



CONGRESSO NACIONAL

MPV 353

00220

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data
06/02/2007

Proposição
Medida Provisória nº 353/2007.

Autor
Deputado Ivan Valente

nº do prontuário

1 Supressiva 2. ☐ Substitutiva 3. ☐ Modificativa 4. ☐ Aditiva 5. X ☐
Substitutivo
global

Página

Artigo

Parágrafo

Inciso

alínea

Dê-se à proposição o substitutivo global com a seguinte redação:

MEDIDA PROVISÓRIA 353/07
EMENDA SUBSTITUTIVA GLOBAL



*Dispõe sobre a Reestruturação do Setor Ferroviário com a criação da Empresa Ferrovias Brasileiras S.A. - **FEBRASA**, através da fusão das empresas Ferroviárias Federais e dá outras providências.*

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O transporte ferroviário de passageiros ou cargas no território nacional, e a exploração de atividades ferroviárias por órgãos ou entidades da Administração Pública, diretamente ou por terceiros, fica reestruturado na forma desta lei.

Art. 2º.- Fica Autorizada a reestruturação da **VALEC** - Engenharia e Construções Ferroviárias S.A., referida no Decreto nº. 94.352, de 20 de maio de 1987, seus objetivos, área de atuação, plano de cargos e salários, nome da empresa, transformando-a em uma nova Empresa Pública, denominada Ferrovias Brasileiras S.A. - **FEBRASA**, vinculada ao Ministério dos Transportes, com suas relações de trabalho regidas pela Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1º de maio de 1943 e legislação trabalhista correlata.

Parágrafo único: A área de atuação da nova empresa será em todo o território nacional.

Art. 3º - A Rede Ferroviária Federal S.A. - **RFFSA**, Sociedade de Economia Mista criada pela Lei nº. 3.115 de 16 de março de 1957, a Empresa Brasileira de

Planejamento de Transportes S.A. - **GEIPOT**, criada pela Lei nº. 5.908, de 20 de agosto de 1973, a Companhia de Brasileira de Trens Urbanos S.A - **CBTU**, criada pelo Decreto nº. 89.396 de 22 de fevereiro de 1984, e a Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S.A - **TRENSURB**, criada pelo Decreto 84.640 de 17 de abril de 1980, serão incorporadas e sucedidas pela **FEBRASA**, por ato do poder executivo em um prazo máximo de um ano da data de publicação desta Lei.

Art. 4º - As atividades e funções da **VALEC, RFFSA, CBTU, GEIPOT e TRENSURB**, serão transferidas para a **FEBRASA**, no prazo estabelecido no artigo anterior.

Art. 5º - Fica a **FEBRASA** autorizada a conduzir o processo de absorção das atividades da **RFFSA, CBTU, GEIPOT e TRENSURB**, assim como receber por sucessão trabalhista os empregados transferidos daquelas empresas;

Art. 6º - Ficam as Empresas **RFFSA, CBTU, GEIPOT e TRENSURB**, responsáveis pelo fornecimento de informações à **FEBRASA**, visando a conclusão do processo de absorção, até a data limite prevista no artigo 3º.

Art. 7º - Após a publicação desta Lei no Diário Oficial da União ficam retiradas do Plano Nacional de Desestatização - **PND** a **VALEC, CBTU e TRENSURB**.

Parágrafo único: Fica estabelecido o prazo máximo de um ano para definição do processo de liquidação da **RFFSA e GEIPOT**.

Art. 8º - Será implantada Auditoria Operacional dos acervos da **VALEC, RFFSA, CBTU, TRENSURB e GEIPOT**, pelo Tribunal de Contas da União, visando levantar a situação patrimonial mobiliária e imobiliária dessas Empresas, definindo ações e garantindo sua regularização, devendo ainda:

I - Promover um levantamento completo da situação patrimonial imobiliária originária das antigas ferrovias incorporadas pela **RFFSA** quando de sua criação em 1957, baseando-se nas documentações das empresas constantes do relatório anual do IBGE de 1957;

II - Promover o mapeamento e cadastramento via satélite, de toda a malha ferroviária nacional, concedida ou não, acompanhado de laudo técnico sobre o estado geral;

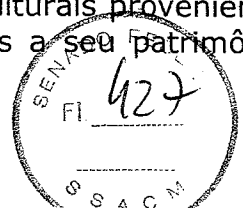
III - Definir a situação patrimonial mobiliária e imobiliária das empresas constantes do *caput* nos últimos 12 anos, promovendo sua regularização;

IV - Definir a situação patrimonial dos bens provenientes das empresas que serão incorporadas à **FEBRASA**, devendo estar concluída em um prazo máximo e um ano a partir da publicação dessa Lei.

Parágrafo Único: Para a realização das atividades acima dispostas o Tribunal de Contas da União - **TCU**, deverá contar com o apoio da **FEBRASA**, do Ministério da Defesa, por meio dos Batalhões de Engenharia e Construções (BEC's) do Exército Brasileiro ou por meio de contratação de empresa especializada.

Art. 9º - A **FEBRASA** promoverá:

I - O levantamento, cadastramento e inventário dos bens e elementos integrantes dos patrimônios móveis e imóveis, acervos técnicos e culturais provenientes da **VALEC, RFFSA, CBTU, TRENSURB e GEIPOT**, e incorporados a seu patrimônio, aplicando as disposições da Lei nº. 6.428/1977;



II – Convênio com o Ministério da Defesa para fins de utilização de serviços das Forças Armadas Brasileiras, visando o mapeamento, cadastramento via satélite (GPS), dos bens imóveis e faixas de domínio incorporados à **FEBRASA**.

III – Verificação, através de órgãos internos da empresa, de todas as cessões, alienações, contratos, comodatos, convênios e termos de permissão de uso do patrimônio ferroviário e sua conservação, celebrados pelas empresas incorporadas e que venham a ser transferidos para a **FEBRASA**, apurando-se e tomando-se providências com relação às inadimplências;

IV – Inspeção através de órgãos internos da empresa, do patrimônio mobiliário e imobiliário proveniente das empresas incorporadas, apurando a situação de todas as instalações, faixas de domínio, material rodante, máquinas, equipamentos, ferramentas e estoques existentes, seu estado de conservação, estocagem, garagem, tomando as providências necessárias para a continuidade dos serviços.

V - levantamento da Memória Histórica e Cultural das ferrovias incorporadas, bem como dos Arquivos Técnicos, de Pessoal e de Projetos, de modo a preservá-los e permitir sua utilização técnica, judicial, administrativa e histórico-cultural, muito especialmente subsidiando a atuação em juízo da Advocacia Geral da União;

Art. 10 - A **FEBRASA** será administrada por um Conselho de Administração, com funções deliberativas, por uma Diretoria Executiva, contando ainda com um Conselho Fiscal, cujas composições e atribuições serão definidas por Ato do Poder Executivo;

Art. 11 - O processo de implantação da **FEBRASA** se dará por meio de Atos do Poder Executivo e deverá ocorrer em um prazo máximo de um ano, a partir da publicação desta Lei, promovendo:

- I. A constituição da Diretoria Executiva e Conselhos de Administração, Fiscal da Empresa;
- II. A constituição do Quadro de Pessoal e Plano de Cargos e Salários da Empresa;
- III. A incorporação das funções e atividades da **VALEC, RFFSA, CBTU, TRENSURB e GEIPOT**;
- IV. A incorporação de bens móveis, imóveis da **VALEC, RFFSA, CBTU, TRENSURB E GEIPOT** e outros destinados pela União;
- V. Aprovação do Estatuto Social da Empresa;
- VI. Elaboração do Orçamento da empresa até a conclusão do processo de implantação previsto no *caput*.

Art. 12 - Compete à **FEBRASA** as seguintes atribuições:

I - Gerenciar, desenvolver, acompanhar, licitar, contratar, fiscalizar e executar, diretamente ou através de terceiros, estudos, pesquisas, projetos, obras de construção, reconstrução, restauração, recuperação e ampliação da malha ferroviária, bem como executar programas de operação, manutenção, conservação e controle de tráfego, decorrentes do uso de recursos programados pelo Ministério dos Transportes e autorizados pelo Orçamento Geral da União.



II - representar e garantir os interesses da União na direção de empresas prestadoras de serviços metroviários e ferroviários, onde haja capital e aporte de recursos federais de investimento e custeio, de forma proporcional;

III - Aprovar projetos de engenharia, de desapropriação de imóveis declarados de utilidade pública para uso pela ferrovia e outros relativos ao Setor, cuja execução modifique a estrutura do Sistema Nacional de Viação;

IV - Prestar serviços de transportes sobre trilhos de cargas e de passageiros, não outorgados às empresas privadas ou delegados a Estados, Distrito Federal ou Municípios, ou nas malhas cujas concessões vierem a ser objeto de caducidade ou findos, bem como aqueles de caráter econômico - social e de interesse da União;

V - Administrar, explorar, conservar, reequipar, ampliar, melhorar, manter em tráfego e explorar as Estradas de Ferro a ela incorporadas;

VI - Promover a exploração de trens regulares e não regulares de passageiros entre cidades, interestaduais, turísticos e de longa distância e aqueles onde houver interesse social ou da União;

VII - Supervisionar e fiscalizar o uso e a manutenção dos bens ferroviários arrendados, pertencentes à União, cumprindo e fazendo cumprir as cláusulas e condições avençadas nos contratos de arrendamentos e acompanhar a aplicação de penalidades pelo seu descumprimento;

VIII - Implementar medidas necessárias à receber os ativos operacionais devolvidos pelas concessionárias, na forma prevista nos contratos de arrendamento, dando destinação aos mesmos, bem como, administra-los;

IX - Operar e manter os serviços de transportes ferroviários, em todo território Nacional, nos casos de encerramento dos contratos de concessão à iniciativa privada e aqueles considerados de interesse da União;

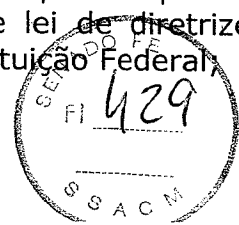
X - Propor e estabelecer padrões, normas e especificações técnicas para a elaboração de projetos, execução de obras viárias e de prestação de serviços de transportes ferroviários;

XI - Promover ou efetuar estudos, à pedido do Ministério dos Transportes, sobre rotas e corredores estratégicos de transportes, para exportação ou para abastecimento interno, onde a malha ferroviária seja um elemento predominante, constitua ponto crítico para a formação do corredor estratégico ou seja de interesse econômico - social para economia regional ou nacional.

XII - promover o desenvolvimento tecnológico da ferrovia com a implantação de centros de pesquisa tecnológica e realização de convênios com Universidades e centros tecnológicos nacionais e internacionais;

XIII - desenvolver estudos e elaborar proposta visando a concepção do Sistema Nacional Ferroviário, integrante do Sistema Nacional de Viação, no contexto do Plano Nacional de Viação - PNV, assim como atuar junto as faixas de domínio constantes do Plano e seu entorno;

XIV - preparar, para o Ministério dos Transportes, propostas para a elaboração do plano plurianual, e as de orçamento para projeto de lei de diretrizes orçamentárias, em consonância com o inciso XXIII do Art. 84 da Constituição Federal;



XV - cooperar com o Ministério da Defesa na elaboração de diretrizes de mobilização e de segurança institucional do transporte ferroviário no país e proteção à infra-estrutura, muito especialmente nas faixas de fronteira;

XVI - promover pesquisas e estudos específicos de tráfego e de demanda de serviços de transporte e executar outras atividades ligadas ao Setor ferroviário de interesse do Governo;

XVII - dar suporte técnico ao Ministério da Justiça, especificamente para a Polícia Ferroviária Federal, na elaboração de laudos periciais de acidentes ferroviários ocorridos em faixas de domínio pertencentes à União, arrendadas ou não;

XVIII - promover seminários ou congressos sobre a atividade ferroviária;

XIX - publicar livros, revistas e opúsculos técnicos, para divulgar as ações ferroviárias no Brasil, inclusive através da rede mundial de computadores;

XX - participar de congressos e seminários, nacionais e internacionais, sobre o transporte ferroviário ou assuntos afins;

XXI - desenvolver atividades de estudos, projetos e pesquisas, nas áreas de infra-estrutura e transportes ferroviários bem como aqueles referentes a logística e terminais de integração multimodal;

XXII - representar a União nas discussões e elaboração de tratados internacionais versando sobre as estradas de ferro;

XXIII - participar de associações e organismos nacionais e internacionais cujo objetivo seja o desenvolvimento, integração, troca de experiências no que diz respeito ao setor ferroviário;

XXIV - fornecer subsídios para formulação de propostas de Plano de Outorgas e Arrendamentos, a serem aprovados pelo Ministério dos Transportes;

XXV - promover a exploração dos sistemas de transportes de passageiros sobre trilhos em regiões urbanas e metropolitanas, onde houver interesse social e da União, e quando não ocorrer a aceitação de que trata o § 5º do Artigo 3º da Lei n.º 8.693, de 3 de agosto de 1993;

XXVI - elaborar propostas para as revisões tarifárias, ouvindo o Conselho de Administração, e encaminhá-los ao Ministério dos Transportes;

XXVII - contribuir para a preservação do patrimônio histórico e da memória das ferrovias, em cooperação com as instituições associadas à cultura nacional, orientando e estimulando a participação dos concessionários do Setor;

XXVIII - Desenvolver pesquisas destinadas a subsidiar o planejamento das atividades ferroviárias, o desenvolvimento tecnológico, a integração com as demais Modais transporte, a logística operacional, de forma conjugada com os sistemas rodoviários, portuários, aeroportuários e aduanas inclusive as de interior e de fronteira;

XXIX - promover as medidas de proteção ao meio ambiente de acordo com as diretrizes governamentais, atendendo a legislação vigente;e

XXX - treinar e habilitar maquinistas, condutores de autos de linha e controladores de operações ferroviárias;



XXXI - desenvolver outras ações compatíveis com seus objetivos, de acordo com o Art. 4º.

Art. 13 - A União transferirá à Empresa recursos financeiros para realização de suas atividades incluindo investimentos, custeio, folha de pagamentos e fomento às atividades econômicas, assim como os direitos de pesquisa e lavra das jazidas minerais situadas na faixa de trinta quilômetros paralela a cada lado do limite exterior dos ramais ferroviários a serem construídos, direta ou indiretamente pela mesma;

§1º - A União destinará à **FEBRASA** o aporte de recursos para a formação do capital social inicial da Empresa, no valor mínimo de quinhentos milhões de reais, destinados a instalação da Empresa;

§2º - O Ministério dos Transportes disponibilizará a **FEBRASA** recursos orçamentários e financeiros necessários para o custeio das atividades da empresa, enquanto não for alcançado o seu equilíbrio econômico-financeiro.

Art. 14 - Constituem recursos da **FEBRASA**:

I - receitas, rendas ou emolumentos provenientes da realização de estudos e pesquisas prestados a pessoas físicas ou jurídicas de direito público ou privado, inclusive por atividades complementares aos mesmos;

II - recebíveis oriundos dos contratos de exploração e uso operacional da Ferrovia - Norte Sul, quando da incorporação da VALEC S.A;

III - créditos provenientes da exploração extra-operacional da faixa de domínio;

IV - saldos em contas dos balanços patrimoniais, conforme apurados no processo de extinção e incorporação das empresas que comporão a **FEBRASA**;

V - receitas operacionais, por serviços de transporte ferroviário prestados a pessoas físicas ou jurídicas de direito público ou privado, inclusive por atividades complementares aos mesmos;

VI - receitas de alugueis, arrendamentos e alienações de patrimônio transferidos das empresas incorporadas;

VII - produtos da venda de publicações, material técnico, dados e informações, inclusive para fins de licitação pública, de emolumentos administrativos e de taxas de inscrição em concursos públicos;

VIII - doações, legados, subvenções e outros recursos que lhe forem destinados por pessoas físicas ou jurídicas de direito público ou privado;

IX - receitas de transferências de recursos do Tesouro;

X - receitas provenientes da realização de cursos, seminários, encontros, congressos ou assemelhados;

XI - recursos provenientes de acordos e convênios que realizar com entidades nacionais e internacionais, públicas ou privadas;

XII - rendimentos de aplicações financeiras que realizar;

XIII - receitas provenientes de empréstimos;



XIV - receitas provenientes do patrimônio, recursos previstos no orçamento da União, receitas de aluguel, e demais direitos, créditos e recebíveis das empresas que serão incorporadas pela **FEBRASA**;

XV - receitas, rendas ou emolumentos provenientes da realização de estudos e pesquisas para outras entidades;

XVI - recebíveis oriundos dos contratos de arrendamentos e concessões das malhas ferroviárias;

XVII - fundos e frutos civis decorrentes da mobilização e exploração dos direitos concedidos pela União na forma do artigo 8º e emanados através de atos do poder executivo;

XVIII - valores resultantes da auditoria operacional do colendo tribunal de contas da União, oriundos da cisão da RFFSA e da CBTU, com relação às empresas que foram regionalizadas, movimentados nos exercícios de 1994 a 2000;

XIX - ações em que as entidades incorporadas sejam autoras;

XX - rendas provenientes de outras fontes;

Art. 15 - Fica a **FEBRASA** autorizada a promover a revisão e equiparação dos Planos de Cargos e Salários da **VALEC**, **RFFSA**, **GEIPOT**, **CBTU** e o **TRENSURB** adequando-os à nova realidade e a promover o reenquadramento dos empregados;

Parágrafo Único: Após o reenquadramento dos empregados fica autorizada a Rede Ferroviária Federal S. A. - **RFFSA**, o **GEIPOT**- Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, a Companhia Brasileira de Trens Urbanos - **CBTU** e a Trens Urbanos de Porto Alegre S. A. - **TRENSURB**, a transferir seus empregados e os passivos trabalhistas oriundos de ações judiciais para a **FEBRASA**;

Art. 16 - A incorporação do pessoal da **RFFSA**, **GEIPOT**, **VALEC**, **CBTU** e **TRENSURB** dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, ficando preservados todos os direitos e prerrogativas trabalhistas dos empregados advindos das empresas de origem.

§ 1º - O pessoal incorporado na forma do disposto no *caput* terá seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão trabalhista;

§ 2º - Fica também assegurada a incorporação dos beneficiários da Lei nº. 8.878, de 11 de maio de 1994, que dispõe sobre a concessão de anistia, oriundos das empresas incorporadas pela **FEBRASA**, na forma da Lei.

§ 3º - A critério da Direção da **FEBRASA**, poderá haver a cessão de pessoal do quadro próprio, com ônus para outros órgãos ou entidades da Administração Pública interessados;

§ 4º - Fica assegurado e preservado o direito à complementação das aposentadorias e das pensões tratada na Lei nº. 8.186, de 21 de maio de 1991, e na Lei nº. 10.478, de 28 de junho de 2002, a todos os empregados das empresas ferroviárias incorporadas que vierem a se aposentar pela **FEBRASA**.

§ 5º Fica assegurado, aos empregados oriundos do Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP, o direito à complementação, conforme o disposto nas Leis nº 10.478, de 28 de junho de 2002 e nº 8186 de 21 de maio de 1991.



§ 6º - Fica assegurado e preservado o direito dos ferroviários que trata a Lei nº. 2.061, de 13.04.53, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul à União, aprovado pela Lei nº. 3.887, de 08 de fevereiro de 1961 e Decreto Legislativo Nº. 1.400/60/RS.

§ 7º - Fica assegurado e preservado o direito dos ferroviários abrangidos pela Lei nº. 3.887, de 08.02.61;

§ 8º - Fica assegurado e preservado o direito dos ferroviários servidores públicos e autárquicos que, em razão de Lei nº. 6.184, de 11.12.74, optaram pela integração nos Quadros da **RFFSA**, inclusive os que se tornaram inativos no período 17.03.75 a 19.05.80.

§ 9º - A gestão das aposentadorias e pensões dos ferroviários prevista nos parágrafos 4º à 8º e 11 será de responsabilidade do Ministério dos Transportes e exercida pela **FEBRASA**;

§ 10 - As aposentadorias e pensões dos ferroviários, previstas na legislação citada nos parágrafos 4º à 8º e 11 terão como referência a Tabela Salarial do Plano de Cargos e Salários - PCS da **RFFSA**, de maio de 1998, sendo atualizadas na sua totalidade pelos seguintes fatores:

- a) acordos e dissídios coletivos referentes ao período de maio de 1998 até a data desta Lei, ainda que julgados posteriormente;
- b) quaisquer alterações supervenientes;

§ 11 - Fica assegurado e preservado o pagamento da complementação de aposentadorias e pensões a todos os aposentados e pensionistas oriundos da RFFSA, suas Estradas de Ferro, unidades operacionais e subsidiárias de que tratam as Leis 8.186 de 21 de maio de 1991 e nº 10.478 de 28 de junho de 2002;

§ 12 - Aos aposentados e pensionistas fica assegurado o reenquadramento no novo Plano de Cargos e Salários na mesma data e condições do pessoal da ativa;

§ 13 - Os salários dos aposentados e pensionistas terão como referência o novo Plano de Cargos e Salários da **FEBRASA** e reajustados na mesma data e condições dos dissídios coletivos.

Art. 17 - A **FEBRASA**, com a aquiescência do órgão de origem, poderá solicitar a cessão com ônus, pessoal efetivo de outras Entidades e Órgãos do Governo Federal, independentemente de designação para exercício de cargo comissionado.

Art. 18 - Fica a **FEBRASA** autorizada a atuar como patrocinadora da Fundação Rede Ferroviária de Seguridade - **REFER** e do Instituto **GEIPREV** de Seguridade Social, sucedendo a **RFFSA**, **CBTU**, **TRENSURB** e **GEIPOT**, nos direitos e obrigações, incluindo-se a dívida atuarial reconhecida pelas empresas incorporadas, formalizado através de instrumento contratual e seus aditivos, junto à Rede Ferroviária de Seguridade Social - **REFER**, e nas ações judiciais em que esta seja autora, ré, assistente, oponente ou terceira interessada.

§ 1º A **REFER** e **GEIPREV**, em conjunto, deverão promover estudos para fins de unificação desses fundos em uma só instituição, desde que atendidas as determinações da legislação em vigor, e absorver os empregados que vierem a integrar os quadros da **FEBRASA**.



Art. 19 - O Serviço Social das Estradas de Ferro - **SESEF**, criado pela Lei nº. 3.891, de 26 de abril de 1961, fica vinculada a **FEBRASA**;

§ 1º - As Ferrovias Nacionais sob a administração de autarquias, sociedades de economia mista Federais, Estaduais, Municipais, Privadas, Concessionárias, sub-concessionárias e Concedentes ficam obrigadas a cobrar sobre as tarifas praticadas, uma taxa adicional de 2% (dois por cento).

§ 2º - Fica a Agência Nacional de Transportes Terrestres - **ANTT** encarregada de fiscalizar o repasse mensal ao **SESEF** de 2% (dois por cento) dos fretes de cargas ferroviárias arrecadados.

§ 3º - Atos do poder executivo promoverão as revisões legais necessárias para adequação do SESEF à nova realidade.

Art. 20 - A **FEBRASA** terá sede e foro na cidade do Rio de Janeiro, escritório em Brasília, podendo estabelecer Superintendências e Escritórios em outras unidades da Federação;

Art. 21 - Fica autorizado o Ministério dos Transportes a proceder todas as medidas necessárias e legais para implantação da nova Empresa, com o apoio de suas entidades vinculadas, e dos demais Ministérios e Órgãos do Governo Federal que se fizerem necessários à sua consecução.

Art. 22 - Fica o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão autorizado a aprovar, e garantir recursos suficientes, para a realização de programas de desligamento voluntário para empregados das empresas que formarão a **FEBRASA**, iniciando-se o processo, imediatamente após a publicação desta Lei no Diário Oficial da União, respeitados, no mínimo, os termos e condições dos já realizados pelas referidas empresas.

2
Parágrafo único. Caso os processos de desligamento voluntário não se completem antes da incorporação das empresas, a **FEBRASA** poderá dar continuidade.

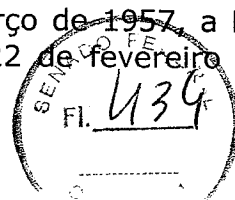
Art. 23. Até que a estrutura final de cargos da **FEBRASA** seja constituída fica autorizada a criação, no âmbito do Poder Executivo Federal, de cargos em comissão, de forma provisória, para fins de gestão inicial da Empresa, do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores - DAS nas seguintes quantidades: um DAS-6; oito DAS-5; vinte e um DAS-4; trinta e cinco DAS-3; quarenta e cinco DAS-2; e setenta e cinco DAS-1.

§ 1º Os cargos em comissão referidos no **Caput** destinam-se a implantação inicial da **FEBRASA**, não integrando à estrutura regimental da Empresa, devendo constar nos atos de nomeação seu caráter de transitoriedade.

§ 2º Os cargos dispostos no **Caput** serão preenchidos em conformidade com as necessidades depois de aprovados pela Diretoria Executiva colegiada e pelo Conselho de Administração;

Art. 24 - A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, alterada pela Medida Provisória Nº 2.217-3, de 4 de Setembro de 2001, será revisada, de forma a evitar conflitos de atribuições com a FEBRASA, criada por esta Lei, em um prazo máximo e improrrogável de um ano, após sua publicação.

Art. 25 - Ficam revogados a Lei nº. 3.115, de 16 de março de 1957, a Lei nº. 5.908, de 20 de agosto de 1973, o Decreto-lei nº. 89.396, de 22 de fevereiro de



1984, o Decreto nº.473, de 9 de Março de 1992, a Lei nº. 8.693, de 3 de agosto de 1993, o Decreto nº. 3.277, de 7 de Dezembro de 1999, o Decreto nº. 4.839, de 12 de setembro de 2003, o Decreto nº. 4.135, de 20 de Fevereiro de 2002, o dispositivo do Anexo II ao Decreto nº. 4.749, de 17 de junho de 2003, alterado pelo Decreto nº. 5.131, de 7 de Julho de 2004, referente à Coordenação-Geral Ferroviária e o Decreto nº. 5.476, de 23 de Junho de 2005. (verificar se os dispositivos legais que incluíram as empresas no PND foram aqui revogadas).

Art. 26 - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

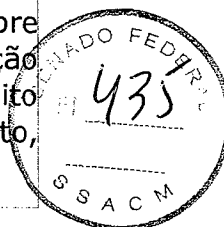
JUSTIFICATIVA

Apresentamos aos nobres pares a presente proposta de substitutivo, fruto do esforço dos trabalhadores ferroviários da ativa e aposentados, com vistas a encontrar uma solução estrutural para o Sistema Nacional Ferroviário. Tal trabalho propõe dar uma solução definitiva e estrutural para o Sistema possibilitando que a modalidade ferroviária galgue posições na matriz dos transportes, atingindo mais de 30% das cargas transportadas. Os benefícios daí advindos são sobejamente conhecidos, através da redução global dos custos, diminuição de acidentes, de roubos de cargas, além de promover economia considerável dos recursos destinados à manutenção de rodovias ao se transferir dessas as cargas mais pesadas, diminuindo em muito a sua deterioração. Destacamos alguns pontos:

. A proposta fundamental é criação de uma única Empresa Pública Federal, oriunda da transformação da **VALEC** - Engenharia e Construções Ferroviárias S.A. na Ferrovias Brasileiras S.A - **FEBRASA**. Essa ação resolveria concomitantemente a situação da Rede Ferroviária Federal S.A. - **RFFSA**, da Companhia Brasileira de Trens Urbanos - **CBTU**, dos Trens Urbanos de Porto Alegre - **TRENSURB** e, ainda do **GEIPOP** - Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes S.A., unificando desta forma, o subsetor ferroviário sob o controle da União.

. Serão obtidos ganhos significativos devido a "fusão" das empresas, com a centralização administrativa e financeira, redução do número de cargos, solução para os remanescentes da **RFFSA** e da **CBTU**, ampliação da área de atuação da VALEC, entre outros.

. A criação da FEBRASA, agregará e concentrará conhecimentos sobre superestruturas da via, sistemas ferroviários de eletrificação, sinalização e telecomunicações, material rodante e operação ferroviária, indo muito do que é apenas a infra-estrutura, necessários ao desenvolvimento, análise e implantação de novos projetos.



. Há necessidades de expansão dos serviços de transportes ferroviários de cargas e passageiros, possibilitando custos menores do transporte na cadeia logística do País, tanto para a chegada de cargas aos portos para as exportações como o abastecimento interno, sem onerar de forma significativa os produtos transportados. Faz-se necessário que o Poder Executivo promova ações no sentido de incrementar o setor ferroviário Nacional, de forma a possibilitar a construção de um Brasil próspero e viável economicamente, promovendo um transporte mais barato em regime de eficiência.

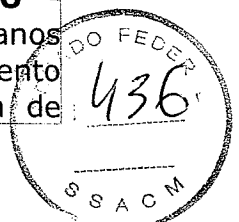
. Para tal se faz necessário manter e ampliar a oferta de transportes nos diversos trechos e corredores ferroviários tais como aqueles de acesso aos portos, assim como, construir novos trechos e ligações, de forma a integrar a malha ferroviária. Devemos ainda incrementar a velocidade de transportes, por meio da adequação da malha e contornos em cidades evitando as interferências impostas pelo crescimento urbano. Pontos críticos como as passagens de nível, devem ser eliminados de forma adequada, com a construção de passagens superiores ou inferiores que garantam a mobilidade segura de veículos e pedestres. Tais ações impactam diretamente na oferta de transportes, minimizando as restrições de velocidade, riscos de acidentes e ampliando o retorno fiscal.

. Faz-se também necessária a implementação do Programa de Resgate do Transporte Ferroviário de Passageiros, com a implantação dos Trens Turísticos com a finalidade de desenvolver o turismo e preservar o patrimônio ferroviário, e dos Trens Regionais, cujos estudos de viabilidade já foram desenvolvidos pelo BNDES e tem a finalidade de promover a integração regional e o desenvolvimento de empreendimentos empresariais ao longo do trecho. Existem ainda os Trens de Alta Velocidade, pelos quais os empresários estrangeiros vêm demonstrando interesse em sua construção e operação, devido aos estudos já realizados pelos mesmos e que apontam como viável sua implantação.

. A implementação de tais ações e investimentos além de gerar emprego e renda, capacita o transporte ferroviário para a distribuição de cargas a um baixo custo e permite a retomada dos transportes ferroviários de passageiros, que há muito se questiona sua inexistência, e terão um grande impacto na opinião pública e na economia Nacional.

. Para que o Governo Federal tenha controle dos projetos e ações necessárias à implantação de obras de infra-estrutura, de sistemas ferroviários pertinentes e dos serviços a serem implantados, é imperativo que a União seja dotada de um órgão que concentre tais atividades, com estrutura adequada e sem excessos, a fim de que haja agilidade no desenvolvimento dos trabalhos necessários.

. Atualmente existem no Governo, cinco empresas ferroviárias de economia mista, a **VALEC** - Engenharia e Construções Ferroviárias S.A, a **RFFSA** - Rede Ferroviária Federal S.A em Liquidação, a **CBTU** - Companhia Brasileira de Trens Urbanos, **TRENSURB** - Trens Urbanos de Porto Alegre S. A. e, o **GEIPOT**- Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes S.A., que além de problemas estruturais, sofrem de



demandas jurídicas de várias ordens. Algumas estão enquadradas do Plano Nacional de Desestatização - **PND**, outras em processo de liquidação dispersando esforços necessários para a implementação de um plano que incremente o transporte ferroviário, visando o atendimento da política de mudança da matriz nacional de transportes.

. Para que o Governo possa de forma efetiva avançar nas suas propostas com relação ao setor ferroviário se faz necessária uma reestruturação dessas Empresas de forma a concentrar esforços e aproveitar a mão-de-obra qualificada disponível e indispensável ao projeto.

. Também necessitam de uma definição de políticas acertadas para seu equacionamento as empresas estatais responsáveis pelo transporte ferroviário de passageiros no âmbito metropolitano, quais sejam Companhia Brasileira de Trens Urbanos - **CBTU**, e a empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre - **TRENSURB**. Com relação a estes sistemas, a proposta da criação da nova Empresa, tem como vantagem a possibilidade de agregá-las em uma única empresa, a **FEBRASA**, centralizando as atividades do setor ferroviário, sob responsabilidade Federal, em apenas um órgão governamental.

. A transferência para o Ministério das Cidades da **CBTU** e do **TRENSURB**, operadoras dos transportes ferroviários de passageiros, com grande apelo social, e as políticas traçadas para estas empresas desde o Governo passado necessitam ser revistas e equacionadas de forma mais adequada e apropriada;

2
2
. Os Trens Urbanos têm uma grande importância social, e os Estados, já endividados e imbuídos em resolver outros problemas sociais, não estão aptos a assumir os custos operacionais desses Sistemas. Pesa ainda sobre o modelo de regionalização propostas definidas em estudos desenvolvidos pelo Banco Mundial, que preconizam o "subsídio ao usuário" e "garantias de demanda" como forma de garantir o equilíbrio econômico-financeiro e a remuneração do capital investido e certamente o lucro financeiro, que, se não acontecem, acabam sendo bancados pelos cofres públicos.

. Por outro lado a **CBTU** e **TRENSURB**, empresas que implantam e operam os sistemas metropolitanos em algumas poucas Capitais têm, no âmbito do Ministério das Cidades, que disputar recursos para sua ampliação e manutenção, com os setores de Saneamento e Habitação, que demandam investimentos em todas as cidades do País, com primazia para o atendimento destes últimos.

. Assim sendo cabe ao Governo Federal, nesta reestruturação, aproveitar o momento para resolver a situação das Empresas ferroviárias sobre sua responsabilidade, agregando e otimizando sua gestão e funcionalidade e, ainda resgatando a memória técnica e o conhecimento especializado que há muito vem se perdendo, bem como, preservando o acervo documental e principalmente o patrimônio das empresas.

. A proposta de criação de uma nova Empresa que agregue as atividades e os trabalhadores celetistas remanescentes das Empresas administradas pela União, resolvem de uma vez por todas a situação da **RFFSA, CBTU**



TRENSURB, VALEC e, GEIPOT, pois serão sucedidas apenas por uma empresa de economia mista, vinculada ao Ministério dos Transportes.

. Esta situação caótica atual é agravada pela pulverização das empresas ferroviárias federais, o que as torna frágeis perante o desafio de retomar os transportes sobre trilhos no País, de forma a atender as necessidades de uma Nação com dimensões continentais.

. Os governantes brasileiros, não optaram pela fusão e centralização de empresas no lugar da pulverização das empresas ferroviárias federais. A fusão é um estágio mais sofisticado de empresas: não só permite uma melhor posição de mercado, conferindo-lhe maior poder econômico, como permite principalmente economias de custo (de intensidade - no curto prazo - e de escala - no longo prazo).

. Neste moderno espectro é que se propõe a absorção pela **FEBRASA** das Empresas Ferroviárias Federais: Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima - **RFFSA**, da **VALEC** - Engenharia, Construções e Ferrovias Sociedade Anônima, da **CBTU** - Companhia Brasileira de Trens Urbanos Sociedade Anônima, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre Sociedade Anônima - **TRENSURB**, agregando ainda o pessoal e atividades Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes Sociedade Anônima - **GEIPOT**.

. Destas Empresas será gerada a **FEBRASA** - Empresa de Transportes Ferroviários, vinculada ao Ministério dos Transportes. O pressuposto é o do fortalecimento do setor ferroviário, tornando-o preparado economicamente e operacionalmente para enfrentar a reestruturação do setor, assim como a construção de novas vias férreas, solidificar as existentes e gerir adequadamente os sistemas ferroviários Nacional. No caso brasileiro, tarefas deste porte impõem à necessidade de uma empresa fortalecida e unificada integralmente. Esta união não imporá aos cofres públicos despesas adicionais. Pelo contrário, em qualquer fusão a expectativa é diminuição de custos por economias de intensidade ou de escala. Os ganhos econômicos e os benefícios sociais são evidentes.

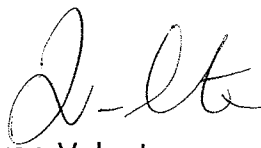
. A **FEBRASA**, na área de jurisdição federal, terá por finalidade prestar serviços de transportes ferroviários, explorando-os diretamente, ou por meio de concessões, ou transferências a Estados, Distrito Federal ou Municípios. Constitui, também, objetivo da **FEBRASA** desenvolver estudos e pesquisas destinados a subsidiar o planejamento das atividades ferroviárias, no contexto do desenvolvimento tecnológico, da integração com os demais modais do setor, da logística operacional, de forma conjugada com os sistemas portuários e com as aduanas de interior, dentre outros congêneres.

. Para tal, entendemos que a melhor alternativa é a criação de uma Empresa Federal de economia mista que agregue as atividades e a mão-de-obra especializada da **RFFSA, GEIPOT, VALEC, CBTU e TRENSURB**, todas igualmente de economia mista.



Estes, são apenas alguns dos motivos que nos levam a concluir ser indispensável a criação desta Empresa a **FEBRASA**, e para essa finalidade propomos a presente emenda, que esperamos seja, ao final, aprovada pelos nobres pares.

Sala das Sessões,



Deputado Ivan Valente

PSOL/SP

Data: 06/02/2007

Autor: IVAN VALENTE

