

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

PROJETO DE LEI Nº 5.479, DE 2009

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, para incluir, na Relação Descritiva das Ferrovias, os trechos que especifica, ampliando a Ferrovia Norte Sul.

Autor: Deputado PROFESSOR RUY PAULETTI

Relator: Deputado BETO ALBUQUERQUE

I - RELATÓRIO

O projeto de lei em análise, de autoria do ilustre Deputado Professor Ruy Pauletti, pretende incluir novo trecho ferroviário na EF-151, passando pelas cidades de Cascavel/PR, Chapecó/SC, Caxias do Sul/RS, Porto Alegre/RS, Pelotas/RS e Rio Grande/RS, ampliando, dessa forma, a Ferrovia Norte-Sul.

A proposição em tela foi, inicialmente, apreciada pela Comissão de Viação e Transportes (CVT), que, unanimemente, concluiu por sua aprovação, com substitutivo, nos termos do parecer do relator, o Deputado JAIME MARTINS.

Cabe, agora, a esta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania examinar a matéria quanto aos aspectos de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa, a teor do que dispõe o art. 54, I, do Regimento Interno. Não foram recebidas emendas no prazo regimental, aplicando-se à espécie a hipótese do art. 24, II, do mesmo Regimento Interno.

II - VOTO DO RELATOR

O Projeto de Lei em análise, elaborado pelo nobre Deputado Professor Ruy Pauletti, pretende acrescentar trecho ferroviário à EF-151, a partir da cidade de Panorama, no Estado de São Paulo, até o município de Rio Grande, no Rio Grande do Sul, com pontos de passagem em Cascavel/PR, Chapecó/SC, Caxias do Sul/RS, Porto Alegre/RS e Pelotas/RS.

Atualmente, como bem explicou o relator do projeto da CVT, Deputado Jaime Martins, a ferrovia EF-151, denominada Ferrovia Norte-Sul, apresenta 2.760 quilômetros de extensão, tendo início na cidade de Belém, capital do Estado do Pará, passando pelos Estados do Maranhão, Tocantins, Goiás, Minas Gerais, Mato Grosso do Sul e São Paulo, onde termina na cidade de Panorama, nos termos da Lei nº 11.772, de 17 de setembro de 2008.

Com o advento da Lei nº 11.772/08, a EF-151 tornou-se uma linha ferroviária que possibilita a integração de diversos trechos existentes e projetados em bitola larga, representando uma nova logística do setor ferroviário nacional. Além disso, existem boas perspectivas para o andamento das obras, especialmente em decorrência do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC.

O prolongamento da EF-151 previsto no projeto de lei em análise possibilitará, portanto, a construção de um grande eixo ferroviário que cruza o País de norte a sul.

Dessa forma, o relator do projeto na CVT, Dep. Jaime Martins, promoveu alguns ajustes no seu texto original para adequá-lo à técnica legislativa e ao padrão definido no Plano Nacional de Viação, motivo que o levou a elaborar um substitutivo.

Na Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional, o relator da CVT elencou os municípios que integrarão os prolongamentos da EF nº 151 - Belém – Barcarena – Açailândia – Porto Franco – Araguaína – Colinas do Tocantins – Guaraí – Porto Nacional – Alvorada – Porangatu – Uruaçu – Ouro Verde de Goiás – Anápolis – Rio Verde – São Simão – Estrela D'Oeste –

Santa Fé do Sul – Aparecida do Taboado – Panorama – Maringá – Chapecó – Pelotas – Rio Grande, no Rio Grande do Sul (RS).

No substitutivo apresentado também foi inserida a prolongamento da EF-280 até a EF-151, em Santa Catarina, de forma a promover a integração dessas malhas e a ligação da Ferrovia Norte-Sul com o porto de Itajaí. EF 280 - Itajaí – Santa Cecília – Herval D'Oeste – Entroncamento com EF-151 (Chapecó - SC).

Como terceiro maior exportador agrícola, o Brasil precisa enfrentar esta barreira que é a dependência excessiva nas rodovias, além dos portos congestionados. Quando estive à frente da Secretaria dos Transportes do RS, no período 1999-2002, elaboramos o Plano Integrado de Transportes (PIT), com a previsão de investimentos, para 20 anos, a fim da integração do transporte multimodal. Infelizmente, tal projeto não prosperou. No PIT já estavam previstos a implantação de Centros Multimodais de Logística, nas diferentes regiões do Rio Grande do Sul. Também, naquele estudo, indicávamos como prioritária a construção do trecho ferroviário General Luz (Porto Alegre) – Pelotas, diminuindo significativamente o percurso das cargas até o Porto de Rio Grande.

A falta de uma ferrovia interligando o Porto de Rio Grande à rede nacional, de que nos ressentimos, mantém o Estado do Rio Grande do Sul isolado do resto do país por essa modalidade de transportes e acarreta prejuízos de vulto ao escoamento da produção. Daí a importância da extensão da ferrovia Norte-Sul, a Ferrosul, de São Paulo, passando por Paraná, Santa Catarina até o porto rio-grandino.

Sobre os aspectos de competência deste Órgão Colegiado, constatamos que estão atendidas as normas constitucionais relativas à competência legislativa da União (art. 22, XI, da CF), à atribuição do Congresso Nacional, com posterior pronunciamento do Presidente da República (art. 48, caput, da CF) e à legitimidade da iniciativa parlamentar concorrente (art. 61, caput, da CF).

No que concerne à juridicidade, verificamos também que o contido no projeto em comento está em conformidade com a ordem jurídica vigente.

No que toca à técnica legislativa e à redação empregadas, as proposições em tela parecem conformar-se às prescrições da Lei Complementar nº 95, de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 2001.

Pelas precedentes razões, manifestamos nosso voto no sentido da constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa do Projeto

de Lei nº 5.479, de 2009 e do Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes.

Sala da Comissão, em 31 de março de 2009.

Deputado BETO ALBUQUERQUE
Relator