

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 427, DE 2008
(MENSAGEM Nº 28, de 2008-CN)

Acrescenta e altera dispositivos na 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 de 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.

Autor: PODER EXECUTIVO

Relator: Deputado JAIME MARTINS

I – RELATÓRIO

A Medida Provisória nº 427, de 9 de maio de 2008, altera a legislação que dispõe sobre 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 de Transportes – GEIPOT, e dá outras providências. As leis alteradas nesse sentido são as seguintes:

a) Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

b) Lei nº 9.060, de 14 de junho de 1995, que inclui ligações ferroviárias na Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação, instituído pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973.

c) Lei nº 11.297, de 9 de maio de 2006, que acrescenta e altera dispositivos na Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação; revoga o art. 3º da Medida Provisória nº 2.217-3, de 4 de setembro de 2001; e dá outras providências.



EEE2230747

d) Lei nº 6.346, de 6 de julho de 1976, que inclui ligação ferroviária de Mato Grosso na relação descritiva das ferrovias do Plano Nacional de Viação, instituído pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973.

Alterações na Lei nº 5.917, de 1973

A MP altera a Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação – PNV, e a Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres do Plano Nacional de Viação, itens 3.2.2 e 4.2 constantes do Anexo da Lei.

Promove a inclusão de novas ferrovias no PNV: Estradas de Ferro EF-246 (Uruaçu/GO – Vilhena/RO), EF-267 (Panorama/SP – Porto Murtinho/MS), EF-280 (Herval D'Oeste/SC – Itajaí/SC), EF-451 (São Francisco do Sul/SC – Imbituba/SC) e EF-484 (Maracaju/MS – Cascavel/PR).

Promove a alteração das diretrizes, ampliação de traçado, ou ambas, nas Estradas de Ferro EF-151 (Belém/PA – Panorama/SP), EF-232 (Recife/PE – Estreito/MA), EF-271 (Rio de Janeiro/RJ – Campinas/SP), EF-364 (Santos – Cuiabá), EF-381 (Belo Horizonte/MG – Curitiba/PR), EF-334 (Ilhéus/BA – Alvorada/TO) e EF-485 (Porto União/SC – São Francisco do Sul/SC).

Alterações na Lei nº 9.060, de 1995

A MP modifica o traçado da Ferrovia Transnordestina, EF-232, por meio de sua extensão até a cidade de Estreito, no Maranhão, onde faz conexão com a Ferrovia Norte-Sul.

Alterações na Lei nº 11.297, de 2006

A MP modifica o trecho ferroviário de competência da VALEC para a construção, uso e gozo da Estrada de Ferro Norte-Sul (EF-151), que passa a ser o entre os Municípios de Belém, no Estado do Pará, e Panorama, no Estado de São Paulo. Também promove revogações de dispositivos que dispõem sobre traçados de ferrovias, haja vista a vigência do Anexo I da MP.

Alterações na Lei nº 6.346, de 1976



Revoga integralmente a aludida lei, tendo em conta o novo traçado da ferrovia EF-364.

Reestruturação da VALEC

A MP amplia e atualiza as atribuições da VALEC – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. Nesse sentido, adota as seguintes providências:

- concessão de outorga à VALEC para a construção, uso e gozo das ferrovias EF-246, EF-267 e EF-334;
- transformação da VALEC em empresa pública, vinculada ao Ministério dos Transportes; e
- definição das competências da empresa, constituição do patrimônio, origem de recursos, composição da administração, constituição dos quadros de pessoal, regime jurídico de pessoal e sujeição de fiscalização.

Encerramento do Processo de Liquidação e Extinção do GEIPOT

Determina que a União seja a sucessora do GEIPOT nos direitos, obrigações e ações judiciais em que este for autor, réu, assistente, oponente ou terceiro interessado, ressalvadas as ações judiciais trabalhistas de empregados ativos que serão transferidas para a VALEC.

Transfere para a VALEC os empregados ativos, que serão alocados em quadro especial, cujos cargos serão extintos à medida em que ficarem vagos. Em consequência, são transferidas também as ações trabalhistas em que o GEIPOT seja autor, réu, oponente ou terceiro interessado.

Emendas

À Medida Provisória nº 427, de 2008, foram apresentadas trinta e três emendas, sendo que, em virtude da vedação regimental ao exercício da relatoria pelo próprio autor da proposição, este relator solicitou, por meio do



Requerimento nº 2.926, de 2008, a retirada das Emendas de nºs 2, 14, 25, 30 e 31. As demais emendas são as seguintes:



Nº	AUTOR	SÍNTESE
1	Dep. Edinho Bez	Acrescenta parágrafo ao art. 1º da MP, para incluir no PNV a ligação ferroviária entre Forquilha e o entroncamento com a EF-488, no Estado de Santa Catarina, ligação já existente e em operação, porém sem identificação.
3	Dep. Carlos Santana	Modifica a redação do inciso VI do art. 7º da MP para alterar a competência da VALEC, para que a empresa promova também o desenvolvimento do sistema de transporte de passageiros sobre trilhos.
4	Dep. Gorete Pereira	Inclui artigo para alterar a Lei nº 10.233, de 2001. Embora elenque diversos artigos a serem alterados, a única alteração é no art. 118, com o objetivo de transferir da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes as competências listadas nos incisos I e II. As demais pretensas alterações já foram contempladas na Lei nº 11.483, de 2007.
5	Dep. Arnaldo Faria de Sá	Modifica a redação do inciso II do art. 17 da MP, para alterar a constituição inicial do quadro de pessoal da VALEC.
6	Senador Mário Couto	Conteúdo idêntico ao da Emenda nº 5.
7	Dep. João Dado	Conteúdo similar ao da Emenda nº 5, entretanto não inclui os ferroviários abrangidos pela Lei nº 2.061, de 1953, do Rio Grande do Sul e o termo de Acordo Lei nº 3.887, de 1961 e Decreto Legislativo nº 1.400/60/RS.
8	Dep. Gorete Pereira	Conteúdo idêntico ao da Emenda nº 5.
9	Senador Flávio Arns	Conteúdo idêntico ao da Emenda nº 7.
10	Dep. Carlos Santana	Altera a redação do art. 19 da MP, retirando a expressão “pública federal”, sob o argumento de que a entidade fechada de previdência complementar pública federal se constitui em ente inexistente no atual sistema legal.
11	Senador Gim Argello	Conteúdo idêntico ao da Emenda nº 10.
12	Senador José Agripino	Conteúdo idêntico ao da Emenda nº 10.
13	Dep. Ademir Camilo	Acrescenta parágrafo ao art. 19 da MP para autorizar à VALEC patrocinar planos de benefícios sociais e de saúde operado pelo Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF.
15	Dep. Gorete Pereira	Conteúdo idêntico ao da Emenda nº 13.
16	Dep. Félix Mendonça	Altera o § 5º do art. 24 da MP, para transferir para a VALEC também as ações judiciais de ex-empregados do GEIPOT.
17	Senador Eliseu Resende	Altera o § 5º do art. 24 da MP, para transferir para a VALEC também as ações judiciais de inativos e ex-empregados do GEIPOT.
18	Dep. Carlos Santana	Conteúdo similar ao da Emenda nº 16.



Nº	AUTOR	SÍNTESE
19	Senador César Borges	Conteúdo idêntico ao da Emenda nº 16, diferindo-se apenas a justificação.
20	Dep. Tadeu Filipelli	Altera § 5º do art. 24 da MP e inclui o § 7º ao mesmo artigo. A alteração do § 5º tem o mesmo conteúdo da Emenda nº 19. A inclusão do § 7º transfere para a VALEC a responsabilidade sobre o Plano de Desligamento Voluntário dos servidores do GEIPOT que se encontra em andamento.
21	Dep. Felix Mendonça	Inclui o § 7º ao art. 24 da MP para transferir para a VALEC a responsabilidade sobre o Plano de Desligamento Voluntário dos empregados do GEIPOT que se encontra em andamento. Estipula prazo para a conclusão do PDV e estabelece que a VALEC deve cumprir a Portaria que instituiu o PDV.
22	Dep. Aline Corrêa	Inclui dois artigos à MP, que alteram a Lei nº 11.483, de 2007. O primeiro transfere para o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transporte – DNIT – bens imóveis não operacionais da RFFSA que possam ser aproveitados para expansão dos serviços de transporte ferroviário. O segundo altera o art. 2º da Lei nº 11.483, de 2007, em razão da transferência já comentada.
23	Senador César Borges	Possui o mesmo objetivo da Emenda nº 21.
24	Senador Eliseu Resende	Inclui o § 7º ao art. 24 da MP para transferir para a VALEC a responsabilidade sobre o Plano de Desligamento Voluntário dos empregados do GEIPOT que se encontra em andamento.
26	Dep. Arnaldo Faria de Sá	Acrescenta artigo à MP, para determinar que o Quadro de Pessoal da VALEC seja reestruturado com efetiva integração ao Quadro da Empresa.
27	Senador Mário Couto	Conteúdo idêntico ao da Emenda nº 26.
28	Senadora Lúcia Vânia	Inclui artigo à MP, para autorizar a devolução ao Estado de Goiás de área doada à União no Município de Anápolis.
29	Dep. Gorete Pereira	Conteúdo idêntico ao da Emenda nº 26.
32	Dep. Edinho Bez	Embora possua objetivo idêntico ao da Emenda nº 1, a inclusão no PNV da ligação ferroviária entre Forquilha e o entroncamento com a EF-488 é proposto por meio de inclusão no Anexo I da MP.
33	Dep. Paulo Rocha	Inclui artigo à MP, para determinar o aproveitamento dos empregados da Companhia de Desenvolvimento de Barcarena – CODEBAR (empresa em liquidação) na Administração Pública Federal, em quadro em extinção.

É o nosso relatório.



EEE2230747

II - VOTO DO RELATOR

Esta Medida Provisória, que hoje temos a honra de relatar, representa o coroamento de um processo de revitalização da infra-estrutura ferroviária brasileira, processo no qual o Congresso Nacional assumiu um papel preponderante, representando, legitimamente, os interesses de vários segmentos da população brasileira, contribuindo com idéias nos debates e com inclusões e alterações relevantes em todos os processos de elaboração de normas sobre o setor ferroviário que por aqui passaram.

Sempre ligado às questões ferroviárias, e atualmente como Presidente da Frente Parlamentar Ferroviária, posso afirmar que esta Câmara dos Deputados não foi coadjuvante no processo de recuperação ferroviária que, hoje, avança mais um importante passo.

Desde a Medida Provisória nº 274, de 2005, que aqui relatamos e que se converteu na Lei nº 11.297, de 9 de maio de 2006, alterações essenciais foram operadas nesta Casa, no sentido de se aprimorar o Sistema Nacional de Viação e de se dar um novo rumo ao planejamento do setor de transportes.

Uma das principais mudanças que este Congresso Nacional realizou na MP nº 274, de 2005, por meio de nossa relatoria, foi a inclusão no Plano Nacional de Viação, pela primeira vez na história, de ferrovias destinadas ao transporte de passageiros em alta velocidade, representadas pelos trens de alta velocidade ligando as capitais Rio de Janeiro, São Paulo, Belo Horizonte e Curitiba.

Na seqüência, com a Medida Provisória nº 353, de 2007, da qual também fui relator, conseguimos passar com sucesso por um dos mais delicados processos de reestruturação da malha ferroviária brasileira de todos os tempos, que foi a extinção da RFFSA.

Nessa MP, nosso trabalho foi pautado pelo diálogo com as diversas classes envolvidas, e nossa orientação básica foi a de não permitir a



supressão de direitos legitimamente adquiridos pela classe dos ferroviários, bem como de garantir o melhor aproveitamento do patrimônio operacional e não-operacional da RFFSA, além de proporcionar condições para a melhoria do planejamento e para o renascimento do transporte ferroviário no Brasil.

Ao fim daquele trabalho, acreditamos ter conseguido reverter, mais uma vez nesta Casa, o processo inicial que tratava da simples extinção da RFFSA, em uma norma legal que passou a dispor sobre uma importante etapa do processo de revitalização do setor ferroviário brasileiro.

Retornando à MP nº 427, de 2008, vislumbramos uma terceira fase do processo de revolução na logística nacional, pelo qual sempre lutamos, desta vez com a transformação da VALEC em uma grande empresa pública ferroviária, responsável pela gestão ferroviária, pela construção de novos eixos estratégicos, pelo planejamento e pelos estudos relacionados, principalmente, à nova malha, em bitola larga, com ferrovias mais modernas e produtivas.

Essa empresa assume papel importante e complementar ao da Diretoria Ferroviária do DNIT, que permanece responsável pela resolução de problemas e gargalos dos antigos ramais em bitola estreita, devendo promover significativas melhorias nesses trechos, especialmente no cruzamento de grandes áreas metropolitanas.

Também as alterações inseridas no PNV, tanto pela medida provisória original quanto pelo projeto de lei de conversão que propomos, permitirão não apenas a integração dos sistemas existentes e a criação de uma nova lógica de transportes no Brasil, mas também a criação de corredores bi-oceânicos, ligando diversos portos do litoral brasileiro a portos do oceano Pacífico, no Peru e no Chile.

Dessa forma, acreditamos que as mudanças que podemos obter nesta Medida Provisória possuem caráter histórico, representando um importante passo em direção a um desenvolvimento pleno de nossa infraestrutura ferroviária, preservado o respeito ao patrimônio histórico ferroviário, aos direitos dos trabalhadores e ao meio ambiente.



Sabemos, no entanto, que a luta não acaba aqui. Embora muito já tenha sido feito, há, ainda, vários ajustes e debates a serem conduzidos. Temas como o direito de passagem, a propriedade dos leitos ferroviários, a ampliação da proteção do patrimônio ferroviário e o aprimoramento das regras de concessão e de fiscalização também ensejam uma ampla discussão no âmbito do Congresso Nacional, devendo ser objeto de uma etapa seguinte.

Passemos, agora, à análise propriamente dita da Medida Provisória nº 427, de 2008.



Admissibilidade da Medida Provisória

Com fulcro no art. 62 da Constituição Federal, em 9 de maio de 2008, o Chefe do Poder Executivo adotou a Medida Provisória nº 427. Em 12 de maio de 2008, a Medida provisória foi publicada e recebida pelo Congresso Nacional, juntamente com a Mensagem Presidencial e da Exposição de Motivos Interministerial nº 00003//MT/MP/MF. Verifica-se, portanto, que foi cumprida a exigência prevista no § 1º do art. 2º da Resolução nº 1, de 2002-CN.

A Medida Provisória trata de matéria não vedada pelo § 1º do art. 62 da Constituição Federal e não contém qualquer vício de constitucionalidade.

O País experimenta um contínuo crescimento econômico. A modernização, ampliação e adequação da malha ferroviária se impõem como condições essenciais para que não se interrompa esse processo, o que prejudicaria diversos setores da sociedade. Inegável, portanto, a relevância e urgência da matéria.

No que concerne à adequação orçamentária e financeira, a Nota Técnica nº 11/2008, da Consultoria de Orçamento e Fiscalização Financeira desta Câmara dos Deputados, destaca que a sucessão, pela União, do extinto GEIPOT, não deverá ter reflexos sobre a receita ou despesa pública da União, como um todo, tendo em vista que o capital social do GEIPOT era inteiramente pertencente à União.

Da mesma forma, a transferência dos empregados ativos do GEIPOT para a VALEC também não implica em reflexos sobre a despesa ou receita pública da União, posto que a VALEC é uma empresa pública, cujo único acionista é a própria União.

Quanto às novas atribuições assumidas pela VALEC, faz-se necessário estarem autorizadas na próxima lei orçamentária aprovada pelo Congresso, ou mesmo em créditos adicionais supervenientes, para que possam, então, ser executadas, em períodos oportunos posteriores.



Assim sendo, concluímos pela adequação orçamentária e financeira da Medida Provisória sob parecer.

Ante o exposto, julgamos estarem cumpridas todas as exigências quanto à admissibilidade da MP nº 427, de 2008.

Mérito da Medida Provisória

A atual lei que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação, Lei nº 5.917, de 1973, já com quase 35 anos de edição, apresenta vários pontos desatualizados ou superados. Enquanto não há uma revisão ampla, alguns ajustes são necessários. No que concerne ao transporte ferroviário, a Medida Provisória traz dispositivos que promovem ajustes positivos e permitem uma maior integração na malha férrea planejada, contribuindo para a continuidade do desenvolvimento e do aprimoramento deste modal de transporte no País.

A alteração no Plano Nacional de Viação, com a inclusão de novas ferrovias e a ampliação de traçado de ferrovias já existentes, bem como a reestruturação da VALEC – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., empresa estatal detentora de concessão para a exploração de ferrovias, será importante para atender as demandas atual e futura da logística de transportes, haja vista a necessidade de escoamento da produção agrícola, de minérios e de outros bens para o atendimento aos mercados interno e externo. Além disso, será um passo importante para dotar o País de uma malha ferroviária compatível com o desenvolvimento econômico sustentável que se deseja, assim como ocorre em outros países de dimensões continentais como as do Brasil.

O encerramento do processo de liquidação e a extinção do GEIPOT é uma necessidade natural, consequência do processo iniciado em 2001, com o advento da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que reestruturou os transportes aquaviário e terrestre e criou órgãos gestores da política de transportes. O consequente aproveitamento do quadro de pessoal daquela empresa, com a sua transferência para a VALEC, é medida relevante, pois evita desperdiçar os conhecimentos e as experiências adquiridos ao longo de vários



anos de trabalho e pesquisas sobre o desenvolvimento dos sistemas de transportes no Brasil.

É importante ressaltar, que a MP nº 427, de 2008, traz, em seu texto, diversos aprimoramentos na legislação, frutos do processo de discussão, no Congresso Nacional, da MP nº 353, de 2007, que tratou dos direitos dos empregados da extinta RFFSA. Tais dispositivos atuam no sentido de se buscar maior tranquilidade, respeito e garantia dos direitos dos trabalhadores ativos e inativos das empresas extintas, inclusive com a incorporação dos empregados ativos pela VALEC.

Passamos, agora, à análise das emendas apresentadas à MP nº 427, de 2008, para, na seqüência, discorrermos sobre outras alterações que julgamos necessárias para o aprimoramento do texto da MP, no sentido de buscarmos, sempre, o desenvolvimento da logística de transportes brasileira.

Admissibilidade das Emendas

Antes de adentrar no mérito das emendas apresentadas à MP nº 427, de 2008, é necessário apreciá-las sob os aspectos de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

Assim, verifica-se que as Emendas de nºs 4, 5, 6, 7, 8, 9, 26, 27, 29 e 33 violam a reserva de iniciativa do Presidente da República, disposta no art. 61, § 1º, II, da Constituição.

As Emendas de nºs 4, 5, 6, 7, 8, 9, 26, 27 e 29 incorrem em inconstitucionalidade por contrariar o disposto no art. 63, I, da Constituição, que veda o aumento da despesa prevista.

As Emendas de nºs 4, 5, 6, 7, 8, 9, 26, 27 e 29 também ferem o art. 169, § 1º, I e II, da Constituição Federal, bem como os arts. 16 e 17 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, haja vista a ausência de estimativa da despesa e de demonstração da existência de prévia dotação orçamentária e de autorização específica na lei de diretrizes orçamentárias.



Finalmente, as Emendas de nºs 28 e 33 tratam de matéria estranha ao objeto da Medida Provisória, cuja vedação é dada pelo art. 7º, II, da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que *“Dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis, conforme determina o parágrafo único do art. 59 da Constituição Federal, e estabelece normas para a consolidação dos atos normativos que menciona”*, e pelo art. 4º, § 4º, da Resolução nº 1, de 2002-CN, que *“Dispõe sobre a apreciação, pelo Congresso Nacional, das Medidas Provisórias a que se refere o art. 62 da Constituição Federal, e dá outras providências”*.

Mérito das Emendas

As Emendas de nºs 1 e 32 possuem, embora com redação diferente, idêntico propósito, qual seja, incluir o ramal Forquilha – EF-488, nas proximidades de Criciúma, em Santa Catarina, no PNV. Trata-se, realmente, de um ramal existente e em operação, integrante da Ferrovia Tereza Cristina, e optamos por integrá-lo à relação do PNV por meio de alteração na diretriz prevista para a própria EF-488, de forma a englobar o referido ramal.

Já quanto à Emenda nº 3, entendemos ser oportuna a modificação proposta na redação do inciso VI do art. 7º da MP, de forma a incluir na competência da VALEC não apenas a promoção do desenvolvimento dos sistemas de transportes de cargas sobre trilhos, mas também o de passageiros. Essa inclusão mostra-se ainda mais oportuna quando observamos o inciso V do mesmo art. 7º da MP, que atribui à VALEC a competência para promover os estudos para implantação de Trens de Alta Velocidade, os quais realizam o transporte de passageiros. Dessa forma, optamos por atender à Emenda por meio de inclusão de parágrafo ao referido artigo.

As alterações pretendidas pela Emenda nº 4 já estão, em parte, contempladas pela legislação vigente, nos termos da Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007, resultante da conversão em lei da Medida Provisória nº 353, de 2007. As reais inovações pretendidas pela emenda, na verdade, pretendem que as competências estabelecidas nos incisos I e II do art. 18, da Lei nº 10.233, de 5



de junho de 2001, sejam do Ministério dos Transportes e não do Ministério de Planejamento, Orçamento e Gestão.

A alteração promovida pela Medida Provisória nº 353, de 2007, que culminou com a Lei retrocitada, foi objeto de minuciosos estudos por parte do Poder Executivo e de intensas discussões nesta Casa Legislativa. A atribuição das competências elencadas no art. 18, da Lei nº 10.233, de 2001, para o Ministério de Planejamento, Orçamento e Gestão, é decorrente da natureza da matéria estar intimamente ligada às competências institucionais dessa pasta, conforme se pode constatar da leitura das disposições contidas na Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, que *"Dispõe sobre a organização da Presidência da República e dos Ministérios, e dá outras providências"*. Portanto, sou pela rejeição da emenda.

As Emendas de nºs 5, 6, 7, 8 e 9 têm o objetivo comum de garantir ao quadro de pessoal agregado oriundo da Ferrovia Paulista – FEPASA – a condição de ferroviário e os direitos assegurados na legislação vigente. A FEPASA foi incorporada pela Rede Ferroviária Federal S. A. – RFFSA, em 1998. A lei nº 8.186, de 21 de maio de 1991, que dispõe sobre a complementação de aposentadoria de ferroviários e dá outras providências, garantiu o benefício aos ferroviários admitidos até 31 de outubro de 1969, na RFFSA. A Lei nº 10.478, de 28 de junho de 2002, por sua vez, estendeu o benefício aos ferroviários admitidos até 21 de maio de 1991 pela RFFSA. Portanto, as duas leis não alcançam os empregados oriundos da FEPASA, haja vista que foram incorporados aos quadros de empregados da RFFSA somente em 1998. Destarte, somos pela rejeição das aludidas emendas.

Quanto às Emendas de nºs 10, 11 e 12 somos por acolhê-las tendo em conta que a atual redação do art. 19 da MP não garante aos empregados do quadro original da VALEC os mesmos direitos que já possuem os empregados oriundos da RFFSA e da GEIPOT. A expressão “pública federal”, em nosso entender, remete ao Projeto de Lei nº 1.992, de 2007, em tramitação nesta Casa, que autoriza a criação de entidade fechada de previdência complementar denominada Fundação de Previdência Complementar do Servidor Público Federal – FUNPRESP, e dá outras providências.



Essa proposta visa regulamentar o art. 40, §§ 14, 15 e 16. Entretanto, nesse caso, o plano de benefícios será destinado aos servidores públicos titulares de cargo efetivo da União, suas autarquias e fundações, não alcançando empregados públicos, como é o caso dos empregados da VALEC. A previdência complementar de empregados públicos é matéria tratada, na Constituição Federal, no art. 202, regulamentado pela Leis Complementares nºs 108 e 109, ambas de 29 de maio de 2001, e não no art. 40 da Carta Magna.

Desse modo, entendemos que a entidade de previdência a que o artigo deve se referir é a tratada nas Leis Complementares nºs 108 e 109, de 2001, que são as entidades de previdência complementar patrocinadas pelo Poder Público e suas empresas, o que atende ao pleito das referidas Emendas.

Da mesma forma, somos por acatar as Emendas de nºs 13 e 15 por considerá-las benéficas, na medida em que estende aos atuais empregados da VALEC os benefícios sociais e de saúde já garantidos aos empregados oriundos da Rede Ferroviária Federal, consoante os termos da Lei nº 11.483, de 2007. Optamos, no entanto, por estender a possibilidade de se patrocinar os benefícios do SESEF também para os funcionários oriundos do GEIPOT.

Quanto às questões tratadas nas Emendas de nºs 16, 17, 18, 19, 20, 21, 23 e 24, entendemos que, apesar da redação do §5º do art. 24 da MP não abranger, de forma direta, os ex-empregados e inativos, estes terão seus direitos garantidos pela redação do art. 23 da MP, que prevê a sucessão pela União dos direitos, obrigações, e aqui se inserem os PDVs, e ações judiciais, razão pela qual somos pela rejeição das aludidas emendas.

A Emenda nº 22 pretende transferir para o DNIT os bens imóveis não operacionais da RFFSA, que possam constituir reserva técnica para futura expansão da prestação de serviços públicos de transporte ferroviário, ou seja, imóveis que possuem vocação logística. A esse respeito, cumpre lembrar que, por ocasião da apreciação da Medida Provisória nº 353, de 2007, da qual também fui relator, estabelecemos uma redação para o atual parágrafo único do art. 16 da Lei nº 11.483, de 2007, dispondo que não seriam alienados os bens



imóveis situados na faixa de domínio das ferrovias, cuja ocupação ou utilização por particulares comprometa a segurança ou eficiência da operação ferroviária.

Tendo sido feita essa reserva, julgamos conveniente que esses imóveis possam, após ter sua vocação logística atestada, não pela ANTT, mas pelo Ministério dos Transportes em conjunto com o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, passar a integrar o patrimônio do DNIT, visando garantir futuras expansões das malhas e instalações adjacentes, bem como melhorias na operação ferroviária.

As Emendas de nºs 26, 27 e 29 envolvem a criação de empregos públicos na VALEC para promover a reestruturação pretendida. Tal medida é de competência do Poder Executivo e, possivelmente, acarretaria implicações de ordem financeira e orçamentária, além das dificuldades para efetivar a alocação dos empregados transferidos na estrutura atual dos quadros de pessoal da VALEC. Assim, somos pela rejeição dessas emendas.

As Emendas de nºs 28 e 33, tratam de matéria estranha ao conteúdo da Medida Provisória sob exame. Destarte, entendemos que, em que pese a boa intenção delas, não devam ser tratadas no âmbito desta MP. Ademais, a Emenda nº 28 trata de matéria já regulamentada pela Lei nº 9.636, de 15 de maio de 1998, que no art. 31 regula a possibilidade de doação de bens imóveis de domínio da União, mediante ato do Poder Executivo. Já a Emenda nº 33 envolveria a criação dos cargos para recepcionar os empregados da Companhia de Desenvolvimento de Barcarena – CODEBAR, medida esta de competência do Poder Executivo. Assim sendo, somos pela rejeição das Emendas de nºs 28 e 33.

Outras Propostas

Além das propostas recebidas por meio de emendas, recebemos e avaliamos, cuidadosamente, outras contribuições e sugestões relacionadas aos temas da MP, principalmente quanto ao Sistema Nacional de Viação. Adicionalmente, por iniciativa própria, incluímos alguns dispositivos que



entendemos relevantes para a logística nacional, os quais explicitamos na seqüência.

Primeiramente, por solicitação da própria VALEC, incluímos duas novas cidades na diretriz da Ferrovia Norte-Sul, São Simão/GO e Estrela D'Oeste/SP, notadamente devido à existência de reservatórios de hidrelétricas no traçado anteriormente previsto para a ferrovia, fazendo-se necessário esse acréscimo de pontos de passagem na diretriz estabelecida, sem alteração dos demais pontos.

Quanto à EF-246, prevista inicialmente para ligar a Ferrovia Norte-Sul, a partir de Uruaçu/GO, ao Município de Vilhena/RO, passa a ser, em nosso projeto de lei de conversão, uma ferrovia de integração sul-americana, ligando o oceano Atlântico, no litoral brasileiro, até o oceano Pacífico, em portos peruanos, passando por importantes pólos produtivos e logísticos nacionais.

A essa ferrovia, cuja numeração passa a ser, em função de seu novo posicionamento geográfico, EF-354, atribuímos a denominação FERROVIA TRANSCONTINENTAL, a qual se interligará, no Estado do Acre, com a estrada de ferro peruana denominada *Ferrovía Rey Transcontinental Brasil – Peru*.

Também integrada aos grandes eixos ferroviários, em bitola larga, representados pelas Ferrovias Norte-Sul e Transcontinental, está a Ferrovia que liga o litoral baiano à Norte-Sul, no Estado do Tocantins, ferrovia que denominamos BAHIA-OESTE.

Quanto às ferrovias destinadas aos Trens de Alta Velocidade – TAV, julgamos apropriada a alteração da numeração da ferrovia, sem ferir o padrão previsto no Plano Nacional de Viação, buscando adotar numeração de mais fácil memorização para a população em geral, notadamente por se tratarem de ferrovias vinculadas ao transporte de passageiros.

Dessa forma, a ligação entre o Rio de Janeiro e Campinas/SP, passando por São Paulo, passa a ser numerada como EF-222, por ser uma ferrovia transversal, e a denominamos como “EXPRESSO 2222”, como



homenagem a um grande sucesso da música brasileira, cuja letra remete ao transporte ferroviário de passageiros, além de ser uma música composta por um dos maiores artistas nacionais, Gilberto Gil.

Já a ferrovia entre Belo Horizonte e Curitiba, por ser uma via diagonal, passa a ter a numeração EF-333, número de fácil memorização para os passageiros que utilizarão essa via de integração, em alta velocidade, entre a Região Sul do País e o Estado de Minas Gerais, passando pelo Estado de São Paulo.

A denominação que atribuímos a essa ferrovia é uma homenagem a uma das maiores personalidades brasileiras, de quem comemoramos, no último dia 27 de junho, o centenário de nascimento. Trata-se do inesquecível João Guimarães Rosa, grande escritor brasileiro que, se não tivesse nos deixado tão prematura e repentinamente, certamente traria ao Brasil uma glória há muito sonhada, o Prêmio Nobel de Literatura.

Adicionalmente, mesmo sem inserir tais trechos no Plano Nacional de Viação, atribuímos à VALEC a responsabilidade pela realização de estudos de viabilidade técnica e econômica para a implantação de sistema ferroviário de bitola larga em três trechos considerados também estratégicos dentro de uma lógica de planejamento da malha ferroviária brasileira. Tais trechos referem-se à expansão da Ferrovia Norte-Sul até o Rio Grande do Sul e um ramal entre Araguaína/TO e Sorriso/MT, áreas de grande produção de grãos e minérios, além de enorme potencial de exploração em futuro próximo.

Por fim, em decorrência de solicitação do Ministério dos Transportes, inserimos na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo do Plano Nacional de Viação, um trecho rodoviário de 14,4 km, entre a rodovia BR-158, em Aparecida do Taboado/MS, e a ponte rodoferroviária sobre o Rio Paraná.

Considerando as alterações oriundas das emendas acatadas, bem como as demais mudanças aqui comentadas, elaboramos um projeto de lei de conversão para a MP nº 427, de 2008.



Conclusão

Por todo o exposto, lembrando que foram retiradas pelo autor as Emendas de nºs 2, 14, 25, 30 e 31, votamos:

- pela admissibilidade da Medida Provisória nº 427, de 2008, por estarem presentes os pressupostos de relevância e urgência e por não se incidir em qualquer das vedações temáticas dispostas no art. 62, § 1º, da Constituição Federal, bem como pela sua constitucionalidade, juridicidade, técnica legislativa e adequação orçamentária e financeira;
- no mérito, pela sua aprovação, nos termos do projeto de lei de conversão anexo;
- pela inadmissibilidade das Emendas de nºs 4, 5, 6, 7, 8, 9, 26, 27, 28, 29 e 33, por não preencherem os requisitos de constitucionalidade, juridicidade e adequação financeira e orçamentária.
- pela admissibilidade, por cumprirem tais requisitos, das Emendas de nºs 1, 3, 10, 11, 12, 13, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24 e 32.
- no mérito, pela aprovação das Emendas de nºs 1, 3, 10, 11, 12, 13, 15, 22 e 32, nos termos do projeto de lei de conversão anexo, e pela rejeição das Emendas de nºs 4, 5, 6, 7, 8, 9, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 23, 24, 26, 27, 28, 29 e 33.

Sala das Sessões, em de de 2008.



EEE2230747

Deputado JAIME MARTINS
Relator

ArquivoTempV.doc_230



EEE2230747

PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº , DE 2008

Acrescenta e altera dispositivos na 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 de Transportes – GEIPOT, altera as Leis nºs 9.060, de 14 de junho de 1995, 11.297, de 9 de maio de 2006, e 11.483, de 31 de maio de 2007, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O item 3.2.2 - Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar com as seguintes alterações constantes do Anexo I a esta Lei.

Art. 2º O item 4.2 - Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres do Plano Nacional de Viação, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar com a alteração constante do Anexo II a esta Lei.

Art. 3º O item 2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de



EEE2230747

setembro de 1973, passa a vigorar acrescido da rodovia de ligação constante do Anexo III a esta Lei.

Art. 4º O inciso II do art. 1º da Lei nº 9.060, de 14 de junho de 1995, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 1º II
- EF-232 – Recife - Salgueiro - Trindade - Araripina - Eliseu Martins - Ribeiro Gonçalves - Balsas - Estreito, nos Estados de Pernambuco, Piauí e Maranhão, denominada Ferrovia Transnordestina;
.....” (NR)

Art. 5º O art. 8º da Lei nº 11.297, de 9 de maio de 2006, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 8º A construção, uso e gozo da EF-151, denominada Ferrovia Norte-Sul, de titularidade da VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., dar-se-ão no trecho ferroviário que liga os Municípios de Belém, no Estado do Pará, e Panorama, no Estado de São Paulo.” (NR)

Art. 6º Ficam outorgadas à VALEC – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. a construção, uso e gozo das seguintes ferrovias:

I - EF-267;

II - EF-334; e

III - EF-354.

Parágrafo único. As outorgas deverão ser formalizadas mediante contrato de concessão com a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT.

Art. 7º As ferrovias seguintes, constantes da Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação, ficam assim denominadas:

I - EF-222: Expresso 2222;

II - EF-333: Expresso Guimarães Rosa;



III - EF-334: Ferrovia Bahia-Oeste; e

IV - EF-354: Ferrovia Transcontinental.

Art. 8º A VALEC – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A, sociedade por ações controlada pela União, fica transformada em empresa pública, sob a forma de sociedade por ações, vinculada ao Ministério dos Transportes, nos termos previstos nesta Lei.

§ 1º A função social da VALEC é a construção e exploração de infra-estrutura ferroviária.

§ 2º A VALEC terá sede e foro na Capital Federal e prazo de duração indeterminado, podendo estabelecer escritórios ou dependências em outras unidades da Federação.

§ 3º A VALEC sujeitar-se-á ao regime jurídico próprio das empresas privadas, inclusive quanto aos direitos e obrigações civis, comerciais, trabalhistas e tributários.

Art. 9º Compete à VALEC, em conformidade com as diretrizes do Ministério dos Transportes:

I - administrar os programas de operação da infra-estrutura ferroviária, nas ferrovias a ela outorgadas;

II - coordenar, executar, controlar, revisar, fiscalizar e administrar obras de infra-estrutura ferroviária, que lhes forem outorgadas;

III - desenvolver estudos e projetos de obras de infra-estrutura ferroviária;

IV - construir, operar e explorar estradas de ferro, sistemas acessórios de armazenagem, transferência e manuseio de produtos e bens a serem transportados e, ainda, instalações e sistemas de interligação de estradas de ferro com outras modalidades de transportes;



V - promover os estudos para implantação de Trens de Alta Velocidade, sob a coordenação do Ministério dos Transportes;

VI - promover o desenvolvimento dos sistemas de transportes de cargas sobre trilhos, objetivando seu aprimoramento e a absorção de novas tecnologias;

VII - celebrar contratos e convênios com órgãos nacionais da administração direta ou indireta, empresas privadas e com órgãos internacionais para prestação de serviços técnicos especializados; e

VIII - exercer outras atividades inerentes às suas finalidades, conforme previsão em seu estatuto social.

§ 1º No exercício das competências previstas neste artigo, caberá à VALEC realizar estudos de viabilidade técnica e econômica para a implantação de sistema ferroviário de bitola larga nos seguintes trechos:

I - Expansão da Ferrovia Norte-Sul, entre Panorama, no Estado de São Paulo, e Rio Grande, no Estado do Rio Grande do Sul; e

II - Ramal entre Araguaína, no Estado do Tocantins, e Sorriso, no Estado do Mato Grosso, passando por Santana do Araguaia, no Estado do Pará.

§ 2º Mediante autorização específica do Poder Executivo, poderá a VALEC também promover o desenvolvimento de sistemas de transportes de passageiros sobre trilhos.

Art. 10º Ato do Poder Executivo aprovará o estatuto da VALEC.

Art. 11. O patrimônio da VALEC é constituído dos bens móveis e imóveis, direitos e valores que atualmente a integram.

Art. 12. Constituem receita da VALEC:



I - recursos consignados nos orçamentos da União, créditos adicionais, transferências e repasses, que lhe forem deferidos;

II - importâncias oriundas da alienação de bens e direitos e da prestação de serviços, na forma da legislação específica;

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

IV - produto de operações de crédito, juros e venda de bens patrimoniais ou de materiais inservíveis;

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

VI - rendas provenientes de outras fontes.

Art. 13. A VALEC será administrada por um Conselho de Administração, com funções deliberativas, e por uma Diretoria-Executiva, e na sua composição contará ainda com um Conselho Fiscal.

Art. 14. O Conselho de Administração, eleito pela assembléia geral de acionistas, será constituído:

I - de um Presidente, indicado pelo Ministro de Estado dos Transportes;

II - do Diretor-Presidente da VALEC;

III - de um Conselheiro, indicado pelo Ministro de Estado do Planejamento, Orçamento e Gestão; e

IV - de três Conselheiros, indicados conforme o estatuto.

§ 1º O Conselho de Administração reunir-se-á, ordinariamente, a cada mês e, extraordinariamente, sempre que convocado pelo seu Presidente ou por dois terços dos seus membros.



§ 2º As decisões do Conselho de Administração serão tomadas por maioria simples, cabendo ao Presidente o voto de qualidade, em caso de empate.

§ 3º O quorum de deliberação é o de maioria absoluta de seus membros.

Art. 15. A Diretoria-Executiva será constituída de um Diretor-Presidente e de até quatro diretores.

§ 1º Os membros da Diretoria-Executiva serão eleitos pelo Conselho de Administração, com prazo de gestão de três exercícios anuais, podendo ser reeleitos.

§ 2º Os diretores são responsáveis pelos atos praticados em desconformidade com a lei, com o estatuto da VALEC e com as diretrizes institucionais emanadas do Conselho de Administração.

Art. 16. O Conselho Fiscal, eleito pela assembléia geral de acionistas, será constituído de três membros, e respectivos suplentes.

§ 1º O Conselho Fiscal deve se reunir, ordinariamente, uma vez por mês e sempre que for convocado por seu Presidente.

§ 2º As decisões do Conselho Fiscal serão tomadas por maioria simples, cabendo ao presidente o voto de qualidade, em caso de empate.

§ 3º As reuniões do Conselho Fiscal só terão caráter deliberativo se contarem com a presença do presidente e de pelo menos um membro.

Art. 17. As competências do Conselho de Administração, da Diretoria-Executiva e do Conselho Fiscal da VALEC, bem como as hipóteses de destituição e substituição de seus respectivos integrantes, serão estabelecidas no estatuto.

Art. 18. A contratação de obras, serviços, compras e alienações será precedida de procedimento licitatório, na forma da legislação em



vigor, observados os princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade, eficiência e isonomia, bem como da vinculação ao instrumento convocatório, da economicidade, do julgamento objetivo e dos que lhes são correlatos.

Art. 19. Os quadros de pessoal da VALEC serão inicialmente constituídos:

I - com os atuais empregados da empresa;

II - com o pessoal da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, observado o disposto na Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007; e

III - com o pessoal da extinta Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – GEIPOT, observado o disposto nesta Lei.

Parágrafo único. O regime jurídico do pessoal da VALEC será o da Consolidação das Leis do Trabalho e respectiva legislação complementar.

Art. 20. A contratação de pessoal da VALEC far-se-á por meio de concurso público de provas ou de provas e títulos, observadas as normas específicas editadas pelo Conselho de Administração.

Art. 21. Fica autorizada a VALEC a patrocinar, para os empregados referidos no inciso I do art. 19, bem assim para os novos que vierem a ser contratados, planos de benefícios operados por entidade fechada de previdência complementar patrocinada pelo Poder Público e suas empresas, já constituída, nos termos da legislação vigente.

Parágrafo único. Os empregados de que trata o art. 19 poderão participar de plano de benefícios sociais e de saúde operado pelo Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, nos termos do inciso III, do art. 17 da Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007.

Art. 22. A VALEC sujeitar-se-á à fiscalização do Ministério dos Transportes e entidades a ele vinculadas, da Controladoria-Geral da União e do Tribunal de Contas da União.



Art. 23. Fica encerrado o processo de liquidação e extinta a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – GEIPOT e encerrado o mandato do Liquidante e dos membros do Conselho Fiscal.

Art. 24. Os bens, direitos e obrigações do extinto GEIPOT 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. 25. A partir do dia 12 de maio de 2008 a União sucederá o extinto GEIPOT nos direitos, obrigações e ações judiciais em que este seja autor, réu, assistente, opoente ou terceiro interessado, ressalvadas as ações de que trata o § 5º do art. 26 desta Lei.

Parágrafo único. Os advogados que representavam judicialmente o extinto GEIPOT deverão, imediatamente, sob pena de responsabilização pessoal pelos eventuais prejuízos que a União sofrer, em relação às ações a que se refere o *caput* deste artigo:

I - peticionar em juízo, comunicando a extinção do GEIPOT 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. 26. Ficam transferidos para a VALEC os empregados ativos do GEIPOT, que serão alocados em quadro especial.

§ 1º A transferência de que trata este artigo dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual.

§ 2º Os empregados transferidos na forma deste artigo 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 este artigo, 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 pela sua disponibilidade à VALEC.

§ 5º Ficam transferidas para a VALEC as ações judiciais relativas aos empregados a que se refere este artigo em que o extinto GEIPOT seja autor, réu, assistente, oponente ou terceiro interessado.

§ 6º Os advogados que representavam judicialmente o extinto GEIPOT nas ações a que se refere o § 5º deste artigo deverão, imediatamente, sob pena de responsabilização pessoal pelos eventuais prejuízos causados:

I - peticionar em juízo, comunicando a extinção do GEIPOT 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 § 5º deste artigo.

Art. 27. A VALEC assumirá a responsabilidade de atuar como patrocinadora do plano de benefícios administrado pelo Instituto GEIPREV de Seguridade Social, na condição de sucessora trabalhista do extinto GEIPOT, em relação aos empregados referidos no art. 26.

§ 1º O disposto no *caput* deste artigo aplica-se unicamente aos empregados transferidos na forma do *caput* do art. 26, cujo conjunto constituirá massa fechada.



§ 2º Fica a VALEC responsável pelas obrigações assumidas pelo extinto GEIPOT relativas aos compromissos junto ao plano do GEIPREV, decorrentes dos Programas de Desligamento Voluntário que porventura ainda estejam em execução no dia 12 de maio de 2008.

Art. 28. A União, por intermédio do Ministério dos Transportes, disponibilizará à VALEC os recursos orçamentários e financeiros necessários ao custeio dos dispêndios decorrentes do disposto nos arts. 26 e 27 desta Lei.

Parágrafo único. As despesas decorrentes do trabalho de inventariança serão atendidas à conta das dotações orçamentárias atribuídas ao Ministério dos Transportes.

Art. 29. As atribuições referentes à aprovação das demonstrações contábeis e financeiras do balanço de extinção serão exercidas pelo Ministro de Estado da Fazenda.

Art. 30. A Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art.
2º II - os
bens imóveis da extinta RFFSA ficam transferidos para a
União, ressalvado o disposto nos incisos I e IV do art. 8º
desta Lei.
.....” (NR)

“Art.
8º IV - os
bens imóveis não operacionais, com finalidade de constituir
reserva técnica necessária à expansão e ao aumento da
capacidade de prestação do serviço público de transporte
ferroviário, ressalvados os destinados ao FC, devendo a
vocação logística desses imóveis ser avaliada em conjunto
pelo Ministério dos Transportes e pelo Ministério do
Planejamento, Orçamento e Gestão, conforme dispuser ato
do Presidente da República.” (NR)



Art. 31. Ficam revogados a Lei nº 6.346, de 6 de julho de 1976, o inciso I do art. 1º da Lei nº 9.060, de 14 de junho de 1995, os arts. 4º, 6º e o parágrafo único do art. 8º da Lei nº 11.297, de 9 de maio de 2006, bem como seu art. 5º nas partes referentes à EF-140 e à EF-Bahia-Oeste.

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

ANEXO I

EF	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				EF	km
151	Belém – Açailândia – Porto Franco – Araguaína – Colinas do Tocantins – Guaraí – Porto Nacional – Alvorada – Porangatu – Uruaçu – Ouro Verde de Goiás – Anápolis – Rio Verde – São Simão – Estrela D'Oeste – Santa Fé do Sul – Aparecida do Taboado – Panorama	PA - MA - TO - GO - MG - MS - SP	2.760	–	–
232	Recife – Salgueiro – Trindade – Araripina – Eliseu Martins – Ribeiro Gonçalves – Balsas – Estreito	PE - PI – MA	1.770	–	–
354	Litoral Norte Fluminense – Muriaé – Ipatinga – Paracatu – Brasília – Uruaçu – Cocalinho – Ribeirão Cascalheira – Lucas do Rio Verde – Vilhena – Porto Velho – Rio Branco – Cruzeiro do Sul – Fronteira Brasil-Peru (Boqueirão da Esperança)	RJ - MG - GO - DF - MT - RO - AC	4.400	–	–
267	Panorama – Maracajú – Porto Murtinho	SP - MS	750	–	–
222	Rio de Janeiro – Nova Iguaçu – Barra Mansa – Resende – Cruzeiro – Guaratinguetá – São José dos Campos – Mogi das Cruzes – São Paulo – Campinas	RJ - SP	550	381	100
280	Herval D'Oeste – Santa Cecília – Itajaí	SC	330	–	–
334	Ilhéus – Brumado – Ibotirama – Barreiras – Luiz Eduardo Magalhães – Alvorada	BA - TO	1.500	–	–
364	Santos – São Paulo – Campinas – Araraquara – Rubinéia – Aparecida do Taboado – Rondonópolis – Cuiabá	SP - MS - MT	1724	151	5
333	Belo Horizonte – Divinópolis – Varginha – Poços de Caldas – Campinas – São Paulo – Sorocaba – Itapetininga – Apiaí – Curitiba	MG - SP - PR	1.150	271	100
451	São Francisco do Sul – Itajaí – Imbituba	SC	270	485	25
484	Maracaju – Dourados – Mundo Novo – Guaíra – Toledo – Cascavel	PR - MS	500	–	–
485	Porto União – Mafra – São Francisco do Sul	SC	460	451	25
488	Imbituba – Tubarão – Criciúma – Forquilha – Treviso	SC	148	–	–



ANEXO II

Nº de Ordem	Denominação	UF	Localização
107	Iranduba	AM	Rio Solimões

ANEXO III

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				BR	km
436	Entroncamento com a BR-158 (Aparecida do Taboado) – Ponte rodoferroviária sobre o Rio Paraná	MS	14,4	–	–

Sala das Sessões, em de de 2008.

Deputado JAIME MARTINS
Relator



EEE2230747

ArquivoTempV.doc_230



EEE2230747