



PARECER SOBRE A MEDIDA PROVISÓRIA Nº 427, DE 9 DE MAIO 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, e 11.297, de 9 de maio de 2006, e dá outras providências.

I – RESUMO DAS PRINCIPAIS MEDIDAS

1) Plano Nacional de Viação – PNV:

Em relação ao Plano Nacional de Viação, a MP prevê a inclusão de novas ferrovias e alteração ou ampliação do traçado de algumas ferrovias já existentes:

- a) novas ferrovias:
 - EF-246(Uruaçu/GO – Vilhena/GO)
 - EF-267 (Panorama/SP – Porto Murtinho/SP)
 - EF-280 (Heval d'Oeste/SC – Itajaí/SC)
 - EF-451 (S. Francisco do Sul/SC – Imbituba/SC)
 - EF-484 (Maracaju/MS – Cascavel/PR)

- b) Alteração/Ampliação de traçado:
 - EF-151 (Belém/PA – Panorama/SP). Trata-se da ferrovia Norte-Sul, que antes partia de Belém e seguia até Anápolis/GO.
 - EF-232 (Recife/PE – Estreito/MA) – Ferrovia Transnordestina. O traçado anterior ligava Eliseu Martins/PI aos portos de Suape/PE e Pecém/CE
 - EF- 271 (Rio de Janeiro/RJ – Campinas/SP). Trata-se do chamado trem-bala, cujo traçado original era Rio-SP. Agora se estende até Campinas.
 - EF-381 (Belo Horizonte/MG – Curitiba/PR). Outra linha de trem de alta velocidade
 - EF-334 (Ilhéus/BA - Alvorada/TO).

2) Reestruturação da VALEC – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A

A VALEC será transformada de sociedade por ações em Empresa Pública, tendo a União como única acionista.

Haverá ampliação das concessões para englobar as ferrovias que se interligarão à Norte-Sul, da qual já é titular.

A VALEC também será responsabilizada pela construção de novas ferrovias para transporte de carga que depois serão concedidas para a iniciativa privada. Outra atribuição é a realização de estudos técnicos para implantação dos trens de alta velocidade.

3) Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – GEIPOT

A MP determina ainda o encerramento do processo de liquidação do GEIPOT. O pessoal da ativa dessa empresa será transferido para a VALEC por sucessão trabalhista, o



mesmo método que foi adotado em relação ao pessoal da extinta RFFSA para assegurar os direitos dos trabalhadores.

II – DO MÉRITO

Com a edição da MPV-427/2008, o Governo Federal opera diversas mudanças importantes no setor ferroviário brasileiro, dando seguimento a iniciativas anteriores voltadas para a consecução desse mesmo objetivo, com destaque para a solução do problema da agora extinta Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA. Trata-se de um conjunto de medidas voltadas para a modernização, a ampliação e a adequação do modal ferroviário com vistas ao equilíbrio multimodal da matriz de transporte do Brasil, hoje completamente dominada pelo modal rodoviário. Essa alteração do perfil da atual matriz de transportes, principalmente no que respeita ao transporte de cargas, cuja predominância do modal rodoviário é superior a 60%, terá importantes repercussões no chamado “custo Brasil”, que impacta negativamente a competitividade dos produtos brasileiros no mercado internacional.

É importante lembrar que, na discussão anterior sobre a RFFSA, a primeira versão da Medida Provisória propunha que os funcionários ativos da RFFSA fossem transferidos para o GEIPOT, que constava do Programa Nacional de Desestatização – PND. Essa primeira versão acabou sendo rejeitada pelo Congresso Nacional. Já na segunda versão, os funcionários da RFFSA foram transferidos para a VALEC. Sendo esta uma empresa pública com saúde institucional o bastante para se tornar responsável pela execução de um projeto da magnitude da Ferrovia Norte-Sul, o mais razoável é realmente apostar no seu futuro como um dos principais agentes da política ferroviária do país.

Essa é a diretriz refletida na MPV-427/2008, uma vez que a VALEC, além da sua reestruturação institucional, agora passa a ter a titularidade não só da ferrovia Norte-Sul, com sua nova configuração, mas também das novas ferrovias a ela interligadas (Uruaçu/GO – Vilhena/RO, Panorama/SP – Porto Murtinho/MS Ilhéus/BA - Alvorada/TO). Além disso, vai se responsabilizar pela promoção de estudos para implantação dos trens de alta velocidade, uma perspectiva inovadora para o transporte de passageiros no país.

Além dessas novas ferrovias, é de se destacar a alteração do traçado da Ferrovia Transnordestina, que vai de Recife/PE a Estreito/MA, o que possibilita a interligação com a Ferrovia Norte-Sul.

Justifica-se, portanto, a edição da MPV-427/2008, dentre outras razões, pela necessidade de ampliação da malha ferroviária de bitola larga e sua interligação aos portos mais importantes do país, além da desoneração do transporte ferroviário de cargas – principalmente produtos agrícolas e minérios – a fim de aumentar a competitividade dos produtos brasileiros no mercado internacional.

III – CONCLUSÃO

Considerando as características geográficas e econômicas do Brasil, vêm em boa hora as iniciativas do Governo Federal no sentido de revitalizar o transporte ferroviário, que foi praticamente abandonado a partir do desenvolvimento da indústria automobilística no país. Por sua capacidade de transportar grandes volumes a



médias e longas distâncias com maior segurança, menores índices de acidentes e menor incidência de furtos e roubos, o transporte ferroviário é mais eficiente que o rodoviário no transporte de cargas.

Mas a MP não se limita ao transporte de cargas. Ocupa-se também do transporte de passageiros, com destaque para as duas linhas que vão operar com trens de alta velocidade: Rio de Janeiro/RJ – Campinas/SP e Belo Horizonte/MG – Curitiba/PR.

Outro destaque é a revitalização da VALEC, que antes até constava do Programa Nacional de Desestatização, e agora ressurge como empresa pública não só responsável pela construção de ferrovias, mas também por estudos e projetos. Nota-se claramente a diretriz no sentido de converter a VALEC no grande suporte técnico da nova política ferroviária que o Governo Lula está implementando no país.

Todas essas iniciativas vão ao encontro das diretrizes do Programa Nacional de Logística em Transportes – PNLT, que prevê para o ano de 2025 uma equalização entre os modais rodoviário, ferroviário e aquaviário na matriz de transportes brasileira. A propósito, o PNLT toma como premissa o papel do transporte como agente indutor e facilitador do desenvolvimento do país, além de resgatar a função de planejamento do Ministério dos Transportes.

A MP-427/2008, portanto, representa mais um elemento na tentativa de corrigir um erro histórico, que foi o de priorizar o transporte rodoviário, em detrimento dos outros modais, em especial o ferroviário. Além dos resultados benéficos que essa reversão de prioridades tem para o desenvolvimento econômico do país, é de se prever as repercussões na melhoria dos níveis de segurança do trânsito rodoviário. Com efeito, a redução da quantidade de caminhões nas rodovias não só contribui para o aumento da vida útil dos pavimentos como – e o que é mais importante – reduz as oportunidades para a ocorrência de acidentes graves nas rodovias brasileiras, que muitas mortes e mutilações têm provocado.

Brasília, 26 de junho de 2008.

Adail Carvalho – Assessor da Liderança do PT