho percorre todo o litoral catarinense, começando pelo município de Laguna e terminando na cidade de São Francisco do Sul, acompanhando praticamente o traçado da BR-101. O segundo trecho começa no porto de Itajaí e vai até o município de Chapecó, atravessando, transversalmente, quase todo o Estado na direção leste-oeste. A construção dessas duas ferrovias, segundo o Autor do projeto, deverá ser de extrema relevância para assegurar o desenvolvimento do Estado de Santa Catarina, tornando mais eficaz a sua matriz de transportes. A implantação dos trechos ferroviários propostos propiciará o barateamento do frete, o aumento da segurança do transporte e a redução do tempo de viagem, melhorando o escoamento da produção industrial daquele Estado e vizinhos, aumentando a competitividade dos produtos lá fabricados.

De fato, a ferrovia Litorânea permitirá a interligação entre os quatro portos da costa catarinense, propiciando novas alternativas de transporte para combustível, cimento, fertilizante, produtos químicos, produtos cerâmicos, além de arroz, carnes e derivados, produzidos em toda a porção litorânea do Estado. A segunda ferrovia, encarregada da ligação leste-oeste, servirá ao transporte da produção agroindustrial da região oeste de Santa Catarina e, principalmente, à suinocultura, avicultura e pecuária.

Entretanto, o primeiro trecho proposto no projeto de lei em questão já faz parte do Plano Nacional de Viação (PNV), uma vez que o trecho Laguna-Imbituba é a ferrovia EF-488 (Ferrovia Tereza Cristina); o trecho Araquari-São Francisco do Sul pertence à ferrovia EF-485, administrada pela América Latina Logística – ALL; e o trecho entre Imbituba e Araquari, ainda não construído, é a EF-140, com a extensão de 236 quilômetros, incluída pela Lei nº 11.297, de 9 de maio de 2006, que acrescenta e altera diversos dispositivos no PNV. A segunda ferrovia, por sua vez, fará a ligação entre o porto de Itajaí e a cidade de Chapecó, pólo agroindustrial do sul do Brasil e centro econômico, político e cultural do oeste catarinense.

De acordo com a Lei nº 5.917/73, para ser incluída no PNV, a ferrovia deve atender a, pelo menos, um dos requisitos exigidos no item 3.1.2 do seu Anexo, entre os quais, conforme determina a alínea “b”, ligar entre si, pólos econômicos, núcleos importantes ferrovias e terminais de transporte. Em nosso

entendimento, as ferrovias que se pretendem incluir no Sistema Ferroviário Federal, cumprem essa exigência.

Não obstante concordarmos com o mérito da matéria, estamos propondo uma emenda ao projeto de lei com o objetivo de excluir o trecho entre Laguna e São Francisco do Sul, mas ampliar o trecho entre Itajaí e Chapecó até São Miguel do Oeste, muito próximo à divisa com a Argentina, com novas perspectivas de crescimento ferroviário.

Diante do exposto, no que cabe a esta Comissão analisar, somos pela **APROVAÇÃO**, quanto ao mérito, do Projeto de Lei nº 5.945, de 2005, com a emenda que apresentamos anexa.

Sala da Comissão, em 17 de julho de 2007.

Deputado JAIME MARTINS
Relator

EMENDA Nº 01

Dê-se ao art. 1º do projeto de lei em tela a seguinte redação:

“Art. 1º A relação Descritiva das Ferrovias do Sistema Ferroviário Federal, no item 3.2.2, constante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescida do seguinte trecho ferroviário no Estado de Santa Catarina, com os pontos de passagem citados abaixo:

(Ferrovia leste-oeste) Itajaí / Ponte Alta / Herval D'Oeste / Chapecó / São Miguel D'Oeste.”

Sala da Comissão, em 17 de julho de 2007.

Deputado JAIME MARTINS
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente, o Projeto de Lei nº 5.945/05, com emenda, nos termos do parecer do relator, Deputado Jaime Martins.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Eliseu Padilha - Presidente, Sandro Matos, Mauro Lopes e Hugo Leal - Vice-Presidentes, Affonso Camargo, Alexandre Silveira, Aline Corrêa, Beto Albuquerque, Camilo Cola, Carlos Brandão, Carlos Santana, Carlos Zarattini, Chico da Princesa, Ciro Pedrosa, Décio Lima, Giovanni Queiroz, Gladson Cameli, Gonzaga Patriota, Ilderlei Cordeiro, Jaime Martins, José Santana de Vasconcellos, Lael Varella, Moises Avelino, Nelson Bornier, Ricardo Barros, Anselmo de Jesus, Cristiano Matheus, Edinho Bez, Felipe Bornier e José Airton Cirilo.

Sala da Comissão, em 8 de agosto de 2007.

Deputado ELISEU PADILHA

Presidente

EMENDA ADOTADA PELA COMISSÃO

Dê-se ao art. 1º do projeto de lei em tela a seguinte redação:

“Art. 1º A relação Descritiva das Ferrovias do Sistema Ferroviário Federal, no item 3.2.2, constante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescida do seguinte trecho ferroviário no Estado de Santa Catarina, com os pontos de passagem citados abaixo:

(Ferrovia leste-oeste) Itajaí / Ponte Alta / Herval D'Oeste / Chapecó / São Miguel D'Oeste.”

Sala da Comissão, em 8 de agosto de 2007

Deputado ELISEU PADILHA
Presidente

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

I - RELATÓRIO

O presente projeto de lei, de iniciativa do Deputado Edinho Bez, pretende incluir no Anexo da Lei nº 5.917, de 1993, dois trechos ferroviários no Estado de Santa Catarina, com os seguintes pontos de passagens:

I – Laguna/ Imbituba/ Itajaí/ Araquari/ São Francisco (ferrovia litorânea).

II – Itajaí/ Ponte Alta/ Herval D'Oeste/ Chapecó (ferrovia leste-oeste).

Na justificação, esclarece seu autor que “(...) *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.*”

A proposição em comento foi distribuída, preliminarmente, à Comissão de Viação e Transportes, que concluiu, unanimemente, por sua aprovação, com emenda, nos termos do parecer do relator, Deputado Jaime Martins.

Em seguida, foi despachada a esta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania para exame quanto aos aspectos de constitucionalidade, juridicidade e de técnica legislativa, a teor do que dispõe o art. 54, I, do Regimento Interno.

A matéria está submetida ao regime ordinário de tramitação e ao poder conclusivo pelas Comissões, nos termos do art. 24, II, também do Regimento Interno.

Não foram apresentadas emendas no prazo regimental.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Com relação aos aspectos de competência desta Comissão, verifica-se que o Projeto de Lei nº 5.945, de 2005, e a emenda adotada pela Comissão de Viação e Transportes obedecem às normas constitucionais relativas à competência da União para legislar privativamente sobre trânsito e transporte (CF, art. 22, XI), à atribuição do Congresso Nacional, com posterior pronunciamento do Presidente da República (CF, art. 48, IX) e à legitimidade da iniciativa parlamentar concorrente (CF, art. 61, *caput*).

No entanto, o art. 2º da proposição principal afigura-se-nos inconstitucional, pois interfere em seara privativa do Poder Executivo, ao estabelecer que os traçados definitivos, as designações oficiais e demais características dos referidos trechos ferroviários “(...) *serão determinados pelo órgão competente.*” Tal órgão, obviamente, integra a estrutura administrativa do Poder Executivo.

Daí por que apresentamos a anexa emenda, com o objetivo de sanar a inconstitucionalidade apontada.

Quanto à juridicidade, os textos da proposição principal e da emenda apresentada pela Comissão de Viação e Transportes não discrepam da ordem jurídica vigente.

Finalmente, a técnica legislativa empregada parece ajustar-se às prescrições da Lei Complementar nº 98, de 1995, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 2001.

Pelas precedentes razões, assim manifestamos nosso voto:

a – pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa do Projeto de Lei nº 5.945, de 2005, com a emenda em anexo;

b – pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa da emenda adotada pela Comissão de Viação e Transportes.

Sala da Comissão, em 13 de março de 2008.

Deputado MAURO BENEVIDES

Relator

EMENDA MODIFICATIVA

Dê-se a seguinte redação ao art. 2º do projeto:

“Art. 2º Os traçados definitivos, as designações oficiais e demais características de que trata o art. 1º serão dispostos em regulamento”.

Sala da Comissão, em 13 de março de 2008.

Deputado MAURO BENEVIDES

Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, em reunião ordinária realizada hoje, opinou, contra o voto do Deputado Regis de Oliveira, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa, com emenda (apresentada pelo Relator), do Projeto de Lei nº 5.945-A/2005 e da Emenda da Comissão de Viação e Transportes, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Mauro Benevides. O Deputado Regis de Oliveira apresentou voto em separado.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Eduardo Cunha - Presidente, Regis de Oliveira - Vice-Presidente, Antonio Carlos Biscaia, Cândido Vaccarezza, Edson Aparecido, Efraim Filho, Felipe Maia, Geraldo Pudim, Gonzaga Patriota, José Eduardo Cardozo, José Genoíno, José Mentor, Leonardo Picciani, Magela, Marcelo Itagiba, Mauro Benevides, Nelson Pellegrino, Neucimar Fraga, Paes Landim, Pastor Pedro Ribeiro, Paulo Magalhães, Sérgio Barradas Carneiro, Silvinho Peccioli, Valtênir Pereira, Wolney Queiroz, Zenaldo Coutinho, Antônio Carlos Biffi, Arnaldo Faria de Sá, Carlos Abicalil, Chico Lopes, Colbert Martins, Eduardo Valverde, Hugo Leal, Jefferson Campos, Jorginho Maluly, Laercio Oliveira, Luiz Couto, Márcio França, Roberto Santiago, Severiano Alves, Vital do Rêgo Filho, Waldir Neves e William Woo.

Sala da Comissão, em 30 de outubro de 2008.

Deputado EDUARDO CUNHA
Presidente

VOTO EM SEPARADO DEPUTADO REGIS DE OLIVEIRA

Trata-se de projeto de lei de autoria do ilustre deputado Edinho Bez, que visa incluir no Anexo da Lei nº 5.917/73, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, dois trechos ferroviários no Estado de Santa Catarina. O primeiro trecho a ser construído vai de Laguna a São Francisco (ferrovia litorânea) e o outro trecho vai de Itajaí a Chapecó (ferrovia leste-oeste).

Como justificativa, o ilustre autor alega 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. Além disso, o transporte ferroviário de cargas é mais seguro e mais barato que o transporte ferroviário”.

Submetida à Comissão de Viação e Transporte a proposição foi aprovada nos termos do voto do relator, ilustre deputado Jaime Martins, com apresentação de emenda modificativa.

Nesta Comissão, o relator, ilustre deputado Mauro Benevides concluiu pela constitucionalidade, juridicidade e boa-técnica legislativa do projeto de lei com a emenda modificativa apresentada.

Embora a matéria seja louvável, a sua instituição na ordem jurídica deve ocorrer em conformidade com as disposições constitucionais e legais em vigor, o que não ocorre com o projeto de lei em análise.

Não há meios legítimos que permitam alterar o Anexo de uma Lei através de um projeto de lei, por se tratar de matéria administrativa e, portanto, privativa do Poder Executivo.

O art. 2º do projeto de lei dispõe que “os traços definitivos, as designações oficiais e demais características dos trechos de que trata o art. 1º serão determinados pelo órgão competente.” (g.n.). Ocorre que, tal órgão integra a estrutura administrativa do Poder Executivo o que inviabiliza a sua determinação pelo Poder Legislativo.

Cada ente político da federação, União, Estados ou Municípios, gozam de discricionariedade administrativa para decidir se, quando e como devem ocorrer os traçados definitivos, as designações oficiais e demais características dos mencionados trechos ferroviários. Tal discricionariedade permite que cada ente da Federação decida, avaliando critérios de conveniência e oportunidade, qual a melhor oportunidade para realizar os atos acima mencionados.

Assim, é importante perceber que o exercício dessa discricionariedade administrativa é de competência exclusiva do Poder Executivo de cada um dos entes federados, a quem compete o exercício da função administrativa. Não pode o Poder Legislativo entrometer-se no juízo discricionário que a separação dos poderes assegurou ao Executivo.

Por isso, a doutrina e a jurisprudência vêm reconhecendo que há uma zona de atuação reserva ao executivo, denominando-a “reserva de administração”.

A reserva de administração é aquela que por disposição da lei maior é livre, discricionário e exclusivo desenrolar da ação administrativa.

Segundo Canotilho, “por reserva de administração entende-se um núcleo funcional da administração resistente à lei, ou seja, um domínio reservado à administração contra as ingerências do parlamento” (Canotilho, J.Joaquim Gomes, “Direito Constitucional e Teoria da Constituição”, 6ª edição, Coimbra, 2002, pág. 733)

Nesse sentido é o entendimento do Supremo Tribunal Federal.

“O princípio constitucional da reserva de administração impede a ingerência normativa do Poder Legislativo em matérias sujeitas à exclusiva competência administrativa do Poder Executivo. É que, em tais matérias, o Legislativo não se qualifica como instância de revisão dos atos administrativos emanados do Poder Executivo. Precedentes. Não cabe, desse modo, ao Poder Legislativo, sob pena de grave desrespeito ao postulado da separação de poderes, desconstituir, por lei, atos de caráter administrativo que tenham sido editados pelo Poder Executivo, no estrito desempenho de suas privativas atribuições institucionais. Essa prática legislativa, quando efetivada, subverte a função primária da lei, transgride o princípio da divisão funcional do poder, representa comportamento heterodoxo da instituição parlamentar e importa em atuação ultra vires do Poder Legislativo, que não pode, em sua atuação político-jurídica, exorbitar dos limites que definem o exercício de suas prerrogativas institucionais.” (STF, ADI 2364 MC/AL, relator Ministro Celso de Mello, julgada em 01/08/2001 pelo Tribunal Pleno).

O poder de atuação de que dispõe cada órgão superior do Estado deve ser limitado de modo a não invadir ou cercear a execução e aplicação das leis da competência de qualquer dos outros, a fim de que se garanta o equilíbrio inerente à separação de poderes.

Em matéria de organização da estruturação da administração, dos serviços públicos, há um limite de pormenorização normativa que está reservada à regulamentação, sob pena de, do contrário, o legislador já estar, efetivamente, administrando.

Assim, o Poder Legislativo, no estabelecimento de normas gerais, não pode descer a detalhes a ponto de interferir em decisões administrativas, tais como

criar os traçados definitivos, as designações oficiais e demais característica dos trechos ferroviários. O Poder Executivo detém poder discricionário exclusivo, resguardado constitucionalmente da interferência do Poder Legislativo, para decidir sobre a questão.

Diante de todo o exposto, conclui pela inconstitucionalidade, antijuridicidade e inadequada técnica legislativa do Projeto de lei nº 5.945/05

Sala da Comissão, 03 de junho de 2008.

Deputado Regis de Oliveira

FIM DO DOCUMENTO
