

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 353, DE 2007
(MENSAGEM Nº 12, de 23/01/2007 – CN)

Dispõe sobre o término do processo de liquidação e a extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, altera dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências.

Autor: PODER EXECUTIVO

Relator: Deputado Jaime Martins

I - RELATÓRIO

A Medida Provisória indicada na epígrafe se destina a revitalizar o setor ferroviário. Para atingir tal objetivo, promove a extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA. Tal sociedade de economia mista, constituída com base em autorização concedida pela Lei nº 3.115, de 16 de março de 1957, foi incluída no Programa Nacional de Desestatização – PND pelo Decreto nº 473, de 9 de março de 1992, e teve sua dissolução, liquidação e extinção determinada pelo Decreto nº 3.277, de 7 de dezembro de 1999. A despeito de tantos anos passados, o processo de sua liquidação ainda não foi concluído.

Ressalte-se, desde logo, que a matéria foi objeto da Medida Provisória nº 246, de 6 de abril de 2005, a qual foi rejeitada pelo Congresso Nacional em 21 de junho de 2005. Embora exista semelhança entre tais diplomas, eles diferem em pelo menos três pontos fundamentais. O primeiro consiste nos critérios de atualização monetária das participações minoritárias. O



segundo é que a Medida Provisória nº 246, de 2005, transferia os empregados ativos da RFFSA para a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – GEIPOT, enquanto a Medida sob comento os transfere para a VALEC – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. Finalmente, não constam da MP 353, de 2007, alterações de legislação que eram determinadas pela MP 246, de 2005, e que posteriormente foram implementadas pela Lei nº 11.314, de 2006. Todavia, mais ainda do que em função de seus respectivos textos, as Medidas Provisórias nº 246/05 e nº 353/07 se distinguem pelas circunstâncias em que foram adotadas. Apenas no interregno entre a publicação de uma e de outra, o prejuízo acumulado e o endividamento da RFFSA aumentaram em mais de R\$ 1 bilhão (um bilhão de reais).

A Medida Provisória ora relatada encerra tanto o processo de liquidação da companhia quanto os mandados do Liquidante e dos membros do Conselho Fiscal.

A União assume os direitos e as obrigações da RFFSA, os quais serão inventariados em processo coordenado e supervisionado pelo Ministério dos Transportes. É assegurado o pagamento das participações dos acionistas minoritários, com base no valor do patrimônio líquido apurado em balanço patrimonial, o qual poderá ser feito mediante dação em pagamento de bens não-operacionais da RFFSA. As atribuições da assembléia geral de acionistas relativas à aprovação do balanço de extinção são transferidas para o Ministro de Estado da Fazenda.

Os empregados ativos integrantes do quadro de pessoal da sociedade extinta são transferidos para a VALEC – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., mantida a remuneração e preservados os direitos à complementação de aposentadoria e ao desenvolvimento na carreira previsto no plano de cargos e salários da RFFSA. Os empregados que não estiverem cedidos a outros órgãos ou entidades públicas ficarão à disposição da Inventariança enquanto necessário, podendo ser cedidos à Advocacia-Geral da União, ao Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, ao Ministério dos Transportes, ao Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - DNIT, à Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, à Agência Nacional de



Transportes Aquaviários – ANTAQ e ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN.

Os empregados ficam alocados em quadro de pessoal em extinção, de modo que, em caso de demissão, dispensa, aposentadoria ou falecimento de um empregado, a vaga por ele ocupada é extinta. Quando não mais houverem integrantes do quadro em extinção, a complementação de aposentadoria passará a ser reajustada pelos índices e na periodicidade previstos pelo Regime Geral de Previdência Social.

O Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão é autorizado a aprovar proposta da VALEC para implementação de Programa de Desligamento Voluntário dos empregados a ela transferidos.

Observada a paridade entre as contribuições da patrocinadora e de cada participante, o encargo de patrocinadora dos planos de benefícios administrados pela Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social – REFER poderá ser exercido pela União, em relação aos beneficiários assistidos pela RFFSA, e será assumido pela VALEC, em relação aos empregados a ela transferidos, cujo conjunto constituirá massa fechada.

A União, por meio do Ministério dos Transportes, repassará à VALEC recursos orçamentários e financeiros para custeio das despesas com os empregados a ela transferidos.

Nas ações judiciais em que figure como autora, ré, assistente, oponente ou terceira interessada, a RFFSA será sucedida pela VALEC, em se tratando de ações trabalhistas relativas aos empregados a ela transferidos, e pela União, nas demais ações. Em ambos os casos, os atuais procuradores judiciais ficam incumbidos, sob pena de responderem por eventuais prejuízos, de comunicar ao juízo competente a sucessão legalmente determinada, bem como de repassar à sucessora todas as informações e documentos relativos aos processos judiciais.

Os imóveis não-operacionais da sociedade de economia mista extinta são incorporados ao patrimônio da União, enquanto os demais



bens, ressalvados os móveis necessários às atividades de inventariança, são transferidos para o DNIT. O IPHAN receberá, administrará e zelará pela guarda e manutenção dos bens de valor artístico, histórico ou cultural, assegurado o compartilhamento para uso ferroviário dos operacionais, ou seja, aqueles vinculados aos contratos de arrendamento celebrados pela RFFSA.

É instituído o Fundo Contingente da Extinta RFFSA - FC, de natureza contábil, constituído por (1) até R\$ 300 milhões, apurados com a emissão de títulos do Tesouro Nacional; (2) até R\$ 1 bilhão em recursos do Tesouro Nacional, provenientes da emissão de títulos, em montante equivalente ao produto da venda de imóveis não-operacionais; (3) até quase R\$ 2,5 bilhões em recebíveis, oriundos dos contratos de arrendamento de malhas ferroviárias integrantes dos ativos da RFFSA; (4) rendimentos das aplicações financeiras dos recursos do próprio Fundo; e (5) outras receitas orçamentárias. Os títulos emitidos pelo Tesouro Nacional serão colocados no mercado ao par, ou seja, sem ágio ou deságio, e do mesmo modo resgatados, ainda que antecipadamente.

A Secretaria de Patrimônio da União indicará os imóveis não-operacionais oriundos da RFFSA a serem alienados mediante leilão ou concorrência pública, dispensada autorização do Presidente da República. O Poder Executivo designará instituição financeira federal para atuar como agente operador do Fundo Contingente, a qual ficará incumbida de administrar, regularizar, avaliar e vender os imóveis, efetuar a cobrança administrativa, receber o produto da venda, encaminhar à Advocacia-Geral da União as informações e documentos eventualmente necessários à defesa dos interesses da União e ainda representá-la na celebração dos contratos de compra e venda, na forma de instrumentos particulares com força de escritura pública.

Os imóveis serão pagos em até sessenta meses e alienados nas condições estabelecidas pela Lei nº 9.636, de 1998, ou seja, com prestações calculadas pela Tabela Price, taxa nominal de juros de 10% ao ano, entrada mínima de 20% do preço e garantia mediante alienação fiduciária. Os ocupantes de imóveis terão preferência para a compra dos mesmos, em condições idênticas às oferecidas pelo vencedor da licitação ou, em se tratando



de cidadãos de baixa renda ou de empregados da RFFSA, ativos ou inativos, e respectivos pensionistas, em condições mais favoráveis, tais como parcelamento do saldo em até trezentas prestações mensais, redução da taxa de juros para 7% e do valor do sinal para 5%, podendo ser dividido em duas parcelas.

O produto das vendas será imediatamente recolhido à conta do Tesouro Nacional, o qual o utilizará para amortizar a dívida pública e emitirá títulos, em valor equivalente, para capitalizar o Fundo Contingente. Tendo as alienações atingido o valor de R\$ 1 bilhão, os imóveis remanescentes serão destinados conforme determina a legislação patrimonial da União. Poderão, contudo, ser alienados diretamente a Estados, ao Distrito Federal, a Municípios e a entidades públicas que tenham por objeto provisão habitacional, bem como utilizados em Fundos de Investimentos Imobiliários previstos na Lei nº 8.668, de 25 de junho de 1993, quando destinados a programas de reabilitação de áreas urbanas centrais, sistemas de circulação e transporte, regularização fundiária e provisão habitacional de interesse social. O Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão poderá formalizar termos de entrega provisórios de imóveis não-operacionais a órgãos e entidades federais, estaduais ou municipais.

Os recursos do FC serão utilizados para o pagamento (1) das participações acionárias minoritárias; (2) de condenações judiciais da VALEC ao pagamento de passivos trabalhistas a ela transferidos; (3) de despesas com o levantamento de gravames judiciais incidentes sobre bens imprescindíveis à administração pública; e (4) de despesas com a regularização, administração, avaliação e venda dos imóveis não-operacionais. Satisfeitas tais obrigações, o saldo remanescente do Fundo reverterá ao Tesouro Nacional.

São criados 157 cargos em comissão, distribuídos por ato do Poder Executivo. Os destinados às atividades de inventariança serão restituídos à Secretaria de Gestão do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão à medida que aquelas sejam concluídas, e os demais integrarão a estrutura regimental dos órgãos aos quais forem distribuídos.

A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que reestruturou os transportes aquaviário e terrestre, é aprimorada mediante adequação ou



acréscimo de dispositivos, conforme exposto em seguida. A primeira alteração deixa claro que apenas o transporte ferroviário regular de passageiros é objeto de permissão, pois o transporte não regular é objeto de autorização. São excluídos, da receita da ANTT, os recursos provenientes dos contratos de arrendamento contabilizados nos ativos da RFFSA, os quais são incorporados ao Fundo de Contingência criado pela Medida Provisória sob comento. São acrescentadas atribuições ao DNIT. Transferem-se do Ministério dos Transportes para o do Planejamento, Orçamento e Gestão as responsabilidades relativas à aposentadoria de ferroviários. Atualiza-se a referência à entidade para a qual foram transferidos os empregados da RFFSA, indicando-se a VALEC no lugar da ANTT. O Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão é autorizado a utilizar a Inventariança da RFFSA, mediante convênio, para a adoção das medidas administrativas decorrentes da transferência das responsabilidades relacionadas à aposentadoria de ferroviários.

Por fim, a Medida Provisória nº 353 revoga os seguintes dispositivos legais:

I - da Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997, o § 6º do art. 2º, o qual remete ao Conselho Nacional de Desestatização a formulação de diretrizes norteadoras da celebração, pela Secretaria de Patrimônio da União, de convênios ou contratos envolvendo a transferência ou outorga de direitos sobre imóveis da União;

II - da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, os arts. 114-A e 115, que tratam dos Quadros de Pessoal em Extinção criados para absorver empregados da RFFSA e de outros órgãos e entidades;

III - da Medida Provisória nº 2.161-35, de 23 de agosto de 2001, a parte do art. 1º que acrescentou o dispositivo a que se refere o item I acima;

IV - da Medida Provisória nº 2.217-3, de 4 de setembro de 2001, a parte do art. 1º que confere nova redação ao art. 14, IV, b, da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, bem como aos dispositivos, do mesmo diploma legal, citados no item II acima.



À Medida Provisória foram apresentadas 232 emendas, as quais são sucintamente descritas no Quadro-Resumo anexo. Os principais tópicos emendados são comentados a seguir.

1. Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF

A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, em seu art. 105, autorizou a transferência das atividades do Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF para entidades de serviço social autônomas ou do setor privado com atuação congênere. A manutenção de suas finalidades é prevista nas Emendas de nºs 1 a 8, que o transferem para a VALEC, bem como nas de nºs 87, 88, 126 a 156, 158 a 171 e 179, que o vinculam ao DNIT. Além de vincularem o SESEF ao DNIT, as Emendas de nºs 109 a 113, 180, 181, 182, 194, 202, 204, 207, 208, 214 e 231 ainda lhe destinam o produto da cobrança de taxa adicional de 2% sobre as tarifas ferroviárias.

2. Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social – REFER

As Emendas de nºs 9 a 17 e 123 a 125 acrescentam, entre as obrigações assumidas pela União, a dívida atuarial da RFFSA com a REFER. As Emendas nºs 97 a 108, 114 e 115 abrem aos empregados da VALEC a participação em plano de benefícios administrado pela REFER.

3. Fundo Contingente da Extinta RFFSA – FC

São incluídas, entre as despesas cobertas pelo FC:

- pela Emenda nº 19, os créditos trabalhistas, em lugar das participações dos acionistas minoritários;
- pelas Emenda de nºs 21 a 23, quaisquer despesas decorrentes de condenações judiciais;
- pela Emenda nº 25, as necessárias ao ressarcimento de concessionárias eventualmente condenadas, judicialmente, ao pagamento de obrigações da RFFSA.



A constituição do Fundo é alterada pelas Emendas de nºs 26, que elimina os limites máximos de recursos em títulos do Tesouro Nacional, e 27, que incorpora ao FC recebíveis anteriormente transferidos à União.

4. Bens móveis e imóveis da RFFSA

A Emenda nº 18 ressalva, dentre os bens que podem ser dados em pagamento, aqueles “situados na faixa de domínio das concessionárias” e os necessários à prestação do serviço público e por elas utilizados. A Emenda nº 29 transfere ao DNIT os imóveis não-operacionais localizados ao longo das faixas de domínio ferroviário. A Emenda nº 40 restringe a possibilidade de alienação aos imóveis segregados da operação ferroviária, enquanto a de nº 41 veda a alienação dos bens localizados no interior dos pátios ferroviários.

A Emenda nº 28 determina a doação, à Ferroeste, dos bens operacionais localizados no Paraná.

A Emenda nº 30 autoriza o IPHAN a ceder bens de valor artístico, histórico e cultural a entes públicos e entidades civis.

A Emenda nº 31 suprime os dispositivos que tratam da alienação dos imóveis não-operacionais, a qual seria regulada pelos arts. 12 e 13 da Medida Provisória nº 335, de 23 de dezembro de 2006, enquanto as Emendas de nºs 33, 36 e 39 pretendem autorizar a venda direta de tais bens.

5. Empregados da RFFSA

Evitar a alocação dos empregados oriundos da RFFSA em quadro de pessoal em extinção é objeto das Emenda de nºs 43 a 45, 47 a 49, 51 a 89, 91 a 95 e 219. A incorporação dos empregados da RFFSA ao Plano de Cargos e Salários da VALEC é determinada pelas Emendas de nºs 44, 45, 49, 57 a 89, 91 a 95 e 219.

Autorizam a cessão dos ferroviários, independentemente de designação para cargo em comissão e sem ônus para o cessionário, além de ao Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, ao Ministério dos Transportes,



ao DNIT, à ANTT, à ANTAQ e ao IPHAN, conforme previsto na Medida Provisória sob comento, também:

- à Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU e à Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – Trensurb, as Emendas de nºs 44, 57 a 70, 73 a 77, 79 a 85 e 87;

- à CBTU e ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – Ibama, as Emendas de nºs 48, 52, 54, 55 e 56;

- à CBTU, a Emenda nº 53;

- à CBTU, à Trensurb, à Metrorec, à Metrofor, à Metrosal e à Metrobh, as Emendas de nºs 71, 72, 78 e 86.

6. Complementação de aposentadoria

Enquanto a Medida Provisória sob comento estabelece que, a partir do desligamento do último empregado ativo do quadro de pessoal em extinção, a complementação de aposentadoria dos ferroviários passe a ser reajustada da mesma forma que os benefícios do Regime Geral da Previdência Social – RGPS, preceituam as emendas:

- nº 46 que, a partir da extinção do quadro, sejam aplicados os mesmos reajustes concedidos aos servidores ativos do Ministério dos Transportes;

- nºs 48, 52 a 56, 61, 66, 71, 84 e 85 que sejam aplicados, desde já, os mesmos reajustes concedidos aos empregados ativos oriundos da RFFSA;

- nºs 60, 73 e 82 que seja aplicada a regra prevista na MP, com ressalva expressa afastando a incidência do teto de benefícios do RGPS;

- nºs 62, 64, 65, 70, 72, 74, 79, 81 e 86 que a vinculação aos reajustes dos benefícios do RGPS seja adotada imediatamente, com ressalva expressa afastando a incidência do teto.



Estendem o direito à complementação de aposentadoria:

- aos empregados oriundos do Escritório Regional da Malha Paulista, as Emendas de nºs 87, 126 a 130, 132 a 139, 141 a 151 e 153 a 156;

- a todos os ferroviários que vierem a se aposentar pela VALEC, as Emendas de nºs 89 e 91 a 95.

As Emendas de nºs 126 a 156, 159 a 175 e 177 a 179 pretendem evitar a transferência da gestão de aposentadorias para o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, mantendo-a no Ministério dos Transportes.

7. Exclusão da VALEC do PND

Preconizam a exclusão da VALEC – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. do Programa Nacional de Desestatização – PND as Emendas de nºs 90, 185, 187, 195 a 200, 212, 213 e 217.

As Emendas Substitutivas Globais de nºs 220, 221, 223 a 226, 228 e 230 também prevêm tal providência, pois tratam da transformação da VALEC em empresa denominada Ferrovias Brasileiras S.A. – FEBRASA.

8. Cargos em comissão

As Emendas de nºs 116 a 118 eliminam a criação de cargos em comissão, enquanto as de nºs 119 a 122 visam determinar a extinção automática de tais cargos ao término do processo de inventariança.

9. Polícia Ferroviária Federal

Dispõem sobre a instalação da Polícia Ferroviária Federal, que absorveria, no regime estatutário, empregados da RFFSA, da CBTU e da TRENURB, as Emendas de nºs 188 a 193 , 201, 203, 205, 206 e 209.

10. Outras matérias

Algumas emendas tratam de assunto sem qualquer relação com o objeto da Medida Provisória nº 353, de 22 de janeiro de 2007. Dentre



essas podem-se citar as de nºs 183 e 186, as quais se destinam a alterar as relações de portos e de rodovias, respectivamente, do Plano Nacional de Viação. Mas as Emendas de nº 216, que trata do Programa de Recuperação Fiscal – REFIS, e nº 218, que assegura aos servidores civis lotados em órgãos militares a escritura de imóveis em que residam há 20 anos ou mais.

Antes de se passar à apreciação da matéria, registre-se que, em virtude da vedação regimental ao exercício da relatoria pelo próprio autor da proposição, este relator solicitou, por meio do Requerimento nº 398, de 2007, a retirada das Emendas de nºs 18, 25, 27, 35, 40, 41, 56, 92, 110, 158, 175, 209 e 214.

II - VOTO DO RELATOR

Fernando Pessoa era tomado por êxtase metafísico ao contemplar o cais de pedra e os navios que partiam.

Minha conterrânea, Adélia Prado, poetisa divinopolitana, sentia o mesmo êxtase do poeta português ao pensar no trem de ferro e no seu apito rouco que não mais se ouve:

“Um trem-de-ferro é uma coisa mecânica,
mas atravessa a noite, a madrugada, o dia,
atravessou minha vida,
virou só sentimento.”

Assim foi o gemido rouco de Adélia Prado, filha de ferroviário, nascida ao lado da linha do trem, em Divinópolis, Minas Gerais! E



assim é que, desde muito tempo, o trem de ferro tem atravessado a vida e o sentimento de inúmeras gerações de brasileiros.

A partir de 30 de abril de 1854, quando o Barão de Mauá inaugurava a primeira ferrovia brasileira, ligando a praia de Estrela, no fundo da Baía de Guanabara, até a Raiz da Serra de Petrópolis, o trem de ferro atravessou a vida, povoou e alimentou os sonhos de crianças, jovens, românticos e saudosistas, poetas, escritores e de grandes talentos da nossa música como Milton Nascimento; Heitor Villa-Lobos; Ferreira Gullar; Kleiton e Kledir; Manuel Bandeira, Gilberto Gil e tantos outros.

O trem fazia e continua fazendo parte do nosso cancionário popular; inspirando compositores, letristas, arranjadores, cineastas, pintores, enfim, artistas de toda nossa diversidade cultural. Gilberto Freire, em "Memórias da Minha Infância", descreveu magistralmente sua emoção quando, a cavalo, foi ver um trem de verdade pela primeira vez em sua vida, pois, até então, só o conhecia através de gravuras ou de brinquedos: -"Na ansiedade daquele primeiro encontro eu me empinava todo nos estribos do meu cavalo para ver a fumaça saindo pela chaminé e ouvir o apito da locomotiva". E esse fascínio que o trem de ferro sempre exerceu sobre os amantes da ferrovia perdura até os dias atuais.

Para uma categoria muito especial de brasileiros, no entanto, ao êxtase e fascínio no amor soma-se a condição peculiar da dedicação, quase sempre integral, de suas vidas à causa da ferrovia e ao engrandecimento do Brasil.

Refiro-me à laboriosa classe dos ferroviários que, ao longo de décadas, ajudou a construir não só as ferrovias brasileiras mas, sobretudo, o progresso da Nação, transformando a profissão em sua própria vida; doando-se irrestritamente a essa causa e transportando, com muito zelo e orgulho, por todos os rincões deste País, passageiros e cargas, conduzindo o desenvolvimento, a alegria e a esperança de um povo.

Neste momento, quero render minhas veementes homenagens a essa extraordinária categoria que, de forma repreensível e injustificável, durante todo processo de privatização, liquidação e extinção da



RFFSA foi colocada à margem das discussões, e da qual tentaram usurpar direitos conquistados com a labuta de uma vida, como que a espiar equívocos cometidos ao longo dos anos na nossa história ferroviária. Assim, a maior distinção que lhe poderia prestar, ao aceitar o ingrato encargo de Relator da Medida Provisória nº 353, de 2007, foi estabelecer, com clareza, o critério de que não aceitaria, em hipótese alguma, a supressão de direitos legitimamente adquiridos, já que ativos e inativos merecem o respeito e a solidariedade da Nação para cujo desenvolvimento tanto contribuíram.

Assegurar, ainda, que todos os segmentos pertinentes fossem ouvidos na discussão da matéria e impedir que o necessário renascimento do setor ferroviário aconteça à custa do sangue de trabalhadores que, ao longo do tempo e com muito suor, concederam sempre o melhor de si para o Brasil, impunham-se como requisitos fundamentais a serem considerados.

Tão logo houve a designação da Relatoria, requeri à Comissão de Viação e Transportes a realização de audiências públicas que permitissem um amplo debate sobre a Medida Provisória. Como o Colegiado prontamente aprovou, por unanimidade, a proposta apresentada, já na manhã do dia 7 de março de 2007 representantes dos Ministérios dos Transportes e do Planejamento, Orçamento e Gestão discorreram sobre a proposta do Governo e responderam as indagações feitas pelos parlamentares presentes à reunião. Na tarde do mesmo dia trouxeram a público suas considerações representantes da Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Cargas – ANUT; da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários – ANTF; do Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF; da Federação das Associações de Engenheiros Ferroviários – FAEF; da Federação Nacional Independente de Trabalhadores sobre Trilho; do Sindicato dos Ferroviários Zona Central do Brasil; da Federação Nacional das Associações dos Ferroviários Aposentados e Pensionistas – FENAFAP, da Polícia Ferroviária Federal, bem como da Federação Nacional dos Trabalhadores Ferroviários.

Como este Relator sempre reservou e reservará aos ferroviários o mais profundo respeito de que são merecedores, afora as audiências públicas, fez questão de receber e ouvir incansavelmente todos



aqueles que o procuraram. Incontáveis reuniões foram realizadas e a proposição extensamente debatida com todos os segmentos nela interessados e/ou envolvidos: Governo, ferroviários ativos e inativos, empresas concessionárias e usuárias do transporte de carga.

Acreditamos, portanto, que o presente relatório atende a todos os direitos e interesses legítimos que poderiam ser contemplados no âmbito da Medida Provisória nº 353, de 2007.

Naturalmente, gostaria de estar aqui hoje, nesta Tribuna, para comemorar, numa sessão solene, com pompas e festas, o cinqüentenário da RFFSA que se completaria no último dia 16 de março. No entanto, se parafrasearmos Drummond, a Rede Ferroviária é hoje um retrato na parede. E como dói! Como dói para os ferroviários! Como dói para os brasileiros! Como dói perceber com que descaso e incompetência o tema ferrovia tem sido tratado ao longo de sucessivos governos, fazendo com que o Estado brasileiro tenha abdicado do seu papel primordial de formulador de políticas estratégicas de desenvolvimento da logística nacional e das ferrovias em particular!

Em uma das audiências públicas um parlamentar levantou a analogia de que a Rede Ferroviária Federal seria um cadáver insepulto. Mas, pelo que a empresa representa e representou para inúmeras gerações, ela jamais morrerá no coração, na memória e nos sonhos de muitos brasileiros. Contudo, nos aspectos econômicos, financeiros e gerenciais, a comparação não é de todo despropositada. É fácil diagnosticar sua causa mortis: overdose! Overdose de miopia política, por décadas a fio, que impossibilitou à RFFSA acompanhar as constantes inovações tecnológicas, modernizar sua malha e se adequar às gradativas e profundas transformações ocorridas na economia, em âmbito nacional e mundial, a fim de atender a demanda dos mercados emergentes.

Overdose de incompetência gerencial e administrativa. Overdose de corrupção e de ingerência política no pior sentido. E o culpado certamente nunca foi o trabalhador ferroviário, vítima incompreendida, revoltada,



indignada, muitas vezes convertida em bode expiatório e que, se algum pecado cometeu, foi o de amar e defender sua atividade e instituição.

Histórico

Remonta ao ano de 1828 a primeira iniciativa para a construção de ferrovias, quando o governo imperial autorizou, por meio de carta de lei, a construção e exploração de estradas em geral para interligar as diversas regiões do País. Em outubro de 1835 o Decreto nº 100 concedia, por 40 anos, à iniciativa privada, estradas que seriam construídas em diversos Estados. Em função dos riscos e da baixa rentabilidade, a concessão só despertou o interesse das empresas a partir do momento em que o Imperador permitiu inclusive isenções fiscais e remuneração de 5 a 7% sobre os investimentos realizados.

Já aí a miopia política se manifestava e, devido à falta de um plano oficial a ser seguido, as linhas foram construídas em bitolas distintas e de forma descontínua, com traçados concebidos para atender ao modelo agroexportador. Eis as razões pelas quais as ferrovias concentraram-se numa faixa de até 500 km ao longo do litoral e revelaram-se, desde o princípio, de difícil integração.

Após a inauguração da primeira ferrovia do Brasil, em 1854, com 14,5 km de trilhos, no Rio de Janeiro - obra do Barão de Mauá -, iniciou-se um período de construção de outras estradas de ferro quando foram implantados, até 1922, 29.000 km de linhas onde operavam cerca de 2.000 locomotivas a vapor e 30.000 vagões.

Na gestão do Presidente Campos Salles, de 1898 a 1902, as ferrovias foram então compradas pelo governo e, posteriormente, arrendadas à iniciativa privada.

A partir do final da década de 1930, o Governo Getúlio Vargas reestatizou empresas deficitárias para garantir a continuidade do serviço e evitar o desemprego. O modelo agroexportador deu lugar ao da industrialização, via substituição das importações, introduzindo as relações inter-regionais, até



então inexistentes no Brasil e, em consequência, a demanda por vias internas comunicantes.

A valorização mundial do petróleo como nova fonte de energia, ao longo da primeira metade do século XX, ensejou, na década de 1950, a implementação da indústria automobilística no Brasil, carreando a construção de rodovias e a desativação de trechos ferroviários considerados antieconômicos.

Surpreendentemente, enquanto outros países incorporaram as rodovias nas respectivas matrizes de transporte, mantendo as ferrovias, o Estado Brasileiro gerenciou, ao mesmo tempo, a construção de estradas de rodagem e o desmonte de trilhos cuja implantação ele próprio havia financiado e pago, duas vezes, para encampar.

Essa desativação vem ocorrendo desde 1952, após a criação de uma comissão que definia os ramais deficitários. Durante uma década, a partir de 1956, foram instituídas sucessivas comissões com a finalidade assinalada, compostas por membros do Departamento Nacional de Estradas de Ferro (DNEF); do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER); consultores estrangeiros e membros da direção da RFFSA. Em 1966, sob os auspícios do governo militar, foi criado o Grupo Executivo para Substituição de Ferrovias e Ramais Antieconômicos - GESFRA, composto por membros do DNEF, do DNER e da RFFSA, para atuar de forma permanente e atuante no comando da desativação de ramais ferroviários.

Em seguida, sob a ideologia da integração nacional, que teve na rodovia o vetor de ocupação territorial, em face do seu menor custo de implantação, os governos militares procederam à desativação de cerca de 10.000 km de ferrovias. Enquanto isso, o advento da primeira crise mundial do petróleo, em 1973, ressaltou a importância da ferrovia na matriz de transportes dos países desenvolvidos, que foi ratificada pela 2ª crise, em 1979.

O decréscimo gradual do investimento público na RFFSA resultou numa empresa deficitária e na decadência na prestação do seu serviço, com a desativação do transporte de passageiros de longo curso.



No Brasil, o debate sobre a revalorização da ferrovia foi retomado com o advento da globalização, sendo discutidas as condições de concorrência dos nossos produtos no mercado mundial, a multimodalidade e o desbalanceamento de nossa matriz de transportes.

Entretanto, enquanto na maioria dos países essa discussão contribuiu para a desregulamentação e a privatização do setor com a finalidade de torná-lo mais competitivo, infelizmente, no Brasil, em 16 de março de 1992, com a inclusão da empresa no Programa Nacional de Desestatização pelo Decreto nº 473, o processo de dissolução, liquidação e extinção da RFFSA foi iniciado e enfim determinado, em 07 de dezembro de 1999, pelo Decreto nº 3277.

Passados tantos anos de evolução do processo de extinção da RFFSA e do arrendamento de sua malha operacional, não restou ao atual governo outra alternativa senão dar continuidade ao que já é um fato aparentemente consumado.

A Privatização da Malha da RFFSA

Em consequência do sucateamento da ferrovia, o Governo Federal implementou novo processo de privatização, concedendo, por 30 anos, renováveis por igual período, a exploração comercial do serviço de transporte ferroviário de carga, tendo por base o Decreto nº 473, de 16 de março de 1992, que incluiu a RFFSA no Programa Nacional de Desestatização instituído pela Lei nº 8.031, de 12 de abril de 1990.

Entre 1996 e 1999 cerca de 25.900 km de linhas da RFFSA foram divididas em 7 malhas e concedidas a empresas privadas para serem exploradas economicamente. As concessões previam o arrendamento dos ativos operacionais (trilhos, oficinas, terminais, armazéns e materiais rodantes) e tinham como instrumento de regulação contratos detalhados com metas de produção de receita e de redução de acidentes, dentre outras.

A extensão concedida correspondeu ao que restou dos 33.000 km existentes em 1957, ano de criação da RFFSA, dos quais foram subtraídos 10.000 km pelo desmonte dos ramais deficitários e aditados 4.200 km



pela incorporação da antiga Ferrovia Paulista S/A - FEPASA. Durante 27 anos nas mãos do governo de São Paulo, a FEPASA foi repassada à União nas negociações da rolagem da dívida paulista, em 1997.

Outros 1.971 mil km de ferrovias, englobando as estradas de ferro Carajás e Vitória-Minas, foram outorgados, em 1997, à Companhia Vale do Rio Doce, excepcionalmente detentora dos ativos. Utilizadas para o transporte de minérios e de passageiros, essas ferrovias, quanto à gestão, operação e material rodante e permanente, são ilhas de excelência no País, em resposta aos investimentos de vulto nelas realizados.

Realizados os leilões das malhas ferroviárias, a RFFSA foi então objeto do Decreto nº 3.277, de 07 de dezembro de 1999, que dispôs sobre sua dissolução, liquidação e extinção.

Passados tantos anos de evolução do processo de privatização, dissolução e liquidação da RFFSA, bem como do arrendamento de sua malha operacional, não restou ao atual governo, diante das circunstâncias, outra alternativa senão dar continuidade ao que já é um fato aparentemente consumado.

Segundo dados da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, até 2004 as sete concessionárias investiram cerca de R\$ 8,2 bilhões no setor, recursos que foram aplicados principalmente em materiais rodantes e em infra e super estruturas, seguidos, em menor grau, por investimentos em comunicação e sinalização e em oficinas.

Admissibilidade da MP 353/07:

Cumprindo a exigência prevista no § 1º do art. 2º da Resolução nº 1, de 2002-CN, o texto da Medida Provisória foi enviado ao Congresso Nacional, na data de sua publicação no Diário Oficial da União, acompanhado de Mensagem Presidencial e da Exposição de Motivos Interministerial nº 000005/MT/MP/MF/AGU.



A Medida Provisória trata de matéria que não se enquadra entre as vedadas pelo § 1º do art. 62 da *Carta Política* e não contém qualquer vício de constitucionalidade.

Conforme dados do balanço patrimonial da RFFSA, em novembro de 2006 o prejuízo acumulado atingiu a monta de R\$ 17,8 bilhões, enquanto o endividamento alcançou a cifra de R\$ 15 bilhões. O Tesouro Nacional já foi obrigado a assumir cerca de R\$ 6,5 bilhões em dívidas da companhia. Tramitam na Justiça aproximadamente 40 mil ações contra a RFFSA, perfazendo, o valor de tais causas, cerca de R\$ 7,5 bilhões. Apenas no interregno entre a publicação das Medidas Provisórias nº 246, de 1995, e nº 353, de 2007, o prejuízo acumulado e o endividamento da RFFSA aumentaram em mais de R\$ 1 bilhão (um bilhão de reais). Inegáveis, diante de tais fatos, a urgência e a relevância da matéria.

A Nota Técnica nº 10/2007, da Consultoria de Orçamento e Fiscalização Financeira desta Câmara dos Deputados, conclui pela adequação orçamentária e financeira da Medida Provisória sob parecer.

Mérito da MP 353/07:

No mérito, acreditamos que a aprovação da presente Medida Provisória constitui condição importante para a revitalização do transporte ferroviário no País, que, calcada na participação do capital privado e no aumento de eficiência, promoverá o desenvolvimento econômico e a geração de empregos. Diante das circunstâncias, a liquidação da Rede Ferroviária Federal não pode se estender indefinidamente. Sua extinção é consequência natural da transferência, para a iniciativa privada, mediante concessão, da prestação dos serviços de transporte ferroviário. Entrementes, são preservados não apenas os empregos como todos os direitos dos ferroviários, inclusive os de complementação de aposentadoria e paridade entre ativos e inativos, previstos em legislação específica. Portanto, somos favoráveis à aprovação da Medida Provisória nº 353, de 2007, com os necessários aprimoramentos, dos quais resulta, por força do disposto no art. 5º, § 4º, I, da Resolução nº 1, de 2002-CN, a necessidade de apresentação de projeto de lei de conversão.



A primeira das adequações que julgamos necessárias recaiu já sobre a ementa do diploma legal, cujo propósito, a nosso ver, consiste em viabilizar a revitalização do transporte ferroviário. Em tal contexto, a extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA somente se justifica como um meio para atingir o objetivo maior. Feita tal consideração, passa-se à apreciação das emendas.

Admissibilidade das emendas:

A criação e a extinção de órgãos públicos é matéria de iniciativa privativa do Presidente da República, por força do disposto no art. 61, § 1º, II, e.

Ao determinar a criação de uma nova entidade pública, mediante incorporação de várias outras, as Emendas de nº 220, 221, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230 e 232 colidem com tal reserva constitucional. Ressalte-se que o caráter autorizativo não elide vício de tal natureza.

Ao prever a criação de uma Diretoria de Patrimônio no DNIT, as Emendas de nºs 157 e 215 também violam o dispositivo constitucional supracitado. Ao tratar da transferência de cargos, que é matéria regulada por decreto, essa última emenda viola ainda o art. 84, VI, da *Carta Política*, mesmo vício de que padecem as Emendas de nºs 34, 210 e 211.

A reserva de iniciativa legislativa também alcança a aposentadoria de servidores públicos, por força do disposto no art. 61, § 1º, II, c. Afrontam tal dispositivo as Emendas de nºs 87, 89, 91, 93, 94, 95, 126, 127, 128, 129, 130, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 153, 154, 155, 156, 172, 173, 174, 177 e 178, que propõem a extensão do direito à complementação de proventos e pensões. Simultaneamente, tais emendas violam a vedação ao aumento da despesa originalmente prevista na medida provisória, imposta pelo art. 63, I, do *Texto Constitucional*, bem como carecem de adequação financeira e orçamentária, pois o art. 17 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, veda o acolhimento de emendas que acarretem despesas obrigatórias de caráter continuado, sem



que, em contrapartida, haja compensação mediante aumento permanente de receita ou redução permanente de outra despesa.

Também implicam aumento da despesa prevista, carecem de adequação financeira e orçamentária e violam o disposto nos arts. 15, 16 e 17 da Lei Complementar n.º 101, de 2000 (LRF) as Emendas de n.ºs 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107 e 108, que prevêm o patrocínio, por parte da União, de novo plano de benefícios para os empregados da VALEC. Para chegar a tal conclusão consideramos o fato de a VALEC ser uma empresa totalmente dependente do Tesouro Nacional, razão pela qual integra o orçamento fiscal da União. Em face de tal dependência, recomenda o bom senso que não se possa autorizar a empresa a assumir um compromisso que, em última instância, acabará não sendo suportado financeiramente por ela.

A Lei Complementar n.º 108, de 29 de maio de 2000, que dispõe sobre as entidades fechadas de previdência complementar, na área de influência da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, prudentemente, estabeleceu, em seu art. 4º, que nas sociedades de economia mista e empresas controladas direta ou indiretamente pela União, como é o caso da VALEC, a proposta de instituição de plano de benefícios, ou adesão a plano de benefícios em execução, há de ser submetida ao órgão fiscalizador, acompanhada de manifestação prévia favorável do órgão responsável pela supervisão da empresa.

Não se devem ignorar as severas restrições impostas pelo art. 5º da mesma LC 108/00, que veda à União e seus entes aporte de recursos a entidades de previdência privada de caráter complementar, salvo na condição de patrocinador. Em outros termos, este dispositivo estabelece como pressuposto para a criação das entidades fechadas de previdência complementar a viabilidade financeira e atuarial dos respectivos planos de benefícios.

Por também não observarem as disposições da Lei Complementar n.º 108, de 2000, as emendas sob comento evidenciam-se injurídicas.



A subtração, ao regime de precatórios, dos pagamentos decorrentes de sentenças judiciais, preconizada nas Emendas de nºs 19, 21, 22, 23, 24 e 26, viola o disposto no art. 100 da *Carta Magna*.

As Emendas de nºs 188, 189, 190, 191, 192, 193, 201, 203, 205 e 206, afrontam o disposto no art. 37, II, da Constituição, ao pretender submeter empregados públicos ao regime jurídico estatutário, e ainda o disposto no art. 61, § 1º, II, c, ao determinar a alteração do diploma legal que institui tal regime.

Consoante o disposto no art. 4º, § 4º, da Resolução nº 1, de 2002-CN, emendas que versam sobre matéria estranha à Medida Provisória deveriam ser indeferidas liminarmente pelo Presidente da Comissão Mista incumbida de emitir parecer à mesma, o que provavelmente teria ocorrido se tal Colegiado houvesse sido instalado. Também a Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que dispõe sobre a redação das leis, proíbe, em seu art. 7º, que um diploma legal contenha matéria estranha a seu objeto ou a este não vinculada por afinidade, pertinência ou conexão. Com fulcro em tais disposições, reputamos inadmissíveis as Emendas de nºs 183 e 186, que se destinam a alterar as relações de portos e de rodovias do Plano Nacional de Viação, 216, que trata do Programa de Recuperação Fiscal – REFIS, e 218, que assegura aos servidores civis lotados em órgãos militares a escritura de imóveis em que residam há 20 anos ou mais.

A responsabilidade por déficit atuarial eventualmente apurado é estabelecida pela Lei Complementar nº 109, de 29 de maio de 2001. Ao pretender regular a matéria de forma diversa, incorrem em injuridicidade as Emendas de nºs 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 123, 124 e 125.

As demais emendas não estão maculadas por vício dessa espécie, razão pela qual voto pela adequação orçamentária e financeira das mesmas.

Pelas razões expostas, voto:



I – pela inadmissibilidade integral das Emendas de nºs 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 19, 21, 22, 23, 24, 26, 34, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 123, 124, 125, 183, 186, 210, 211, 215, 216, 218, 220, 221, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230 e 232;

II – pela inadmissibilidade parcial, restrita aos pontos anteriormente indicados, das Emendas de nºs 87, 89, 91, 93, 94, 95, 126, 127, 128, 129, 130, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 153, 154, 155, 156, 157, 172, 173, 174, 177, 178, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 201, 203, 205 e 206;

III – pela constitucionalidade, juridicidade e adequação financeira e orçamentária dos demais pontos das Emendas citadas no item II, bem como das Emendas de nºs 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 20, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 36, 37, 38, 39, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 88, 90, 96, 109, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 131, 140, 152, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 176, 179, 180, 181, 182, 184, 185, 187, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 202, 204, 207, 208, 212, 213, 217, 219, 222 e 231.

Mérito das emendas:

1. Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF

Inegavelmente, o SESEF presta relevantes serviços à família ferroviária. Embora a entidade não seja custeada por recursos públicos, a legislação que rege os planos de saúde complementar reserva aos planos vinculados a uma mantenedora tratamento diferenciado que, em última análise, possibilita ao SESEF prestar assistência aos ferroviários a custo inferior ao cobrado por planos privados. Como os empregados ativos da RFFSA, dos quais é descontado abono em favor do SESEF, foram transferidos para a VALEC, optamos pela transferência do SESEF para VALEC, que se sujeita ao mesmo regime jurídico a que se sujeitava a RFFSA, acolhendo, em tal aspecto, as Emendas de nºs 1 a 8, na forma do art. 17, III, do Projeto de Lei de Conversão anexo.



Rejeita-se, por conseguinte, a transferência do SESEF para o DNIT, prevista nas Emendas de nºs 87, 88, 126 a 156, 158 a 171 e 179. Por tal razão e, mais ainda, por preverem a instituição de adicional sobre as tarifas ferroviárias, com receita em favor do SESEF, medida juridicamente questionável e, no mérito, contrária à redução de custos que se pretende obter com a reestruturação do setor ferroviário, descartamos as Emendas de nºs 109 a 113, 180, 181, 182, 194, 202, 204, 207, 208 e 231.

2. Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social – REFER

A assunção, pela União, do passivo da RFFSA com a REFER, decorre naturalmente da sucessão prevista no art. 2º, I, da Medida Provisória e do Projeto de Lei de Conversão anexo, o que torna desnecessárias as Emendas de nºs 9 a 17 e 123 a 125.

Fiéis à diretriz de assegurar os direitos adquiridos e de evitar a criação de novos direitos, não referendamos a atribuição, à VALEC, do ônus de patrocinar novo plano de benefícios administrado pela REFER, conforme prevêm as Emendas de nºs 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107 e 108. Tais emendas acenam para a possibilidade real de a VALEC assumir um compromisso de caráter permanente, associado à cobertura dos gastos de natureza previdenciária complementar para seus empregados, sem que se conheça a concepção atuarial do plano de benefícios e o seu alcance. Somente assim seria possível avaliar o impacto financeiro da medida ao longo do tempo nas metas fiscais anuais e a indicação das fontes de recursos indispensáveis à operação e manutenção do plano de benefícios previdenciários, seja por meio do aumento de receita ou à redução permanente de despesa nas mesmas proporções.

3. Fundo Contingente da Extinta RFFSA – FC

As Emendas de nºs 19 e 21 a 24 tendem a ser prejudiciais para os trabalhadores, pois a satisfação de crédito junto à União é mais segura do que por meio do Fundo Contingente.



A Emenda nº 26 comprometeria o equilíbrio das contas públicas ao obrigar o Tesouro Nacional a emitir títulos em montante indeterminado.

Impõe-se a rejeição da Emenda nº 32, a qual desconsidera que, além do passivo trabalhistas, há outras despesas a serem cobertas pelo Fundo Contingente, tais como as imprescindíveis à regularização, administração, avaliação e venda dos imóveis leiloados.

4. Bens móveis e imóveis da RFFSA

Reputamos imprescindível evitar a alienação de bens cuja utilização ou ocupação por particulares possa colocar em risco a vida das pessoas ou a segurança e a eficiência da operação ferroviária. Em tal sentido, acrescentamos parágrafo único ao art. 16 do Projeto de Lei de Conversão anexo.

Repelindo atos de liberalidade com o patrimônio da União, rejeitamos as Emendas nº 28, que determina a doação, à Ferroeste, dos bens operacionais localizados no Paraná, e nº 30, que autoriza o IPHAN a ceder bens de valor artístico, histórico e cultural a entes públicos e entidades civis – o que, a propósito, deve ser avaliado no âmbito de programa específico de preservação da memória ferroviária.

Não se pode acolher a Emenda nº 31, que, no intuito de remeter a alienação de imóveis à Medida Provisória nº 335, de 2006, suprime os arts. 10 a 16 da Medida Provisória sob parecer. Em primeiro lugar, aquela Medida Provisória apenas se ocupa da alienação de imóveis para ferroviários ou sucessores, bem como para beneficiários de programas de regularização fundiária ou de provisão habitacional de interesse social. Não trata da alienação de imóveis para arrecadação de recursos destinados ao Fundo Contingente. Além disso, com a adoção da MP nº 353, de 2007, a RFFSA foi extinta e seus bens foram transferidos para a União, tornando sem efeito o disposto nos arts. 12 e 13 do texto original da MP nº 335, de 2006.

Ao Projeto de Lei de Conversão anexo, agregamos, além das hipóteses de alienação de imóveis previstas pela MP 335, outras de interesse



público e social, bem como a autorização de renegociação de débitos de ferroviários em situação de inadimplência.

Asseguramos ao ocupante de baixa renda o direito de adquirir o imóvel por ele ocupado em condições mais favoráveis do que aquelas previstas, por exemplo, pela Emenda nº 33, cuja rejeição se impõe. De modo análogo, as condições de aquisição de imóveis por entes e entidades públicas, estabelecidas no art. 14, podem ser mais favoráveis do que as previstas pela Emenda nº 38, que também há de ser rejeitada.

O Projeto de Lei de Conversão anexo contempla a redação que a Emenda nº 36 confere ao art. 14, de modo que a consideramos aproveitada. De forma similar, a Emenda nº 37 encontra amparo no art. 13 do Projeto de Lei de Conversão.

Não se pode acatar a Emenda nº 39, que pretende obrigar a União a transferir os imóveis solicitados pelos Municípios, a despeito de quaisquer outros interesses. O interesse público e social deve ser avaliado em cada caso.

5. Empregados da RFFSA

É desnecessária a ressalva, prevista pela Emenda nº 42, do direito à incorporação de reajustes resultantes de dissídios coletivos e de processos judiciais, pois o art. 5º, XXXV e XXXVI, previne a exclusão da apreciação, pelo Poder Judiciário, de lesão ou ameaça a direito, bem como a supressão de direito adquirido. A contrário senso, todos os demais direitos que não fossem expressamente resguardados pela lei ou medida provisória estariam prejudicados.

A redação que conferimos ao inciso I do *caput* do art. 17, no Projeto de Lei de Conversão anexo, determina a alocação dos empregados ativos oriundos da RFFSA em quadro especial da VALEC, atendendo, ao menos parcialmente, aos propósitos das Emenda de nºs 43 a 45, 47 a 49, 51 a 89, 91 a 95 e 219. Não acatamos, contudo, a incorporação dos empregados da RFFSA ao



Plano de Cargos e Salários da VALEC, prevista nas Emendas de nºs 44, 45, 49, 57 a 89, 91 a 95, 219 e 222.

Não se pode admitir a desregrada cessão de empregados, prevista nas Emendas de nºs 44, 48, 52 a 87, nem a transferência de ferroviários, exclusivamente em função da preferência destes, para as Agências Nacionais de Transportes Terrestre e Aquaviário – ANTT e ANTAQ – ou para o DNIT, objeto da Emenda nº 184.

Não é possível acolher a Emenda nº 46, que prevê que os proventos dos ferroviários sejam reajustados pelos índices aplicados aos vencimentos dos servidores dos Ministérios dos Transportes. Tais servidores recebem reajustes diferenciados, conforme a respectiva carreira, de modo que a referência proposta é inviável.

Consoante o disposto na Lei nº 8.878, de 11 de maio de 1994, o retorno ao serviço dá-se no cargo ou emprego anteriormente ocupado ou naquele resultante de sua transformação. Tal critério deve ser observado por todos os anistiados, descabendo a proposta, contida na Emenda nº 96, de permitir a absorção do ex-empregado da RFFSA pelo Ministério dos Transportes ou por qualquer dos órgãos a ele vinculados.

6. Complementação de aposentadoria

A redação que propomos para o art. 27 do Projeto de Lei de Conversão anexo, em substituição ao § 7º do art. 17 do texto original da Medida Provisória, assegura a complementação de aposentadoria e a paridade de remuneração entre ativos e inativos. Entendemos acatadas, portanto, as Emendas de nºs 48, 52 a 55, 60 a 62, 64 a 66, 70 a 74, 79, 81, 82 e 84 a 86. Descartamos a extensão do direito à complementação de aposentadoria, prevista nas Emendas de nºs 87, 89, 91, 93 a 95, 126 a 130, 132 a 139, 141 a 151 e 153 a 156.

A Emenda nº 176 pressupõe a fusão dos planos de cargos e salários da RFFSA e da VALEC, que não podemos acatar. Descabida, por via de consequência, a adoção do PCS da VALEC como referência para



complementação de aposentadoria dos ferroviários, razão pela qual se impõe a rejeição da emenda.

Entendendo que a gestão da complementação das aposentadorias de ferroviários será melhor desempenhada pelo Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, rejeitamos as propostas de manutenção de tal responsabilidade na alçada do Ministério dos Transportes, contidas nas Emendas de nºs 126 a 156, 159 a 174, 177 a 179, 210 e 211.

7. Exclusão da VALEC do PND

No art. 31 do Projeto de Lei de Conversão anexo vedamos, pelo prazo de dez anos, a privatização, a dissolução, a liquidação e a extinção da VALEC, o que acreditamos contemplar a proposta de exclusão da VALEC – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. do Programa Nacional de Desestatização – PND, objeto das Emendas de nºs 90, 185, 187, 195 a 200, 212, 213 e 217.

8. Cargos em comissão

Convencidos de que os cargos em comissão criados pelo art. 23 da Medida Provisória sob parecer suprem necessidades estruturais decorrentes do próprio diploma legal, rejeitamos as Emendas de nºs 116 a 118 e 122. Acatamos, contudo, a proposta consubstanciada nas Emendas de nº 119 a 121, no sentido de determinar a extinção dos cargos destinados ao exercício da Inventariança à medida que esta for sendo concluída.

9. Polícia Ferroviária Federal

O patrimônio ferroviário tem sofrido enorme dilapidação, devido à ausência da guarda patrimonial. Inúmeros casos de roubo e depredação das cargas transportadas também ocorrem. Finalmente, devido à ausência de uma polícia institucionalmente dotada das prerrogativas necessárias, as ferrovias têm sido utilizadas para o tráfico de drogas e de armas, bem como de diversos outros crimes. Por tais razões, é consensual entre trabalhadores, concessionárias e usuárias do transporte ferroviário a opinião de que a devida estruturação da polícia ferroviária federal, nos termos previstos no art. 144, III e § 3º, da



Constituição Federal, é imprescindível para o desenvolvimento do modal. Contudo, diante da reserva constitucional de iniciativa, acolhemos parcialmente as Emendas de nºs 188 a 193, 201, 203, 205 e 206 na forma do art. 30 do Projeto de Lei de Conversão anexo.

10. Outras matérias

A alocação de pessoal para promover a regularização, avaliação e venda dos imóveis não-operacionais não é matéria que deva ser tratada em lei, razão pela qual rejeitamos a Emenda nº 34.

Algumas das emendas apresentadas, embora façam referência, em suas justificativas, a alguma proposta não contemplada no texto da Medida Provisória sob parecer, simplesmente reproduzem, literalmente, as disposições que deveriam alterar. Estando tais dispositivos contemplados no Projeto de Lei de Conversão, consideramos acatadas tais emendas, identificadas pelos nºs 20, 36, 50, 114 e 115.

A Emenda nº 157 exclui da esfera de atuação da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT o arrendamento dos ativos operacionais vinculados à exploração da infra-estrutura ferroviária e a fiscalização da manutenção dos bens arrendados, bem como transfere ao DNIT a incorporação e desincorporação de bens, no âmbito dos arrendamentos. Trata-se de questão institucional que esvaziaria a competência institucional da ANTT, em descompasso com o modelo preconizado para todas as agências reguladoras. Voto, portanto, pela rejeição da emenda.

As eventuais adequações do Plano Nacional de Viação devem ser discutidas em foro próprio, razão pela qual rejeitamos as Emendas de nºs 183 e 186. Com muito mais razão, consideramos inoportunas as Emendas de nºs 216 e 218, que tratam do Programa de Recuperação Fiscal – REFIS e dos imóveis ocupados por servidores civis lotados em órgãos militares, bem como as Emendas de nºs 220, 221, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230 e 232, pois configuraria vício de iniciativa dispor sobre a radical reestruturação do setor ferroviário.



Estritamente no mérito, abstraída a flagrante inconstitucionalidade, não faríamos qualquer objeção à criação de uma Diretoria de Patrimônio no DNIT, conforme prevêem as Emendas de nºs 157 e 215.

Acolhemos a proposta, contida na Emenda nº 222, de vedar o levantamento dos depósitos recursais e judiciais referentes às ações assumidas pela União.

O Quadro-Resumo anexo registra nossos comentários a respeito de cada uma das emendas formalmente apresentadas.

Além das emendas formalmente apresentadas, recebemos e avaliamos cuidadosamente, outras propostas e sugestões. Dentre essas, citamos a da Associação Paulista de Municípios, que previa a suspensão da exigibilidade dos créditos decorrentes da utilização, pelos Estados, pelo Distrito Federal e pelos Municípios, de imóveis não-operacionais da RFFSA. Abstraído seu mérito, a proposta implica renúncia de receita sem qualquer contrapartida, violando as normas orçamentárias e financeiras de nível constitucional e legal, de modo que não pudemos acatá-la.

Por iniciativa própria, acrescentamos, ao art. 9º do Projeto de Lei de Conversão anexo, dispositivos assegurando a preservação e a difusão do patrimônio histórico das ferrovias, bem como de formas de financiamento dessas atividades relativas à Memória Ferroviária.

Antes de concluir nosso voto, cumpre-nos aqui destacar algumas ações que entendemos de suma importância para que o objetivo propugnado na Medida Provisória sob análise, qual seja, o de viabilizar a revitalização do transporte ferroviário brasileiro, possa produzir efeitos concretos e benéficos para o Brasil e seu povo.

Em primeiro lugar, devemos envidar o máximo esforço possível para que se diminua o evidente desequilíbrio da matriz de transportes brasileira, o que só poderá ocorrer por meio do aumento da participação do modal ferroviário. É inadmissível que um País com a geografia, a extensão territorial e o elevado percentual de cargas de grande volume e baixo valor



agregado, como minérios, produtos da indústria siderúrgica, carvão mineral, soja e outros granéis altamente compatíveis com o transporte por ferrovias, continue negando sua clara vocação natural para o modal ferroviário, ou mesmo aquaviário.

A predominância excessiva do modal rodoviário em nossa matriz de transportes provoca efeitos nefastos para a competitividade dos produtos brasileiros, situação verificada tanto em nível global quanto no que se refere ao custo dos insumos e produtos no mercado interno. Mesmo com o setor produtivo esforçando-se para estabelecer índices de produtividade cada vez maiores, a inadequação de nossa infra-estrutura conduz a uma operação logística inadequada, fato que, aliado a uma política de câmbio que conduz a uma excessiva valorização da moeda nacional, constitui barreira para que possamos competir em nível de igualdade no mercado globalizado, o que prejudica o crescimento econômico e a geração de emprego e renda em nosso País.

Como mostra da inadequação entre as dimensões territoriais, o tipo de carga e o modal de transporte utilizado, podemos comparar o Brasil com outros países de características semelhantes, onde a participação das ferrovias na matriz de transporte, chega a 37% na China, 44% nos Estados Unidos, 60% na Rússia e 67% no Canadá. No Brasil, mesmo com um transporte aquaviário ainda incipiente, o modal ferroviário atinge atualmente apenas 26% da matriz, sendo 58% do total de cargas transportadas pelas rodovias. Entre outros fatores, essa distorção é provocada pela baixíssima disponibilidade de via férrea em nosso País, onde temos apenas 3,4 km de ferrovia para cada 1.000 km² de território, índice bem abaixo dos padrões de países semelhantes.

Além dos aspectos relacionados à economia, não se pode deixar de considerar as vantagens ambientais do transporte ferroviário em relação ao rodoviário, entre elas a maior produtividade e eficiência energética, níveis reduzidos de emissão de poluentes atmosféricos e melhores índices de segurança. No transporte por caminhões, por exemplo, o consumo de óleo diesel, para um mesmo volume de carga, é aproximadamente 3 vezes maior do que o de uma composição ferroviária, com a conseqüente emissão de maior volume de



CO₂ e outros gases de efeito estufa originados da queima de combustíveis fósseis, responsáveis pelo tão temido e alardeado aquecimento global.

Cabe ainda lembrar que, considerando a média de carga transportada pelos caminhões brasileiros, um comboio ferroviário moderno, com capacidade para transportar cerca de 3.000 toneladas de carga, faria o serviço equivalente ao de 130 caminhões, os quais poderiam ser retirados de nossas estradas, representando inestimável contribuição para a melhoria do tráfego, para o incremento da segurança e para a durabilidade dos pavimentos.

A falta de ações efetivas que possam melhorar a infraestrutura e o transporte brasileiro decorre da ausência de uma política de reestruturação da gestão estratégica do Estado no que se refere ao setor ferroviário e às questões logísticas de forma geral. Se há um setor no qual o Estado precisa exercer seu papel de formulador estratégico, estabelecer o marco regulatório e exercer na plenitude a fiscalização, este setor é o ferroviário. Até mesmo a tão propalada integração sul-americana e, especialmente, a dos países do Mercosul, somente irá ocorrer, de fato, quando houver uma integração logística entre esses países. Tal integração possibilitará o tráfego de riquezas e o crescimento mútuo, permitindo ao Brasil o importante acesso a vários portos do oceano Pacífico, aumentando a competitividade de nossos produtos em vários mercados, especialmente os asiáticos.

No passado, a ferrovia foi relegada a segundo ou terceiro plano em nosso País. O Brasil não pode deixar o trem da história passar e, novamente, nos atropelar. Para o incremento de nossa logística ferroviária e multimodal deve-se buscar, por meio de um planejamento estratégico do setor, direcionar as ações públicas e buscar parcerias consistentes no setor privado, em virtude do elevado volume de investimentos necessários. Hoje vivemos uma situação ímpar no que diz respeito ao ingresso de capitais no Brasil. Muitos desses investidores estariam dispostos a injetar recursos em obras de infraestrutura, desde que o País ofereça uma carteira de projetos atraentes e um marco jurídico claro e estável.



Um dos principais problemas verificados atualmente no planejamento do setor ferroviário brasileiro relaciona-se às lógicas distintas existentes no setor, que carecem de uma maior integração para que a operação ferroviária se torne mais eficaz e possa integrar-se eficientemente com os outros modais.

Como exemplo pode-se citar a lógica privada pela qual a Companhia Vale do Rio Doce opera as ferrovias Carajás e Vitória-Minas, com índices de produtividade e parâmetros operacionais comparáveis às melhores ferrovias do mundo. Nesses casos, no entanto, deve existir uma forte monitoração do Poder Público, no sentido de propiciar mecanismos que possam assegurar a livre concorrência e o direito de uso da ferrovia por outros usuários, de forma que se minimizem os riscos e os danos inerentes ao monopólio privado, mesmo que seja obtido por meio de participações acionárias cruzadas. É importante lembrar que a ferrovia, por suas características físicas, está sujeita a uma exploração monopolista, e a iniciativa privada só funciona bem quando se estabelece a livre concorrência.

Outra lógica verificada em nosso setor é a da Ferrovia Norte-Sul, que, embora conste da carteira de projetos de infra-estrutura para os quais o governo pretende firmar parcerias com o capital privado, vem sendo construída basicamente com recursos públicos e por uma empresa pública, a VALEC. Já no caso da Ferrovia Transnordestina, a lógica adotada é a de construção pela iniciativa privada, porém sob a inspiração do Ministério da Integração Nacional e por meio de financiamento público.

Há, ainda, a lógica de trabalho da Diretoria Ferroviária do DNIT, que busca atuar na construção de contornos, variantes urbanas e ferroanéis, buscando melhorar as condições de segurança e a baixa velocidade operacional decorrente de gargalos localizados especialmente em áreas urbanas, bem como a traçados antiquados e desfavoráveis. Como exemplo, existem trechos em que a velocidade operacional não passa de 5 km/h, o que se reflete



na velocidade comercial em torno de 22 km/h, aproximadamente metade da encontrada em outros Países.

Para que todas essas lógicas promovam a integração logística necessária ao crescimento e ao desenvolvimento do País, elas devem estar englobadas em uma visão única, de natureza integradora e estratégica, em um único órgão público. Esse planejamento estratégico será responsável pelas definições de como se pretende o País amanhã. Onde serão gerados novos empregos? Como vamos transportar as riquezas produzidas? Quais as novas regiões produtoras?

Por fim , quanto à função das agências reguladoras, cumpre a essas entidades o papel fundamental de estabelecer as normas, exercer a fiscalização dos processos licitatórios e dos contratos, de forma a assegurar a livre concorrência e bom atendimento aos usuários.

Conclusão:

Por todo o exposto, lembrando que foram retiradas pelo Autor as Emendas de nºs 18, 25, 27, 35, 40, 41, 56, 92, 110, 158, 175, 209 e 214, voto:

- pela admissibilidade da Medida Provisória nº 353, de 2007, encaminhada ao Congresso Nacional nos termos previstos pelo art. 2º, § 1º, da Resolução nº 1, de 2002-CN, por estarem indubitavelmente presentes os pressupostos de relevância e urgência e por não se constatar qualquer conflito com as vedações temáticas estatuídas pelo art. 62, § 1º, da Constituição;
- pela constitucionalidade, juridicidade, boa técnica legislativa e adequação orçamentária e financeira da MP 353/07;
- no mérito, pela sua aprovação, com as alterações já referidas, nos termos do anexo Projeto de Lei de Conversão;



- pela inadmissibilidade das Emendas de n°s 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 19, 21, 22, 23, 24, 26, 34, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 123, 124, 125, 183, 186, 210, 211, 215, 216, 218, 220, 221, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230 e 232, bem como das partes anteriormente indicadas das Emendas de n°s 87, 89, 91, 93, 94, 95, 126, 127, 128, 129, 130, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 153, 154, 155, 156, 157, 172, 173, 174, 177, 178, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 201, 203, 205 e 206, por não preencherem os requisitos de constitucionalidade, juridicidade e adequação orçamentária e financeira;
- pela admissibilidade, por cumprirem tais requisitos, das partes remanescentes das recém citadas Emendas de n°s 87, 89, 91, 93, 94, 95, 126, 127, 128, 129, 130, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 153, 154, 155, 156, 157, 172, 173, 174, 177, 178, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 201, 203, 205 e 206, e ainda das Emendas de n°s 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 20, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 36, 37, 38, 39, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 88, 90, 96, 109, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 131, 140, 152, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 176, 179, 180, 181, 182, 184, 185, 187, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 202, 204, 207, 208, 212, 213, 217, 219, 222 e 231;
- no mérito, pela aprovação, nos termos do Projeto de Lei de Conversão anexo, das Emendas de n°s 1, 2, 3, 4, 5,



6, 7, 8, 20, 36, 37, 42, 44, 47, 48, 50, 52, 53, 54, 55, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 90, 91, 114, 115, 119, 121, 185, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 203, 205, 206, 212, 213, 217, 219 e 222, e pela rejeição de todas as demais, em virtude das razões anteriormente apresentadas.

Sala das Sessões, em 28 de março de 2007.

Deputado Jaime Martins
Relator

ArquivoTempV.doc



D71D14B621

PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº , DE 2007

Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica encerrado o processo de liquidação e extinta a Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, sociedade de economia mista instituída com base na autorização contida na Lei nº 3.115, de 16 de março de 1957.

Parágrafo único. Ficam encerrados os mandatos do Liquidante e dos membros do Conselho Fiscal da extinta RFFSA.

Art. 2º A partir de 22 de janeiro de 2007:

I - a União sucederá a extinta RFFSA nos direitos, obrigações e ações judiciais em que esta seja autora, ré, assistente, oponente ou terceira interessada, ressalvadas as ações de que trata o inciso II do *caput* do art. 17; e

II - os bens imóveis da extinta RFFSA ficam transferidos para a União, ressalvado o disposto no inciso I do art. 8º.



Parágrafo único. Os advogados ou escritórios de advocacia que representavam judicialmente a extinta RFFSA deverão, imediatamente, sob pena de responsabilização pessoal pelos eventuais prejuízos que a União sofrer, em relação às ações a que se refere o inciso I do *caput*:

I - peticionar em juízo, comunicando a extinção da RFFSA e requerendo que todas as citações e intimações passem a ser dirigidas à Advocacia-Geral da União; e

II - repassar às unidades da Advocacia-Geral da União as respectivas informações e documentos.

Art. 3º Aos acionistas minoritários fica assegurado o direito ao recebimento do valor de suas participações acionárias na extinta RFFSA, calculado com base no valor de cada ação, segundo o montante do patrimônio líquido registrado no balanço patrimonial apurado em 22 de janeiro de 2007, atualizado monetariamente pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA, divulgado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, do mês anterior à data do pagamento.

Parágrafo único. Fica a União autorizada a utilizar bens não-operacionais oriundos da extinta RFFSA para promover a quitação da participação dos acionistas minoritários, mediante dação em pagamento.

Art. 4º Os bens, direitos e obrigações da extinta RFFSA serão inventariados em processo, que se realizará sob a coordenação e supervisão do Ministério dos Transportes.

Parágrafo único. Ato do Poder Executivo disporá sobre a estrutura e o prazo de duração do processo de inventariança, bem como sobre as atribuições do Inventariante.

Art. 5º Fica instituído, no âmbito do Ministério da Fazenda, o Fundo Contingente da Extinta RFFSA - FC, de natureza contábil, em valor suficiente para o pagamento de:



I - participações dos acionistas minoritários da extinta RFFSA, na forma prevista no *caput* do art. 3º;

II - despesas decorrentes de condenações judiciais que imponham ônus à VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., na condição de sucessora trabalhista, por força do disposto no inciso I do *caput* do art. 17, relativamente aos passivos originados até 22 de janeiro de 2007;

III - despesas decorrentes de eventuais levantamentos de gravames judiciais, existentes em 22 de janeiro de 2007, incidentes sobre bens oriundos da extinta RFFSA, imprescindíveis à administração pública; e

IV - despesas relativas à regularização, administração, avaliação e venda dos imóveis não-operacionais mencionados no inciso II do *caput* do art. 6º.

§ 1º Ato do Ministro de Estado da Fazenda disciplinará o funcionamento do FC.

§ 2º Os pagamentos com recursos do FC, decorrentes de obrigações previstas no inciso II do *caput*, ocorrerão exclusivamente mediante solicitação da VALEC dirigida ao agente operador do FC, acompanhada da respectiva decisão judicial.

Art. 6º O FC será constituído de:

I - recursos oriundos de emissão de títulos do Tesouro Nacional, até o valor de face total de R\$ 300.000.000,00 (trezentos milhões de reais), com características a serem definidas pelo Ministro de Estado da Fazenda;

II - recursos do Tesouro Nacional, provenientes da emissão de títulos, em valores equivalentes ao produto da venda de imóveis não-operacionais oriundos da extinta RFFSA, até o limite de R\$ 1.000.000.000,00 (um bilhão de reais);



III - recebíveis até o valor de R\$ 2.444.800.000,00 (dois bilhões, quatrocentos e quarenta e quatro milhões e oitocentos mil reais), oriundos dos contratos de arrendamento de malhas ferroviárias, contabilizados nos ativos da extinta RFFSA, não adquiridos pelo Tesouro Nacional com base na autorização contida na Medida Provisória nº 2.181-45, de 24 de agosto de 2001;

IV - resultado das aplicações financeiras dos recursos do FC; e

V - outras receitas previstas em lei orçamentária.

§ 1º O Poder Executivo designará a instituição financeira federal que atuará como agente operador do FC, à qual caberá administrar, regularizar, avaliar e vender os imóveis referidos no inciso II do *caput*, observados os procedimentos indicados nos arts. 10 e 11 desta Lei.

§ 2º Ato da Secretaria do Patrimônio da União do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão indicará os imóveis a serem vendidos, objetivando a integralização dos recursos destinados ao FC.

§ 3º O Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão poderá autorizar o Inventariante a repassar diretamente, ao agente operador do FC, os imóveis referidos no inciso II do *caput*.

§ 4º Assegurada a integralização do limite estabelecido no inciso II do *caput*, os imóveis excedentes à composição do FC serão destinados na forma do disposto nos arts. 12, 13 e 14 desta Lei, bem como na legislação que dispõe sobre o patrimônio da União.

§ 5º Efetuados os pagamentos das despesas de que trata o art. 5º, os ativos financeiros remanescentes do FC reverterão ao Tesouro Nacional.

Art. 7º Fica a União autorizada a emitir, sob a forma de colocação direta, ao par, os títulos que constituirão os recursos do FC, até os montantes referidos nos incisos I e II do art. 6º, cujas características serão definidas pelo Ministro de Estado da Fazenda.



Parágrafo único. Os títulos referidos neste artigo poderão ser resgatados antecipadamente, ao par, a critério do Ministro de Estado da Fazenda.

Art. 8º Ficam transferidos ao Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - DNIT:

I - a propriedade dos bens móveis e imóveis operacionais da extinta RFFSA;

II - os bens móveis não-operacionais utilizados pela Administração Geral e Escritórios Regionais da extinta RFFSA, ressalvados aqueles necessários às atividades da Inventariança; e

III - os demais bens móveis não-operacionais, incluindo trilhos, material rodante, peças, partes e componentes, almoxarifados e sucatas, que não tenham sido destinados a outros fins, com base nos demais dispositivos desta Lei.

Art. 9º Caberá ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção.

§ 1º Caso o bem seja classificado como operacional, o IPHAN deverá garantir seu compartilhamento para uso ferroviário.

§ 2º A preservação e a difusão da Memória Ferroviária, constituída pelo patrimônio artístico, cultural e histórico do setor ferroviário, será promovida mediante:

I – construção, formação, organização, manutenção, ampliação e equipamento de museus, bibliotecas, arquivos e outras organizações culturais, bem como de suas coleções e acervos;

II – conservação e restauração de prédios, monumentos, logradouros, sítios e demais espaços oriundos da extinta RFFSA.



§ 3º As atividades previstas no § 2º serão financiadas, dentre outras formas, por meio de recursos captados e canalizados pelo Programa Nacional de Apoio à Cultura – Pronac, instituído pela Lei nº 8.313, de 23 de dezembro de 1991.

§ 4º As empresas concessionárias de serviços de transporte ferroviário também poderão se beneficiar da dedução do imposto de renda prevista no art. 18, § 1º da Lei nº 8.313, de 23 de dezembro de 1991, devendo investir recursos, preferencialmente, em projetos relacionados à Memória Ferroviária.

Art. 10. A União, por intermédio do agente operador do FC, promoverá a venda dos imóveis referidos no inciso II do *caput* do art. 6º, mediante leilão ou concorrência pública, independentemente do valor, aplicando-se, no que couber, o disposto na Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, e observadas as seguintes condições:

I - apresentação de propostas ou lances específicos para cada imóvel;

II - no caso de concorrência, caução no valor correspondente a cinco por cento do valor de avaliação do imóvel;

III - no caso de leilão público, observar-se-á o seguinte:

a) a hasta pública terá ampla divulgação nos meios de comunicação, inclusive no Município onde se situa o imóvel;

b) será designado leiloeiro o vencedor de licitação de menor preço, da qual poderão participar os leiloeiros matriculados junto às Juntas Comerciais de qualquer Estado e do Distrito Federal, nos termos do disposto no Decreto nº 21.981, de 19 de outubro de 1932, os quais apresentarão proposta de comissão não superior a cinco por cento;



c) o arrematante pagará sinal correspondente a, no mínimo, vinte por cento do valor da arrematação, complementando o preço no prazo e nas condições previstas em edital, sob pena de perder, em favor da União, o valor do correspondente sinal; e

d) a comissão do leiloeiro ser-lhe-á paga diretamente pelo arrematante, conforme condições definidas em edital.

§ 1º Aos ocupantes de boa-fé dos imóveis referidos no inciso II do *caput* do art. 6º, que estejam em dia com suas obrigações, é assegurado o direito de preferência à compra, pelo preço e nas mesmas condições oferecidas pelo vencedor da licitação, desde que manifestem seu interesse no prazo de até quinze dias, contado da data de publicação do resultado do certame.

§ 2º O ocupante será notificado, por carta ou edital, da data do certame e das condições da venda com antecedência mínima de trinta dias.

§ 3º O produto da venda dos imóveis referidos no inciso II do *caput* do art. 6º será imediatamente recolhido, pelo agente operador, à conta do Tesouro Nacional, e será integralmente utilizado para amortização da Dívida Pública Mobiliária Federal, devendo ser providenciada a emissão de títulos em valor equivalente ao montante recebido para capitalização do FC.

Art. 11. O pagamento do valor dos imóveis referidos no inciso II do *caput* do art. 6º poderá ser efetuado de forma parcelada, observadas, no que couber, as condições estabelecidas no art. 27 da Lei nº 9.636, de 15 de maio de 1998, e ainda:

I - entrada mínima de vinte por cento do preço total de venda do imóvel, a título de sinal e princípio de pagamento;

II - prazo máximo de sessenta meses; e

III - garantia mediante alienação fiduciária do imóvel objeto da venda.



Art. 12. Aos ocupantes de baixa renda dos imóveis não-operacionais residenciais oriundos da extinta RFFSA, cuja ocupação seja comprovadamente anterior a 06 de abril de 2005, é assegurado o direito à aquisição por venda direta do imóvel, nas condições estabelecidas nos arts. 26 e 27 da Lei nº 9.636, de 1998.

§ 1º Para a avaliação dos imóveis referidos no caput, aplicar-se-á o método involutivo, deduzindo-se, para tanto, o valor correspondente às benfeitorias realizadas pelo ocupante.

§ 2º Os ocupantes referidos no caput deverão manifestar seu interesse pela compra direta no prazo de até 30 dias a contar da notificação a ser realizada pelo órgão competente.

§ 3º Para os fins do disposto neste artigo, considera-se ocupante de baixa renda aquele com renda familiar igual ou inferior ao valor estabelecido pelo § 2º do art. 1º do Decreto-Lei nº 1.876, de 15 de julho de 1981.

Art. 13. Aos ocupantes dos imóveis não-operacionais oriundos da extinta RFFSA, não alcançados pelos arts. 10 ou 12 e cuja ocupação seja comprovadamente anterior a 06 de abril de 2005, é assegurado o direito de preferência na compra do imóvel, observando-se, no que couber, o disposto no art. 24 da Lei nº 9.636, de 1998, e ainda:

I – a venda será realizada na modalidade de leilão;

II – o pagamento poderá ser parcelado, conforme estabelecido no edital, em até cento e oitenta prestações mensais e consecutivas, em se tratando de imóveis residenciais, ou em até sessenta prestações mensais e consecutivas, para os demais imóveis;

III – os ocupantes poderão adquirir o imóvel pelo valor da proposta vencedora, deduzido o valor correspondente às benfeitorias comprovadamente por eles realizadas, desde que manifestem seu interesse no ato do leilão ou no prazo de até quinze dias, contados da publicação do resultado do certame.



Art. 14. Os imóveis não-operacionais oriundos da extinta RFFSA poderão ser alienados diretamente:

I – desde que destinados a programas de regularização fundiária e provisão habitacional de interesse social, a programas de reabilitação de áreas urbanas, a sistemas de circulação e transporte ou à implantação ou funcionamento de órgãos públicos:

a) aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios;

b) a entidades públicas que tenham por objeto regularização fundiária e provisão habitacional, nos termos da Lei nº 11.124, de 16 de junho de 2005;

c) a Fundos de Investimentos Imobiliários, previstos na Lei nº 8.668, de 25 de junho de 1993;

II – aos beneficiários de programas de regularização fundiária e provisão habitacional de interesse social.

§ 1º O disposto no *caput* não se aplica aos imóveis não-operacionais destinados a compor os recursos do Fundo Contingente referidos no inciso II do *caput* do art. 6º.

§ 2º Para a avaliação dos imóveis referidos no *caput*, aplicar-se-á o método involutivo.

Art. 15. O agente operador do FC representará a União na celebração dos contratos de compra e venda dos imóveis de que trata o inciso II do *caput* do art. 6º, efetuando a cobrança administrativa e recebendo o produto da venda.

Parágrafo único. O agente operador do FC encaminhará à Advocacia-Geral da União as informações e os documentos necessários a eventual cobrança judicial do produto da venda dos imóveis, bem como à defesa dos interesses da União.



Art. 16. Na alienação dos imóveis referidos nos arts. 10, 12, 13 e 14, observar-se-á o seguinte:

I – fica afastada a aplicação do disposto no art. 23 da Lei nº 9.636, de 1998;

II – os contratos celebrados mediante instrumento particular terão força de escritura pública;

III – quando não for possível comprovar a dominialidade de imóvel oriundo da extinta RFFSA, é permitido à União, por intermédio do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, ceder ou transferir a posse deste ao adquirente, para posterior regularização junto ao cartório de registro de imóveis;

IV – o registro será efetuado no cartório da localidade mais próxima de onde se situa o imóvel, não se aplicando o disposto no art. 171 da Lei nº 6.015, de 31 de dezembro de 1973.

Parágrafo único. Não serão alienados os bens imóveis, situados na faixa de domínio das ferrovias, cuja ocupação ou utilização por particulares coloque em risco a vida das pessoas ou comprometa a segurança ou a eficiência da operação ferroviária.

Art. 17. Ficam transferidos para a VALEC:

I – sendo alocados em quadros de pessoal especiais, os contratos de trabalho dos empregados ativos da extinta RFFSA integrantes:

a) do quadro de pessoal próprio, preservando-se a condição de ferroviário e os direitos assegurados pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002; e

b) do quadro de pessoal agregado, oriundo da Ferrovia Paulista S.A. – FEPASA;



II - as ações judiciais relativas aos empregados a que se refere o inciso I do *caput* em que a extinta RFFSA seja autora, ré, assistente, oponente ou terceira interessada;

III – o Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF que passaram para a extinta RFFSA por força do disposto no art. 3º da Lei nº 6.171, de 9 de dezembro de 1974, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, vedada a assunção de passivo ou déficit de qualquer natureza e o aporte de novos recursos a qualquer título, ressalvados os repasses de valores descontados dos funcionários a título de consignação e a remuneração por serviços que vierem a ser prestados.

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do *caput* dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual.

§ 2º Os empregados transferidos na forma do disposto no inciso I do *caput* terão seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão e seu desenvolvimento na carreira observará o estabelecido nos respectivos planos de cargos e salários, não se comunicando, em qualquer hipótese, com o plano de cargos e salários da VALEC.

§ 3º Em caso de demissão, dispensa, aposentadoria ou falecimento do empregado fica extinto o emprego por ele ocupado.

§ 4º Os empregados de que trata o inciso I do *caput*, excetuados aqueles que se encontram cedidos para outros órgãos ou entidades da administração pública, ficarão à disposição da Inventariança, enquanto necessários para a realização dos trabalhos ou até que o Inventariante decida pelo seu retorno à VALEC.



§ 5º Os empregados de que trata o inciso I do *caput* poderão ser cedidos para prestar serviço na Advocacia-Geral da União, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT, na Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ, e no IPHAN, independentemente de designação para o exercício de cargo comissionado, sem ônus para o cessionário, desde que seja para o exercício das atividades que foram transferidas para aqueles órgãos e entidades por esta Lei, ouvido previamente o Inventariante.

§ 6º Os advogados ou escritórios de advocacia que representavam judicialmente a extinta RFFSA nas ações a que se refere o inciso II do *caput* deverão, imediatamente, sob pena de responsabilização pessoal pelos eventuais prejuízos causados:

I - peticionar em juízo, comunicando a extinção da RFFSA e a transferência dos contratos de trabalho para a VALEC, requerendo que todas as citações e intimações passem a ser dirigidas a esta empresa; e

II - repassar à VALEC as respectivas informações e documentos sobre as ações de que trata o inciso II do *caput*.

Art. 18. A VALEC assumirá a responsabilidade de atuar como patrocinadora do plano de benefícios administrado pela Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social - REFER, na condição de sucessora trabalhista da extinta RFFSA, em relação aos empregados referidos no inciso I do *caput* do art. 17, observada a exigência de paridade entre as contribuições da patrocinadora e do participante.

Parágrafo único. O disposto no *caput* aplica-se unicamente aos empregados transferidos na forma do inciso I do *caput* do art. 17, cujo conjunto constituirá massa fechada.

Art. 19. A União disponibilizará:

I – por intermédio do Ministério dos Transportes:



a) à VALEC, os recursos orçamentários e financeiros necessários ao custeio dos dispêndios decorrentes do disposto no inciso I do *caput* do art. 17 e no art. 18, aí incluído o pagamento, aos empregados referidos no inciso I do *caput* do art. 17, das parcelas em atraso relativas aos dissídios e acordos coletivos referentes aos períodos de 2003 a 2006;

b) à REFER, os recursos orçamentários e financeiros eventualmente necessários ao custeio dos dispêndios decorrentes do disposto no art. 25;

II – por intermédio do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, os recursos orçamentários e financeiros necessários ao pagamento, aos inativos e pensionistas da extinta RFFSA não alcançados pelo inciso I do *caput* do art. 17, das parcelas em atraso relativas aos dissídios e acordos coletivos referentes aos períodos de 2003 a 2006.

Parágrafo único. As parcelas em atraso referidas no *caput* serão pagas à conta do Orçamento Geral da União dos exercícios financeiros de 2007, 2008 e 2009, consoante cronograma proposto, em 20 de outubro de 2006, pela Secretaria de Orçamento Federal do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Art. 20. As atribuições referentes à aprovação das demonstrações contábeis e financeiras do balanço de extinção, segundo o disposto no art. 3º, conferidas por lei ou pelo estatuto da extinta RFFSA à assembléia geral de acionistas, serão exercidas pelo Ministro de Estado da Fazenda.

Art. 21. A União, por intermédio do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, poderá, na forma do regulamento, formalizar termos de entrega ou cessão provisórios de bens imóveis não-operacionais oriundos da extinta RFFSA, excetuados aqueles destinados ao FC, previstos no inciso II do *caput* do art. 6º, aos órgãos e entidades da administração pública direta e indireta da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, promovendo a sua substituição por instrumentos definitivos.



Art. 22. Para os fins desta Lei, consideram-se bens operacionais os bens móveis e imóveis vinculados aos contratos de arrendamento celebrados pela extinta RFFSA, bem como aqueles delegados a Estados ou Municípios, para operação ferroviária.

Art. 23. Ficam criados, no âmbito do Poder Executivo Federal, os seguintes cargos em comissão do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores - DAS: um DAS-6; nove DAS-5; vinte e cinco DAS-4; trinta DAS-3; trinta e seis DAS-2; e cinqüenta e seis DAS-1.

§ 1º Os cargos em comissão referidos no *caput*, destinados às atividades de inventariança, não integrarão a estrutura regimental do Ministério dos Transportes, devendo constar nos atos de nomeação seu caráter de transitoriedade.

§ 2º À medida que forem concluídas as atividades de inventariança, os cargos em comissão referidos no § 1º serão extintos.

§ 3º Ato do Poder Executivo estabelecerá a distribuição dos cargos em comissão criados por esta Lei.

Art. 24. Fica o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão autorizado a aprovar proposta da VALEC para a realização de Programa de Desligamento Voluntário - PDV para os empregados de que trata o inciso I do *caput* do art. 17.

Art. 25. Fica a União autorizada a atuar como patrocinadora do plano de benefícios administrado pela REFER, em relação aos beneficiários assistidos da extinta RFFSA em 22 de janeiro de 2007.

Art. 26. Os arts. 14, 77, 82 e 118 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 14.

.....

IV -



.....
b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infra-estrutura.

.....” (NR)

“Art. 77.

.....
II - recursos provenientes dos instrumentos de outorga e arrendamento administrados pela respectiva Agência, excetuados os provenientes dos contratos de arrendamento originários da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA não adquiridos pelo Tesouro Nacional com base na autorização contida na Medida Provisória nº 2.181-45, de 24 de agosto de 2001;

.....” (NR)

“Art. 82.

.....
XVII - exercer o controle patrimonial e contábil dos bens operacionais na atividade ferroviária, sobre os quais será exercida a fiscalização, pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, conforme disposto no art. 25, inciso IV, bem como dos bens não-operacionais que lhe forem transferidos;

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

XIX - propor ao Ministério dos Transportes, em conjunto com a ANTT, a destinação dos ativos operacionais ao término dos contratos de arrendamento.

.....



§ 4º O DNIT e a ANTT celebrarão, obrigatoriamente, instrumento para execução das atribuições de que trata o inciso XVII, cabendo à ANTT a responsabilidade concorrente pela execução do controle patrimonial e contábil dos bens operacionais recebidos pelo DNIT, vinculados aos contratos de arrendamento referidos nos incisos II e IV do art. 25.” (NR)

“Art. 118. Ficam transferidas da extinta RFFSA para o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão:

I - a gestão da complementação de aposentadoria instituída pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002; e

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, 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 8 de fevereiro de 1961.

§ 1º A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do *caput* terá como referência os valores previstos no plano de cargos e salários da extinta RFFSA, aplicados aos empregados cujos contratos de trabalhos foram transferidos para quadro de pessoal especial da VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., com a respectiva gratificação adicional por tempo de serviço.

§ 2º O Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão poderá, mediante celebração de convênio, utilizar as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para adoção das medidas administrativas decorrentes do disposto no *caput*.” (NR)

Art. 27. A partir do momento em que não houver mais integrantes no quadro de pessoal especial de que trata a alínea a do inciso I do



caput do art. 17 desta Lei, em virtude de desligamento por demissão, dispensa, aposentadoria ou falecimento do último empregado ativo oriundo da extinta RFFSA, os valores previstos no respectivo plano de cargos e salários passarão a ser reajustados pelos mesmos índices e com a mesma periodicidade que os benefícios do Regime Geral da Previdência Social – RGPS, continuando a servir de referência para a paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do *caput* do art. 118 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.

Art. 28. Fica a União autorizada a renegociar o pagamento dos saldos devedores de contratos de compra e venda e de débitos oriundos de contratos de locação de imóveis não-operacionais residenciais celebrados com a extinta RFFSA.

Art. 29. Os contratos de compra e venda de imóveis celebrados pela extinta RFFSA, até 22 de janeiro de 2007, mediante instrumento particular, terão força de escritura pública, respeitadas as condições contratuais.

Art. 30. O Poder Executivo encaminhará ao Congresso Nacional, no prazo de 180 dias da publicação desta Lei, projeto de lei dispendo sobre a organização da Polícia Ferroviária Federal e a estruturação da respectiva carreira.

Art. 31. Ficam vedadas, pelo prazo de dez anos, a privatização, a dissolução, a liquidação e a extinção da VALEC.

Art. 32. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 33. Ficam revogados o § 6º do art. 2º da Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997, os arts. 114-A e 115 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e o art. 1º da Medida Provisória nº 2.161-35, de 23 de agosto de 2001, na parte referente ao § 6º do art. 2º da Lei nº 9.491, de 1997, o art. 1º da Medida Provisória nº 2.217-3, de 4 de setembro de 2001, na parte referente à alínea “b” do inciso IV do art. 14 e aos arts. 114-A e 115, da Lei nº 10.233, de 2001, bem como os arts. 12 e 13 da Medida Provisória nº 335, de 23 de dezembro de 2006, e os dispositivos correspondentes da lei resultante de sua eventual aprovação.



Sala das Sessões, em 28 de março de 2007.

Deputado Jaime Martins
Relator



D71D14B621