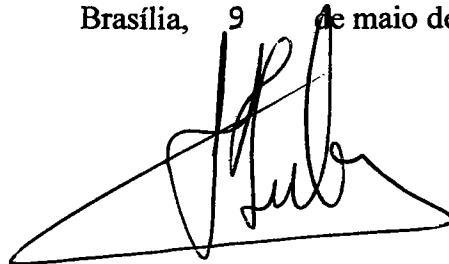


Mensagem nº 258

Senhores Membros do Congresso Nacional,

Nos termos do artigo 62 da Constituição, submeto à elevada deliberação de Vossas Excelências o texto da Medida Provisória nº 427, de 9 de maio de 2008, que “Acrescenta e altera dispositivos da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, reestrutura a VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., encerra o processo de liquidação e extingue a Empresa Brasileira de Planejamento e Transportes – GEIPOT, altera as Leis nºs 9.060, de 14 de junho de 1995, e 11.297, de 9 de maio de 2006, e dá outras providências”.

Brasília, 9 de maio de 2008.



Brasília, 5 de maio de 2008.

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

Submetemos à apreciação de Vossa Excelência o texto de Medida Provisória que propõe a alteração do Plano Nacional de Viação, com a inclusão de novas ferrovias e a ampliação de traçado de ferrovias já existentes, bem assim promove a reestruturação da VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., encerra o processo de liquidação e extingue a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes - GEIPOT, e altera as Leis nº 9.060, de 14 de junho de 1995, e nº 11.297, de 9 de maio de 2006, e dá outras providências.

Inicialmente, a proposta de Medida Provisória prevê a inclusão de novas ferrovias no Plano Nacional de Viação - PNV, como é o caso das Estradas de Ferro nº 246 (Uruaçu/GO - Vilhena/RO), nº 267 (Panorama/SP - Porto Murtinho/MS), nº 280 (Herval D'Oeste/SC - Itajaí/SC), nº 451 (São Francisco do Sul/SC - Imbituba/SC), e nº 484 (Maracaju/MS - Cascavel/PR).

Por sua vez, estão sendo objeto de alteração e ampliação de traçado as Estradas de Ferro nº 151 (Belém/PA - Panorama/SP), denominada Ferrovia Norte-Sul; nº 232 (Recife/PE - Estreito/MA), denominada Ferrovia Transnordestina; nº 271 (Rio de Janeiro/RJ - Campinas/SP) e nº 381 (Belo Horizonte/MG - Curitiba/PR), destinadas ao trem de alta velocidade; e nº 334 (Ilhéus/BA - Alvorada/TO).

As demais alterações no Plano Nacional de Viação, relativas às Estradas de Ferro nº 364 e nº 485, bem como a de nº 107 relacionada ao Porto de Iranduba/AM, decorrem da necessidade de consolidação e correção de dados já existentes no PNV ou das atualizações decorrentes das alterações precedentes.

Tais medidas, portanto, são salutares para a ampliação e interligação da malha ferroviária de bitola larga e métrica, bem como para seu acesso aos portos mais importantes do País.

Pretende-se, ainda, como medida complementar, a ampliação da concessão da VALEC, a fim de incluir a outorga das novas ferrovias interligadas à Ferrovia Norte-Sul (EF-246, EF-267 e EF-334), já sob sua titularidade.

A proposta apresentada também tem por objetivo, além da ampliação e adequação da malha ferroviária federal, a transformação da VALEC, sociedade por ações, em

empresa pública, tendo em vista a necessidade de manutenção da União como sua única acionista.

Importa esclarecer, por oportuno, que a VALEC foi constituída em 22 de fevereiro de 1972 com a denominação de VALUEC Serviços Técnicos Ltda., tendo como cotistas a Rio Doce Engenharia e Planejamento S.A - RDEP (controlada pela Cia. Vale do Rio Doce - CVRD), com 51% de capital, e a USS Engineers and Consultants INC., com 49% das cotas. A empresa tinha por objetivo analisar a viabilidade do Projeto Carajás.

Em 1977, a USS ENGINEERS transferiu as suas ações para a RIO DOCE NAVEGAÇÃO S.A - DOCENAVE, também controlada pela CVRD, e em 1978 a VALUEC tornou-se VALEC COMÉRCIO E SERVIÇOS LTDA.

No ano de 1987, a CRVD transferiu a totalidade das cotas da VALEC para a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes - GEIPOT (9.099 cotas), e para a PORTOBRÁS (01 cota), passando a chamar-se VALEC - ENGENHARIA E CONSTRUÇÕES LTDA. Nesse mesmo ano, a VALEC passou à condição de sociedade anônima de capital autorizado, com razão social de VALEC-ENGENHARIA, CONSTRUÇÕES E FERROVIAS S/A, em decorrência da doação das ações do GEIPOT para a União, tendo a PORTOBRÁS permanecido com sua cota. Posteriormente, com a extinção da PORTOBRÁS, e sua conseqüente sucessão pela União, esta passou a ser a única acionista da VALEC, com 100% das ações da companhia.

A proposta visa, ainda, ampliar e atualizar as atribuições da VALEC na gestão e execução de empreendimentos afetos ao setor de transporte ferroviário, notadamente no que pertine à construção de novas ferrovias para transporte de carga, e posterior outorga à iniciativa privada, bem como à promoção de estudos para implantação de Trens de Alta Velocidade, sob a coordenação do Ministério dos Transportes, de forma a possibilitar o desempenho mais célere e eficiente das políticas públicas definidas para esse setor.

Versa, ainda, a minuta de Medida Provisória acerca do encerramento do processo de liquidação e extingue a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes - GEIPOT, encerrando o mandato do Liquidante, em atenção ao disposto na Lei nº 8.029, de 12 de abril de 1990, que "Dispõe sobre a extinção e dissolução de entidades da administração Pública Federal, e dá outras providências".

O GEIPOT foi criado pelo Decreto nº 57.003, de 11 de outubro de 1965, com a denominação de Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes e com sua direção superior formada pelo Ministro da Viação e Obras Públicas, Ministro de Estado da Fazenda, Ministro Extraordinário para o Planejamento e Coordenação Econômica e pelo Chefe do Estado Maior das Forças Armadas, conforme foi sugerido pelo Acordo de Assistência Técnica firmado naquele ano entre o Governo Brasileiro e o Banco Internacional para a Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD).

O Decreto-Lei nº 516, de 07 de abril de 1969, transformou esse grupo interministerial em Grupo de Estudos para Integração da Política de Transportes, subordinando-o ao Ministro de Estado dos Transportes. Essa subordinação foi mantida pela

posterior Lei nº 5.908, de 20 de agosto de 1973, que transformou esse Grupo de Estudos na Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, preservando a sigla GEIPOT.

Os objetivos do GEIPOT, estabelecidos por lei, foram o de prestar apoio técnico e administrativo aos órgãos do Poder Executivo que tenham atribuições de formular, orientar, coordenar e executar a política nacional de transportes nos seus diversos modais, bem como promover, executar e coordenar atividades de estudos e pesquisas necessários ao planejamento de transportes no País.

Portanto, durante 36 anos, o GEIPOT assessorou o Poder Executivo, sob a orientação e aprovação do Ministério dos Transportes, no planejamento, na formulação e na avaliação das políticas públicas do setor, o que lhe permitiu constituir um corpo técnico altamente qualificado, com visão global do processo decisório do Estado, e um valioso acervo de informações e conhecimentos, transformando-o em centro de referência internacional para os estudos de transportes no Brasil.

Com a reestruturação do Setor Transportes no ano de 2001, o GEIPOT colaborou no acompanhamento e na realização de análises técnicas do projeto de Lei nº 1.615/99, consolidado na Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que criou o Conselho Nacional de Integração de Política de Transportes Terrestres (CONIT), a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes (DNIT). Com a instalação das Agências reguladoras e do DNIT, o GEIPOT entrou em processo de liquidação, de acordo com o Decreto nº 4.135, de 20 de fevereiro de 2002, publicado no Diário Oficial da União do dia 21 subsequente.

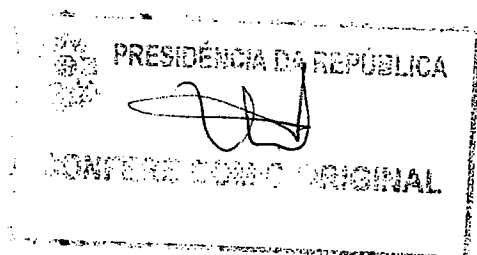
Com o propósito de se evitar a perda dos valiosos conhecimentos e experiências acumulados pelos empregados do extinto GEIPOT, bem assim para colaborar no atendimento às novas atribuições assumidas pela VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., propõe-se a absorção desses empregados na VALEC, pelo instituto da sucessão trabalhista.

A relevância e a urgência da matéria justificam-se em função da necessidade de modernizar o modal ferroviário nacional, garantindo assim a continuidade do processo de crescimento que o Brasil vive nos últimos anos, bem assim a ampliação e adequação da malha ferroviária, viabilizando o investimento em novas ferrovias e a ampliação do traçado de ferrovias já existentes, por meio de suas inclusões no Plano Nacional de Viação, além da viabilização de estudos para o planejamento dos trens de alta velocidade. Além disto, o atual fluxo de transporte, dependente do modal rodoviário, poderá ser diminuído, evitando-se assim congestionamentos e acidentes em nossas rodovias. Como é cediço, o transporte ferroviário é menos oneroso do que o rodoviário e, portanto, aquele quando ampliado resulta no menor custo para os usuários - notadamente os envolvidos com a cadeia produtiva do agronegócio e com o setor de mineração - de forma a impactar positivamente a competitividade do Brasil no comércio exterior, bem como os preços internos dos produtos transportados. Ressaltamos, também, que as medidas ora propostas são fundamentais para que o processo de modernização do setor ferroviário não seja interrompido, sob pena de comprometer a continuidade do crescimento das regiões beneficiadas, localizadas, em especial,

no interior do País, e, ainda, na necessidade de impulsionar a inserção competitiva brasileira no comércio internacional.

Estas, Senhor Presidente, são as razões que nos levam a propor a Vossa Excelência a edição desta Medida Provisória.

Respeitosamente,



Assinado por: Alfredo Pereira do Nascimento, Guido Mantega, Paulo Bernardo Silva

Congresso Nacional
Secretaria de Coordenação
Legislação do Congresso Nacional
MPLV nº 427, 2008
Folha 24