



CONGRESSO NACIONAL

MPV 353

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00227

data
/ / 2007

proposição
Medida Provisória nº 353 de 2007

autor
DEPUTADO MARCELO ORTIZ

nº do prontuário

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

SUBSTITUTIVO GLOBAL DA EMENDA DA MEDIDA PROVISÓRIA N. 353, de 19 de janeiro de 2007

PROJETO DE LEI Nº , DE DE 2007

Dispõe sobre a criação da Autarquia denominada **Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários - SNTF**, a extinção da RFFSA, da VALEC e do GEIPOT e dá outras providências.

O **PRESIDENTE DA REPÚBLICA**, no uso da atribuição que lhe confere o Art. 61 da Constituição, submete ao Congresso Nacional, para aprovação, a **seguinte Lei**.

CAPÍTULO PRIMEIRO – DO OBJETO



Art. 1º - Constitui objeto dessa Lei:

I - Criar a Autarquia denominada **SNTF - Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários**;

II - Extinguir a **RFFSA** - Rede Ferroviária Federal S/A, criada pela Lei n.º 3.115 de 16 de março 1957; da **VALEC** - Engenharia e Construções Ferroviárias S/A, (QUALIFICAR) e a **GEIPOT** - Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, criada pela Lei n.º 5.908, de 20 de agosto de 1973;

III - Transferir as atribuições da **RFFSA**, **VALEC**, **GEIPOT** e ainda do **DNIT** - Departamento Nacional de Infra-estrutura, referentes ao Setor Ferroviário para a **SNTF**;

IV - Alterar a Lei 10.233, retirando do **DNIT** as atribuições relativas ao Setor Ferroviário, transferindo suas atividades para a **SNTF**.

V - Definir providências necessárias, com relação às empresas extintas, visando:

- a) a preservação do patrimônio público;
- b) a continuidade dos contratos e serviços;
- c) o aproveitamento dos empregados;
- d) o pagamento de acionistas e credores;
- e) o acompanhamento jurídico do contencioso e administração do passivo judicial.

CAPÍTULO SEGUNDO – INSTITUIÇÃO DA AUTARQUIA

Art. 2º – Fica criada a Autarquia denominada **Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários - SNTF**, vinculada à estrutura orgânica do Ministério dos Transportes, para a qual ficam transferidos todos os bens, direitos, deveres, ações, valores, créditos e obrigações da Rede Ferroviária Federal S.A - **RFFSA**, Sociedade de Economia Mista criada pela Lei nº 3.115 de 16 de março de 1957 ; da **VALEC** - Engenharia e Construções Ferroviárias S.A (qualificar) ; da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes - **GEIPOT** e da parcela ferroviária do **DNIT / CGFER** , Autarquia Federal criada pela lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001;

§ 1º. A **SNTF**, terá sede e foro na cidade de Brasília - DF, e Escritórios Técnicos e Unidades Administrativas Regionais.

§ 2º. Os mandatos dos Liquidantes, dos Diretores, dos Membros dos Conselhos de Administração e Fiscais , e demais cargos de confiança de caráter administrativo ou de assessoramento da **RFFSA**, da **VALEC**, da **GEIPOT** e da parcela ferroviária do **DNIT / CGFER** serão extintos após a realização de Assembléias Gerais e reuniões dos Colegiados, onde serão definidos em Atas Especiais seus ativos e passivos e programadas suas Auditorias Operacionais pelo Colendo Tribunal de Contas da União, à semelhança do já determinado por essa Douta Corte de Contas com relação à **RFFSA** ;

§ 3º - Realizados esses eventos jurídicos, ficam extintos a **RFFSA**, a **VALEC**, a **GEIPOT** e a parcela ferroviária do **DNIT / CGFER** transferindo-se para a **SNTF** todos os bens, direitos, deveres, quadros de pessoal próprio e contratado, ações, valores, créditos e obrigações dos órgãos extintos, inclusive as ações judiciais em que figurem como autores, réus, assistentes, oponentes ou terceiros interessados;

§ 4º - Serão nomeados no ato de constituição da autarquia, através de instrumento próprio, todos os seus Diretores que ficarão responsáveis pela sua implantação e sua regularização administrativa;

Art. 3º - Ficam transferidos para **SNTF** os recursos orçamentários, financeiros e outros, originários das Entidades extintas e aqueles destinados às atividades do **DNIT - CGFER**;

Art. 4º - A União, por intermédio do Ministério dos Transportes, disponibilizará a **SNTF** os recursos orçamentários e financeiros necessários ao custeio dos dispêndios decorrentes para sua implantação, reservando, inicialmente a quantia de R\$ 200 milhões para tais despesas;

Art. 5º - A **SNTF** será dirigida por uma Diretoria, constituída por um Diretor-Presidente e quatro Diretores e, ainda, seus Conselhos Fiscal e de Administração, cada qual integrado por 05 (cinco) membros ;

Art. 6º - Lei Especial e Atos do Poder Executivo definirão, em um prazo máximo de 180 dias:

I – A estrutura da Autarquia, com seus cargos e quadro de pessoal;



§ 1º - o quadro de pessoal da **SNTF** deverá abrigar todo o pessoal remanescente da **RFFSA, GEIPOT, VALEC e DNIT-CGFER**.

II - O Plano de Cargos e Salários (PCS) da Autarquia;

III - A composição dos Conselhos de Administração e Fiscal, garantida a representação nos mesmos de Entidades da Sociedade Civil Organizada, de comprovada atuação anterior na defesa do interesse público ferroviário, como forma de promover o controle social da Autarquia;

IV - As articulações com a ANTT, DNIT, REFER, GEIPREV, SESEF e outras entidades;

V - Orçamento próprio;

§ 1º - O Ministério dos Transportes deverá prever em Lei Orçamentária recursos de investimentos e custeio, suficientes para operacionalização da Autarquia;

§ 2º - O orçamento da **SNTF** será composto de duas fontes de custeio, uma vinculada ao Orçamento Geral da União e a outra decorrente das suas receitas próprias, conforme definido no Art 12;

CAPÍTULO TERCEIRO - DAS ATRIBUIÇÕES

Art. 7º. Caberá à SNTF:

I - Gerir os contratos de arrendamento das malhas ferroviárias firmados pelas extintas empresas, fiscalizando os bens operacionais vinculados a esses contratos, bem como atestar o estado de conservação dos ativos operacionais arrendados no momento da devolução dos bens pelas Arrendatárias;

II - Exercer as seguintes atribuições:

a) Implementar os projetos e estudos sobre transporte ferroviário ou multimodal envolvendo estradas de ferro;

b) projetar, acompanhar e executar, direta ou indiretamente, obras e serviços relativos ao transporte ferroviário ou multimodal, envolvendo estradas de ferro do Sistema Nacional de Viação, sob responsabilidade da União;

c) exercer o controle patrimonial e contábil dos bens operacionais, sobre os quais será exercida a fiscalização, bem como dos bens não-operacionais existentes e os que lhe forem transferidos;

d) implementar medidas necessárias à destinação dos ativos operacionais devolvidos pelas concessionárias, na forma prevista nos contratos de arrendamento;

e) propor ao Ministério dos Transportes a destinação dos ativos operacionais ao término dos contratos de arrendamento, assim como operar e manter os serviços de transportes ferroviários, em todo Território Nacional desde que considerado de interesse da União;

implementar as medidas necessárias ao cumprimento dos Termos de Ajuste de Conduta - TAC, celebrados entre as extintas Empresas, com o Ministério Público, outros órgãos de controle e gerenciamento, outras Autarquias e as Concessionárias;



- g) propor e estabelecer padrões, normas e especificações técnicas para a elaboração de projetos e execução de obras viárias e de prestação de serviços, relativas às estradas de ferro do Sistema Nacional de Viação;
- h) 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, observado o disposto no inciso IX do Art. 24 da Lei nº 10.233, de 2001;
- i) promover as licitações para a execução de projetos e construção dos investimentos da União em obras ferroviárias;
- j) gerenciar, diretamente ou através de contratos, convênios de delegação ou cooperação, efetuados com terceiros, projetos e obras de construção, ampliação de capacidade, melhoria de segurança, e serviços relativos ao transporte ferroviário, conservação, guarda e manutenção do patrimônio, inclusive da infra-estrutura decorrentes de investimentos programados pelo Ministério dos Transportes e autorizados no Orçamento Geral da União ou de PPP's;
- k) gerir e operar os transportes ferroviários em malhas ferroviárias não concedidas e aquelas cujos contratos de concessão vierem a ser objeto de caducidade, bem como aqueles de interesse da União;
- l) promover o desenvolvimento tecnológico da ferrovia para a implantação de centros tecnológicos e realização de convênios com universidades e órgãos científico-educacionais ;

III - Elaborar, sob supervisão do Ministério dos Transportes, o Plano Ferroviário Nacional, num prazo de dois anos;

CAPÍTULO QUARTO - DO PATRIMÔNIO

Art. 8º. - Visando à incorporação do patrimônio da Autarquia, a **SNTF** promoverá:

I - A atualização dos cadastros patrimoniais, sua regularização e escrituração de todos os bens móveis e imóveis operacionais e não-operacionais, integrantes do patrimônio das entidades extintas, inclusive suas participações societárias, aplicando as disposições da Lei nº 6.428/1977 e recuperando, quando possível, suas documentações originais, em especial das antigas ferrovias incorporadas pela **RFFSA** em 1957 e 1998 (**FEPASA**);

II - A identificação de todas as cessões ou alienações feitas pelas Entidades extintas, verificando suas regularidades, inclusive os índices de inadimplência, e determinando as providências cabíveis na Defesa do Patrimônio Público;

III - A identificação do Patrimônio mobiliário das Entidades extintas, apurando e levantando o destino de todo o material rodante, equipamentos e estoques existentes em Janeiro de 1996, sua utilização pelas Concessionárias, estocagem, garagem, extravios e depredações;

IV - O levantamento da Memória Histórica e Cultural dos órgãos extintos, muito especialmente seus Arquivos Técnicos, de Pessoal e de Projetos, de modo a preservá-los e permitir sua utilização técnica, judicial, administrativa e histórico-cultural, subsidiando a atuação em juízo da **SNTF**;

§ 1º - Para os fins desta Lei, consideram-se bens operacionais os bens móveis e imóveis dos órgãos extintos vinculados aos contratos de arrendamento firmados pelos mesmos e, no caso da **FERROVIA NORTE-SUL**, aqueles necessários a operacionalização do tráfego;

§ 2º - O Plano Ferroviário Nacional definirá por trechos de ramais, os bens não operacionais considerados sem interesse ferroviário;



A handwritten signature in dark ink, located at the bottom right of the page.

§ 3º - A União Federal transfere à Autarquia, neste ato, para integralização do patrimônio da mesma, suporte financeiro de suas atividades e fomento à economia local, os direitos de pesquisa e lavra das jazidas minerais situadas na faixa de 30 (trinta) quilômetros paralela a cada lado do limite exterior dos ramais ferroviários a serem construídos direta ou indiretamente pela mesma, que não estiverem nesta data abarcados por anteriores e regulares concessões ;

§ 4º - Em caso de caducidade de quaisquer concessões ou autorizações já existentes nessa faixa de 60 quilômetros de largura que circunscreve os ramais acima, as mesmas serão igualmente incorporadas ao patrimônio da Autarquia;

§ 5º - Os direitos de lavra citados no parágrafo terceiro e quarto, não integram nem integrarão os contratos de concessões e arrendamentos em vigor.

CAPÍTULO QUINTO - DOS DIREITOS E OBRIGAÇÕES

Art. 9 - A **SNTF** promoverá o levantamento e a identificação de todos os direitos e obrigações das Entidades extintas, definindo a evolução de seu ativo e passivo desde 01 de janeiro de 1996;

Art. 10. - *Ficam assegurados aos acionistas minoritários das extintas Empresas, os direitos ao recebimento do valor de suas participações acionárias;*

§1º - Esse valor será calculado com base no valor de cada ação, segundo o montante do patrimônio líquido registrado no Balanço Patrimonial, apurado após realização de Auditorias Operacionais pelo TCU, na data de publicação desta Lei, atualizado monetariamente pelo Índice Geral de Preços-Mercado - IGP-M, da Fundação Getúlio Vargas, publicado no mês anterior à data do pagamento, acrescido de juros de seis por cento ao ano, calculados **pro rata die**.

§2º - A **SNTF** poderá ser autorizada, após a elaboração do PLANO FERROVIÁRIO NACIONAL e o término das auditorias operacionais em andamento, a utilizar os bens definidos pelo Plano como não-operacionais, oriundos das extintas empresas, para indenizações ou venda, nelas incluídas cláusulas de retrovenda ;

Art. 11. - Fica criado junto à estrutura da **SNTF**, o **Fundo Contingente - FC**, a ser gerido pela Autarquia, sob supervisão do Ministério dos Transportes, tendo a natureza contábil e financeira, em valor suficiente, para o pagamento de:

I - participação dos acionistas minoritários das extintas Empresas, na forma prevista nos §1º e §2º do art.10;

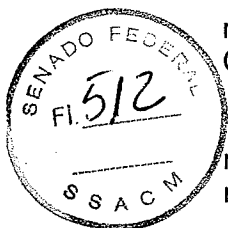
II - despesas decorrentes de condenações judiciais que imponham ônus à Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários, na condição de sucessora trabalhista, por força do disposto no art. 17, relativamente aos passivos originados até a data de edição desta Lei;

III - despesas decorrentes de eventuais levantamentos de gravames judiciais, que estejam em fase de execução até a data de publicação desta Lei, incidentes sobre bens de interesse ferroviário, oriundos das extintas **RFFSA, VALEC, GEIPOT e DNIT - CGFER**;

IV - despesas referentes à recuperação, preservação, guarda, reivindicação e reintegração de posse dos bens móveis e imóveis conforme determinações do Tribunal de Contas da União, Ministério Público Federal e outros órgãos públicos .

V - despesas relativas à regularização, administração, avaliação dos bens móveis e imóveis das extintas entidades e ainda àquelas decorrentes da venda dos bens não operacionais, sem interesse ferroviário.

VI - despesas relativas a pagamentos de demais credores, incluindo a **REFER**, o **SESEF** e o **GEIPREV**.



VII – obrigações relativas a contratos firmados com terceiros;

Art. 12 – O Fundo Contingente é constituído pelos recursos a seguir discriminados:

- I. recebíveis oriundos dos contratos de arrendamentos de malhas ferroviárias, contabilizados nos ativos da extinta **RFFSA**, não adquiridos pelo Tesouro Nacional, nos termos autorizados pela Medida Provisória nº 2.181-45, de 24 de agosto de 2001, até o valor de R\$ 2.444.800.000,00 (dois bilhões, quatrocentos quarenta e quatro milhões e oitocentos mil reais);
- II. valores resultantes da Auditoria Operacional do Tribunal de Contas da União, oriundos da cisão **RFFSA – CBTU / TRENSURB**, movimentados nos exercícios de 1994 a 2000, bem como da incorporação da Ferrovias Paulistas S.A. - **FEPASA** à **RFFSA** e do ressarcimento dos pagamentos feitos por esta última, de obrigação do Estado de S. Paulo.
- III. créditos relativos ao acerto de contas entre a **RFFSA** e a **CVRD**;
- IV. créditos relativos a venda e locação de bens móveis e imóveis;
- V. outros recebíveis e haveres das extintas entidades;
- VI. resultado das aplicações financeiras dos recursos do **FC**; e
- VII. outras receitas previstas em Lei Orçamentária.

§ 1º - O Ministério dos Transportes regulamentará o funcionamento do FC de que tratam os Arts. 11 e 12;

§ 2º - Concluídos os pagamentos das despesas de que trata o art. 11, os ativos remanescentes do FC serão destinados a **SNTF para aplicações no sistema ferroviário de competência da União.**

Art. 13 – A **SNTF, após as finalizações das Auditorias Operacionais em andamento e a definição pelo PLANO FERROVIÁRIO NACIONAL dos bens não operacionais sem interesse ferroviário, estará autorizada a utilizá-los para fins de promover a quitação de seus credores, mediante dação em pagamento ou alienação dos bens, na forma do artigo 10 § 2º, destinando imediatamente os recursos arrecadados para a integralização do FC.**

§ 1º - Para esta quitação os bens deverão ser prévia e expressamente aceitos individualmente, por cada um dos que estejam interessados nesta forma de pagamento dos seus direitos.

§ 2º - Os imóveis não-operacionais, sem interesse ferroviário, poderão, após sua avaliação:

a) ser alienados diretamente a Estados, Distrito Federal, Municípios e entidades públicas que tenham por objeto provisão habitacional, bem como utilizados em Fundo de programas de reabilitação de áreas urbanas centrais, sistemas de circulação e transporte, regularização fundiária e provisão habitacional, Fundo de Investimentos Imobiliários - FII, previstos na Lei nº 8.668, de 25 de junho de 1993, quando destinado a programas de reabilitação de áreas urbanas centrais, sistema de circulação e transporte, regularização fundiária e provisão habitacional de interesse social, tudo na forma da Lei nº 6.987/1982;

Art. 14 - Efetuados os pagamentos das despesas de que trata o Art.11, os ativos remanescentes do FC reverterão para aplicação em despesas de investimento da **SNTF - Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários.**

Art. 15 - O Poder Executivo designa a Caixa Econômica Federal – CEF, como a instituição financeira federal que atuará como Agente Operador do FC e à qual



caberá administrar, regularizar, avaliar e vender os imóveis, na forma das Leis nº 6.987/1982 e 9636/1998.

§ Único - O Ministério da Fazenda em conjunto com o Ministério dos Transportes, regulamentarão o funcionamento do **FC** ;

Art. 16 - Fica a União autorizada a emitir, sob a forma de colocação direta, os títulos que constituirão os recursos do **FC**, lastreados pelos montantes referidos no Art.12, cujas características serão definidas pelo Ministro de Estado da Fazenda.

§ Único - Os títulos referidos neste artigo poderão ser resgatados antecipadamente, a critério dos Ministros de Estado dos Transportes e da Fazenda.

CAPÍTULO SEXTO - DAS AÇÕES JUDICIAIS E DO CONTENCIOSO

Art. 17.- A Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários será representada em juízo por seu corpo jurídico próprio, integrado por Procuradores Federais, contando com a cooperação dos atuais advogados das Entidades extintas, transferidos para a Autarquia, servidores cedidos ou aproveitados de outros órgãos do Ministério dos Transportes ou da Administração Federal, vinculados à Advocacia Geral da União, que deverá assistir à defesa da **SNTF** ;

§ 1º - Os advogados e escritórios de advocacia responsáveis pela representação jurídica das entidades extintas deverão, imediatamente, sob pena de responsabilização pessoal pelos eventuais prejuízos que a Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários venha a sofrer, deverão:

a) peticionar em juízo, comunicando a extinção das Entidades, requerendo que todas as citações e intimações, inclusive trabalhistas, passem a ser dirigidas à Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários - **SNTF**;

b) repassar ao corpo de Procuradores, designados pela Advocacia Geral da União para prestação de serviços e junto à Autarquia, as respectivas informações e documentos necessários à defesa da mesma

§ 2º - Ficam transferidas para a **SNTF** as ações judiciais em que a extintas Empresas sejam autoras, rés, assistentes, oponentes ou terceiras interessadas, inclusive as trabalhistas.

CAPÍTULO SÉTIMO - DOS EMPREGADOS

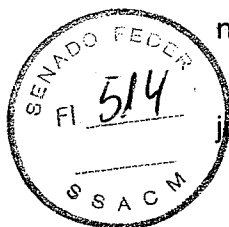
Art. 18 - Ficam transferidos por sucessão trabalhista para a **SNTF** os contratos de trabalho dos empregados ativos integrantes do quadro de pessoal próprio e contratado da **RFFSA, VALEC, GEIPOT e DNIT- CGFER**;

§ 1º - A transferência de que trata o caput dar-se-á por redistribuição e sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual;

§ 2º - Ficam preservados aos empregados os seguintes direitos garantidos nas seguintes legislações:

a) Leis n.º 8.186 de 21 de maio de 1991 e Lei nº 10.478, de 28 de

junho de 2002;



A large, stylized handwritten signature in black ink, likely belonging to a high-ranking official.

b) Lei Estadual n.º 2.061 de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul e os Termos de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul à União, aprovados pela Lei 3.887 de 08 de fevereiro de 1961;

c) Artigos 3º e 14 da Lei Abreu Sodré, de 18/09/69, bem como os artigos 2º, 3º da Lei 10.410 (Laudo Natel), de 28/10/71 e os artigos 3º e 4º da Lei 9.349, de 22/02/96 (Mario Covas).

§ 3º - Fica garantida a continuidade dos pagamentos da parcela sob o encargo da União, relativa aos proventos de inatividade, preservados pelas leis citadas nos parágrafos segundo, terceiro e quarto e demais direitos contidos nesses textos legais;

§ 4º - Fica a referência, para fins do recebimento dos proventos dos aposentados, inativos e pensionistas, de ser adequada e referenciada ao Plano de Cargos e Salários - PCS da nova Autarquia;

§ 5º Até a implantação desse novo Plano de Cargos e Salários permanecem como referência os Planos de Cargos e Salários - PCS, das Empresas extintas.

§ 6º Os empregados transferidos na forma do disposto no **caput** terão seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão e seu desenvolvimento na carreira observará o estabelecido no Plano de Cargos e Salários - PCS da **SNTF**;

§ 7º - Fica transferida para **SNTF** a responsabilidade de comandar o pagamento da parcela sobre o encargo da União, relativo aos proventos de que tratam os parágrafos 2º, 3º e 4º deste artigo;

§ 8º. Ficam garantidos aos empregados das Entidades os direitos decorrentes dos julgamentos dos dissídios coletivos suscitados pelos órgãos sindicais das categorias, quando de seu enquadramento no Plano de Cargos e Salários que será implantado;

Art. 19 - A **SNTF** fica autorizada a celebrar contratos de mão-de-obra especializada e com experiência nos serviços e atividades das extintas Entidades e que serão transferidas a Autarquia, visando suprir as necessidades imediatas de contingente para execução dos serviços e transferência de conhecimento para os novos empregados;

Art. 20 - Os empregados lotados na **SNTF** poderão ser cedidos com ônus para outros órgãos ou entidades da Administração Pública, a critério da Direção da **SNTF**;

Art. 21 - Fica autorizada a **SNTF** a realizar Programa de Desligamento Voluntário para os empregados de que trata o Art. 18, a ser aprovado por ato conjunto, pelos Ministérios dos Transportes e do Planejamento, Orçamento e Gestão.

CAPÍTULO OITAVO - DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 22 - Fica a **SNTF** autorizada a atuar como patrocinadora dos planos de benefícios administrados pela Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social - **REFER** e do Instituto **GEIPREV** de Seguridade Social, na condição de sucessora trabalhista das extintas Empresas, em relação aos empregados referidos no Art. 18, observada a exigência de paridade entre as contribuições da patrocinadora e do participante.

§ 1º - A **REFER** e **GEIPREV**, em conjunto, deverão promover estudos objetivando a unificação desses fundos em uma só instituição, atendidas as determinações da legislação em vigor.

§ 2º - A **SNTF** será a sucessora dos eventuais passivos da extinta **RFFSA** com a **REFER** e **SESEF**, e do extinto **GEIPOT** com a **GEIPREV**.

Art. 23 - Fica o Serviço Social das Estradas de Ferro - **SESEF** vinculado a

SNTF.



JUSTIFICAÇÃO

EM nº _____/2007/Congresso Nacional

Brasília, de de 2007.

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

1. Apresentamos a Vossa Excelência a presente minuta de Projeto de Lei, que se propõe a resolver a situação da Rede Ferroviária Federal S/A – **RFFSA**, da **VALEC Engenharia e Construções**, da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – **GEIPOT** e do **DNIT/CGFER** – Coordenação Geral Ferroviária, através da criação de uma Autarquia Federal, a qual propomos ser chamada de Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários, e dá outras providências.
2. O panorama dos transportes no Brasil, ainda hoje, caracteriza-se pela predominância acentuada do modo rodoviário, justamente aquele de maior consumo energético por tonelada transportada, em detrimento dos sistemas ferroviário e hidroviário (marítimo e fluvial), que em razão das suas próprias características e das peculiaridades geográficas do país, deveriam ser devidamente utilizados para o transporte de grandes cargas e cargas perigosas, a grande e médias distâncias, bem como para transporte de passageiros.
3. No novo e nefasto modelo de gestão do sistema de transporte ferroviário do País, implantado pelo Governo anterior, a malha ferroviária da **RFFSA**, à qual se incorporou a **FEPASA**, foi concedida para empresas privadas explorarem o transporte de carga, com o conseqüente arrendamento dos bens e serviços vinculados. No modelo adotado para a desestatização da **RFFSA**, a empresa permaneceria com inúmeras atribuições e responsabilidades, em especial àquelas relacionadas ao gerenciamento dos contratos de arrendamento, inclusive fiscalizando seus bens que foram somente arrendados e não vendidos às novas operadoras, permanecendo como patrimônio público. Em dezembro de 1999, a despeito das atribuições e responsabilidades, o Governo Federal anterior decretou a dissolução da **RFFSA**, decisão que se mostrou equivocada.
4. Em razão das diretrizes políticas e estratégicas definidas pelo atual Governo, se impõe como imperiosa uma mudança substancial na matriz dos transportes do Brasil e o estabelecimento de um Sistema Nacional Básico de Transportes, integrado e intermodal, capaz de atender, eficientemente, às grandes demandas que o crescimento econômico e social do País suscitará. Somente assim, o escoamento e a distribuição da nossa produção (agrícola, mineral e industrial) quer para o consumo interno, quer para as exportações, se farão de forma rápida e a custos mínimos, o que desonerará a cadeia logística e beneficiará a sociedade como um todo. Somente assim os cidadãos e as cidadãs desse País poderão se movimentar utilizando-se de meios de locomoção adequados, rápidos, seguros e econômicos. Dessa forma, é necessário que o Governo Federal promova ações no sentido de revitalizar e incrementar o setor ferroviário, para que ele possa assumir o papel que técnica e socialmente lhe compete no cenário dos transportes, propiciando condições para a construção de um Brasil próspero e justo.
5. Para tal se faz necessário manter, melhorar e ampliar a oferta de transportes nos diversos trechos e corredores ferroviários já existentes, tais como aqueles de acesso aos portos, assim como construir novos trechos e ligações de forma a interligar as diversas regiões do País, a implantar linhas estratégicas para a integração e segurança nacionais, a atender novas rotas de escoamento e a reativar trechos erradicados que hoje se configuram como importantes eixos ferroviários.



necessário, também, eliminar-se pontos críticos, sobretudo as interferências impostas pelo crescimento urbano, elevando-se com isso a velocidade do transporte e reduzindo-se os tempos das viagens.

6. Nesse sentido, a construção do anel ferroviário de São Paulo (SP), a transposição de Belo Horizonte (MG) e Alagoinhas (BA), o contorno de São Félix (BA) e Candeias (BA), a ampliação da capacidade de transporte e melhoria das ligações aos portos de Santos (SP), Sepetiba (RJ), Itaqui (MA), a construção de acessos a novos portos tais como Vila do Conde (PA) e Campinho (BA), que seria o terminal de uma nova rota para escoamento da produção agrícola e mineral do Centro Oeste da Bahia e, ainda, as conclusões das ferrovias Norte-Sul, Transnordestina e Ferronorte, são, dentre outras, obras de extrema importância para a ampliação da capacidade de transporte do País.
7. Faz-se também necessário, como um imperativo social, a implantação do Programa de Resgate do Transporte Ferroviário de Passageiros, com a implantação: a) dos trens regionais sobretudo aqueles que ligarão pólos de grande concentração populacional e/ou atração econômica acentuada, já com demandas comprovadas e com estudos de viabilidade (em alguns casos) realizados pelo BNDES; b) dos trens turísticos, com a finalidade de desenvolver o turismo preservando o patrimônio ferroviário Nacional; c) dos trens de alta velocidade, nos trechos cujos estudos indicam sua viabilidade e que já contam com o interesse de empresários estrangeiros para a construção das vias, aquisição dos comboios e equipamentos, bem como a operação dos trens.
8. A implementação de tais ações e investimentos além de gerar emprego e renda, capacita o transporte ferroviário para a distribuição de cargas a um custo mais baixo e permite a retomada dos transportes ferroviários de passageiros, o que há muito se reivindica. Terão assim, essas ações, um grande impacto na opinião pública e na economia Nacional.
9. Atualmente existem no Governo, três entidades que cuidam da ferrovia: a **VALEC** Engenharia e Construções Ferroviárias, o **DNIT / CGFER** – Coordenação Geral Ferroviária e a Rede Ferroviária Federal S/A - **RFFSA** em Liquidação que, além de atividades conflitantes, tem problemas estruturais, sofrem de demandas jurídicas de várias ordens e ainda dispersam os 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.
10. Para que o Governo Federal possa, de forma efetiva, avançar nas suas propostas com relação ao setor ferroviário e tenha controle dos projetos e ações necessárias ao resgate e desenvolvimento da ferrovia no Brasil, é imperativa uma reestruturação do setor para dotar a União de um único órgão, enxuto e ágil, capaz de assumir, com eficácia, todos esses encargos, evitando conflitos de atribuições e aproveitando a mão-de-obra disponível, incluindo-se aí, o pessoal especializado do **GEIPOT**, também em processo de liquidação.
11. Assim sendo cabe ao Governo, nesta reestruturação, aproveitar o momento para resolver a situação da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – **GEIPOT** e da Rede Ferroviária Federal S/A - **RFFSA**, sendo que a primeira tem conflito de atribuições com a Secretaria de Política Nacional de Transportes - SPNT e a última vem sofrendo com o bloqueio de contas bancárias, penhora de imóveis devido a várias ações judiciais demandas contra a mesma. A **VALEC** que está incluída no PND e tem atribuições conflitantes com o **DNIT / CGFER**, no que diz respeito à construção de infra-estrutura viária, sendo que esse último está subordinado à Diretoria de Infra-estrutura Terrestres (DIT) do **DNIT** e não tem merecido importância relevante por parte do órgão que concentra sua atenção, quase que exclusivamente, nas questões rodoviárias.
12. A implementação de um órgão que agregasse o esforço, o pessoal e o patrimônio ferroviário também deveria evitar uma maior concentração de poder e recursos no **DNIT** que atualmente responde por cerca de 85% do orçamento destinado ao Ministério dos Transportes e que, devido ao seu tamanho estrutural e de suas atribuições relativas ao



setor rodoviário, ferroviário e hidroviário, tem se mostrado incapaz de um gerenciamento eficiente dos serviços necessários aos modais, todos eles estrategicamente importantes dentro do Sistema Nacional de Transportes e com demandas técnicas especializadas e diferenciadas, agregadas a um enorme volume de encargos.

13. A ampliação da estrutura do **DNIT** para fins de agregar diretorias e estruturas suficientes para o trato das ações relativas aos três setores, não desprezando ainda as questões relativas ao transporte Dutoviário, há muito sem qualquer atenção por parte do órgão, faria com que o mesmo diminuísse ainda mais sua eficiência, devido aos gargalos estruturais inerentes ao órgão, pelos quais tramitam projetos, licitações, ordens de serviço e seus devidos pagamentos, gestão de pessoal, enfim, uma série de atividades que desembocam em áreas internas ao **DNIT** que tem a responsabilidade da gestão comum de todos os processos, independentemente que sua proveniência, seja de uma Diretoria modal ou outra.
14. A manutenção ou ampliação do **DNIT**, devido a sua concentração de recursos financeiros e portanto poder político, faz com que o órgão dispute espaço e prestígio com o próprio Ministério dos Transportes o que acaba por gerar conflitos relevantes de ordem política.
15. Assim sendo se faz necessário que o Governo Federal viabilize a criação de uma entidade independente e que possa ser responsável para o desenvolvimento do setor ferroviário e ainda zelar pela preservação de seu imenso patrimônio, construído através de um grande esforço do Povo Brasileiro.
16. Para tal, entendemos que a melhor alternativa é a criação de uma **Autarquia** que agregue as atividades e a mão-de-obra especializada da **RFFSA**, **GEIPOT**, **VALEC** e **DNIT – CGFER**, sendo as atividades desta última desagregadas do **DNIT**. A solução autárquica possibilita uma melhor proteção da instituição e de seu patrimônio, sobretudo com relação aos problemas que atualmente recaem sobre a **RFFSA**;
17. Assim, tem-se que somente com a criação de uma **Autarquia** que denominamos **Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários**, incorporando o patrimônio e quadros de pessoal da **RFFSA**, da **VALEC**, do **GEIPOT** e do **DNIT / CGFER**, será possível a realização de novos investimentos no setor ferroviário, com a necessária melhoria da infra-estrutura de transportes e o impacto positivo na geração de empregos.
18. Com a presente proposta, a **Autarquia** sucederá a **RFFSA**, a **VALEC**, o **GEIPOT** e o **DNIT-CGFER**, que deverão ser extintos, em seus direitos e obrigações, não havendo, assim, prejuízo para credores ou redução de investimentos em transporte ferroviário.
19. Considerando a importância de se garantir total transparência e credibilidade ao processo, especialmente no que diz respeito à indenização aos acionistas minoritários, bem como ao pagamento de outros passivos que passam automaticamente para a responsabilidade da União, propõe-se a criação do "Fundo Contingente - FC", na **SNTF**, supervisionado pelo Ministério dos Transportes, o qual será constituído de recursos oriundos do Tesouro Nacional, lastreados nos recebíveis das extintas empresas, tais como aqueles, decorrentes dos contratos de arrendamento das malhas ferroviárias, aluguéis, acertos de contas com as concessionárias, outras empresas credoras, etc..., bem como, de outros decorrentes da venda de imóveis não-operacionais sem interesse para o setor ferroviário, definidos pelo MT.
20. Com o propósito de se evitar a demissão automática dos empregados das extintas **RFFSA**, **VALEC**, **GEIPOT** e do **DNIT – CGFER**, que causaria problema social e perda de mão-de-obra especializada, propomos a absorção desse empregados pela Autarquia, por sucessão trabalhista visto que a Lei 9.962 de 22 de fevereiro de 2000, que disciplina o regime de emprego público do pessoal da Administração Federal Direta, Autárquica e Fundacional, e dá outras providências, dispõe em seu Art. 1º que o pessoal admitido para emprego público na Administração Federal Direta, Autárquica e Fundacional terá sua relação de trabalho regida pela Consolidação das Leis do Trabalho. Esta Autarquia será vinculada ao Ministério dos Transportes.
21. Para a realização dos trabalhos da Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários – **SNTF**, propomos a criação de cargos em comissão, representando 80 % (oitenta por cento) dos cargos e contratos originários das empresas extintas em um quadro de pessoal com, no mínimo, 800 empregados.



1. Síntese do problema ou da situação que reclama providências:

Reestruturação do Setor Ferroviário sob a administração Federal visando o atendimento das necessidades do Setor sob a responsabilidade do Governo Federal e a retomada dos investimentos no setor de transporte ferroviário no País.

2. Soluções e providências contidas no ato normativo ou na medida proposta:

Edição de Projeto de Lei que determina a criação de uma Autarquia Federal denominada Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários e a absorção por esta dos respectivos quadros de pessoal e patrimônios da Rede Ferroviária Federal S/A – em Liquidação, da VALEC Engenharia e Construções Ferroviárias S/A, do GEIPOT – Empresa Brasileira de Projetos de Transportes, em liquidação e do DNIT / CGFER, entidades estas que deverão ser extintas com a criação da Autarquia, ficando esta responsável pela supervisão, controle e fiscalização dos bens operacionais arrendados com o apoio da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, entre outras providências.

3. Alternativas existentes às medidas propostas:

Proposta de MP extinguindo a RFFSA, transferindo o pessoal para o GEIPOT e Patrimônio para o DNIT;

Projeto de Lei criando uma outra empresa SA, a Transfer, através da fusão da RFFSA, da VALEC da CBTU e do Trensurb;

Proposta de MP criando uma Autarquia Especial Temporária visando a absorção das atividades, patrimônio e pessoal da RFFSA e da VALEC com sua posterior extinção e transferência dos bens, direitos e obrigações para uma Diretoria Ferroviária no DNIT, criada a partir da Coordenação Geral Ferroviária.

4. Custos

Os recursos necessários à adoção das medidas propostas serão provenientes de utilização de disponibilidades de caixa das empresas que serão absorvidas, de alienação de bens imóveis não operacionais sem interesse ferroviário, de recebíveis provenientes dos contratos de arrendamento de bens e de concessões de serviços ferroviários, de multas e ações em curso cuja RFFSA é autora, do encontro de contas entre a RFFSA e Concessionárias, de receitas provenientes de aluguéis de imóveis não operacionais, de outros recebíveis de direito das empresas em extinção e da emissão de títulos do Tesouro Nacional.

5. Razões que justifiquem a urgência (a ser preenchido somente se o ato proposto for Medida Provisória ou Projeto de Lei que deva tramitar em regime de urgência):

A relevância e a urgência que estão a exigir a tramitação deste Projeto de Lei decorrem da necessidade da reestruturação do Setor Ferroviário no âmbito do Governo de forma a possibilitar que as atividades necessárias para o desenvolvimento do Setor sejam efetuadas de forma eficiente, eficaz e econômica por parte da União e ainda possibilitar novos investimentos para o setor ferroviário.

6. Impacto sobre o meio ambiente (sempre que o ato ou medida proposta possa vir a tê-los):

Não há.

7. Alterações Propostas: (a ser preenchido somente no caso de alteração do Projeto de Lei)

Texto Atual

Não se aplica.

Texto Proposto

Não se aplica

8. Síntese do parecer do relator:

PARLAMENTAR

