

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 6.876, DE 2010

Altera a Lei nº 10.233, 2001, que dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, e dá outras providências.

Autor: Deputada GORETE PEREIRA

Relator: Deputado CARLOS SANTANA

I – RELATÓRIO

O projeto de lei em foco pretende modificar o art. 103-C, da Lei nº 10.233, de 2001, que dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências. De acordo com a alteração proposta, a data limite a que se refere o § 1º do art. 1º da Lei nº 9.600, de 19 de janeiro de



6C395F8531

1998, ficaria mantida em 30 de junho de 2003, enquanto o § 1º do art. 1º da Lei nº 9.603, de 22 de janeiro de 1998, passaria a vigorar por prazo indeterminado.

A Lei nº 9.603, de 1998, autoriza o Ministério dos Transportes, por intermédio da CBTU, a repassar à Companhia Cearense de Transportes Metropolitanos (METROFOR) recursos para pagamento das despesas com a folha de pessoal, os encargos sociais, os benefícios e a contribuição à Fundação Rede Ferroviária Federal de Seguridade Social (REFER), relativas aos empregados transferidos à empresa METROFOR por sucessão trabalhista, na data da transferência do Sistema de Trens Urbanos de Fortaleza para o Estado de Ceará, de acordo com a Lei nº 8.693, de 3 de agosto de 1993. Os repasses estavam autorizados, nos termos desse diploma legal, até dezembro de 2001, limite que foi ampliado, pela MP 2.217-3, de 2001, para 31 de dezembro de 2005.

Por seu turno, a também citada Lei nº 9.600, de 1998, autoriza o Ministério dos Transportes, por intermédio da Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), a repassar à Companhia de Trens Metropolitanos de Pernambuco (COPERTRENS) recursos para pagamento das mesmas despesas, relativas aos empregados transferidos à COPERTRENS, por sucessão trabalhista, na data da transferência do Sistema de Trens Urbanos de Recife para o Estado de Pernambuco, de acordo com a Lei nº 8.693, de 1993. Os repasses tinham como prazo limite junho de 2001, posteriormente ampliado, pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 2001, para junho de 2003.

A autora da proposta alega, em sua justificação, que os atrasos no processo de transferência, no caso cearense, justificam a nova alteração, passando o prazo para repasses de recursos por parte da União a vigorar indefinidamente.

Depois desta Comissão de Viação e Transportes, a proposição deverá ser analisada, em caráter conclusivo, pelas Comissões de Finanças e Tributação (adequação orçamentária e financeira) e de Constituição e Justiça e de Cidadania (constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa).

Durante o prazo regimental, não foram apresentadas emendas neste órgão técnico. É o nosso relatório.



II – VOTO DO RELATOR

Nas regiões metropolitanas, o transporte de passageiros sobre trilhos é da maior importância, visto que, pela sua capacidade, consegue contribuir para a diminuição do número de ônibus nas vias, o que reduz os tempos de viagem e traz reflexos positivos para a fluidez do trânsito e para a qualidade do ar nos centros urbanos. Diante disso, o Governo Federal criou, em 1984, a Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), com o objetivo de gerenciar e operar os sistemas de trens urbanos nas regiões metropolitanas das capitais. Esperava-se, então, melhorar os sistemas existentes e facilitar investimentos para a sua expansão e para a criação de novas linhas.

Entre os sistemas sob a responsabilidade da CBTU estava o da Região Metropolitana de Fortaleza (CE), para o qual foi instituída, em 1987, uma unidade administrativa específica, a Gerência de Trens Urbanos de Fortaleza – GTU/For, com a missão de operar os trens urbanos de passageiros. Em 1989, essa gerência passou à categoria de superintendência, mantendo as rédeas da operação dos trens urbanos da metrópole cearense.

Entretanto, depois de cerca de uma década, a realidade da baixa capacidade de investimento levou o Governo Federal a buscar soluções alternativas para o transporte ferroviário, que incluíam a concessão para a iniciativa privada de malhas pertencentes à Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) e a transferência dos sistemas de trens urbanos para os governos estaduais. Essa decisão alcançou, entre outros, os sistemas ferroviários de São Paulo, do Rio de Janeiro, de Salvador e de Fortaleza.

Em 1997, quando da celebração do convênio entre a União e o Estado do Ceará para a transferência da malha de trens urbanos da Região Metropolitana de Fortaleza para a empresa estadual METROFOR, ficou estabelecido que à União caberia o repasse dos recursos para pagamento das despesas com o pagamento de pessoal, de encargos sociais e de benefícios diversos, relativas ao efetivo transferido. Por meio da Lei nº 9.603, de 1998, esses



repasse foram autorizados até dezembro de 2001, prazo posteriormente ampliado em quatro anos, pela MP nº 2.217-3, de 2001.

Ocorre que, no convênio de estadualização, havia ficado acertado que a União arcaria com as referidas despesas até doze meses após a conclusão das obras das Linhas Sul (Maracanaú) e Oeste (Caucaia). Havia até mesmo a previsão de que, um ano antes do prazo estimado para a conclusão das obras, ou seja, janeiro de 2007, seria realizada uma avaliação do seu andamento e, havendo necessidade de prorrogação por razões não exclusivas do Estado do Ceará, seria providenciado pela CBTU a extensão dos prazos de repasse de recursos.

De acordo com dados obtidos junto à página da empresa METROFOR, na rede mundial de computadores, até abril deste ano, somente cerca de 77% das obras da Linha Sul estavam concluídas. A Linha Oeste está ainda mais atrasada, contemplando apenas melhorias nas estações, na via permanente e no material rodante, que atualmente opera pelo sistema diesel. Como bem apontou a autora da proposição em sua justificção, essa circunstância traz problemas para o projeto do metrô de Fortaleza. Isto porque, apesar do compromisso assumido pela União na celebração do convênio, não há um instrumento legal que assegure o repasse de recursos para pagamento da folha de pessoal, encargos e benefícios, até a efetiva conclusão das obras das referidas Linhas Sul e Oeste, criando uma situação de insegurança.

Assim sendo, entendemos que a alteração legal pretendida reveste-se de mérito, pelo que, naquilo em que compete a esta Comissão analisar, somos pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 6.876, de 2010.

Sala da Comissão, em de de 2010.

Deputado CARLOS SANTANA
Relator



2010_7872



6C395F8531