

REQUERIMENTO Nº 794, DE 2015

Nos termos do disposto no art. 50, § 2º, da Constituição Federal e nos artigos 215, inciso I, e 216 do Regimento Interno do Senado Federal,

CONSIDERANDO a competência exclusiva do Congresso Nacional de fiscalizar e controlar os atos do Poder Executivo,

CONSIDERANDO que o Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Transporte Ferroviário e Metroviário dos Estados da Bahia e Sergipe (Sindiferro), formulou representação ao Ministério Público Federal, contra a União Federal, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e a Ferrovia Centro-Atlântica S/A (FCA), pleiteando medidas contra os efeitos da Resolução nº 4.131, de 3 de julho de 2013, da ANTT, que autoriza a desativação e a devolução de trechos ferroviários operados pela FCA,

REQUEIRO sejam solicitados ao Senhor Ministro de Estado dos Transportes o seguintes esclarecimentos:

1. Qual o percentual da malha concedida efetivamente operada pelas concessionárias? Qual a visão do Ministério dos Transportes quanto à redução da já diminuta malha ferroviária em razão da retirada de operação de trechos ferroviários pelas concessionárias?
2. Qual o respaldo legal da ANTT para autorizar para a devolução, pela FCA, de trechos considerados economicamente viáveis?
3. Alguns trechos considerados economicamente viáveis constavam da Deliberação nº 124, de 6 de julho de 2011, que estabeleceu condições e fixou prazo para que os trechos lá indicados voltassem a ser operados. Portanto, uma parcela dos trechos que agora estão sendo devolvidos já não estava operando há algum tempo. Quais seriam os trechos que constam simultaneamente relacionados na mencionada deliberação e na Resolução nº 4.131, de 2013? Quanto aos trechos ainda em operação, quando serão desativados?

4. Considerando que a FCA já não vinha operando certos trechos considerados economicamente viáveis pela Resolução nº 4.131, de 2013, desde pelo menos a edição da Deliberação nº 124, de 2011, da diretoria da ANTT, por que razão seria necessária compensação da Concessionária em razão da perda de receita auferida na operação de tais trechos?
5. Como se chegou ao valor da indenização a ser paga pela FCA pela devolução dos trechos inviáveis economicamente? O cronograma para aplicação do montante da indenização prevista no inciso II do art. 2º da Resolução nº 4.131, de 2013, já foi estabelecido pela ANTT?
6. Enquanto as linhas novas do PIL não estiverem em operação, como serão atendidos os usuários dos trechos economicamente viáveis? Qual a previsão para a licitação dos trechos do Programa Integrado de Logística (PIL) que concorrem com os trechos que estão sendo devolvidos pela FCA? Por quanto tempo os Estados da Bahia e de Sergipe ficarão sem ligação com a malha ferroviária do País? Qual o impacto dessa decisão para o transporte de cargas que tem como origem e destino esses Estados?
7. É notória a deficiência estrutural do DNIT em diversos setores de atuação. Como a Autarquia está preparada para receber, guardar e, eventualmente, desfazer-se de todo o patrimônio a ser devolvido pela FCA, vinculado aos 4.000 km de vias férreas?
8. Qual a repercussão no equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão da devolução de aproximadamente 50% das vias férreas sob a administração da FCA?
9. Por que não se encontra publicada a ata referente à Tomada de Subsídios nº 19, realizada no período de 1º de novembro de 2013 a 31 de janeiro de 2014, ou qualquer registro de Audiência Pública relativa à Resolução?
10. Para melhor esclarecimento das questões aqui tratadas, solicitamos encaminhar cópias do Processo nº 50500.125589/2013-18, do Voto DCN – 107, de 3 de julho de 2013, do Parecer nº 974 – 3.9.12/2013/PF-ANTT/PGF/AGU e dos demais documentos que fundamentam a Resolução 4.131, de 2013.

JUSTIFICAÇÃO

A FCA é concessionária de exploração do serviço público de transporte ferroviário de cargas de um trecho de 7.080 km, que compunha a Malha Centro-Leste da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), por um período de 30 anos, prorrogáveis por mais 30. Foi firmado contrato de arrendamento, vinculado à concessão, por meio do qual foram transferidos à concessionária os bens operacionais de propriedade da RFFSA afetos à prestação do serviço na malha outorgada. A FCA iniciou a operação dos serviços concedidos em setembro de 1996.

Em 2013, a Resolução nº 4.131, da ANTT, autorizou a FCA a proceder à devolução e à desativação dos trechos ferroviários nele especificados. A autorização envolve alguns trechos considerados antieconômicos (742 km) e outros economicamente viáveis (3.247 km).

Entre os procedimentos necessários para os trechos considerados antieconômicos, destaca-se o valor de R\$ 767.757.731,91 relativo à indenização a ser paga pela FCA, devida em razão da degradação das vias férreas durante tempo em que esteve sob sua posse, que será convertido em investimentos no restante da malha férrea explorada pela FCA. Sabe-se que a desativação de trechos antieconômicos é prevista no Regulamento dos Transportes Ferroviários e deve ser prévia e expressamente autorizada pelo Poder Executivo Federal. Tal autorização requer que seja verificado o atendimento da demanda por outra modalidade de transporte.

Em relação aos trechos economicamente viáveis, destacam-se os seguintes procedimentos: (a) desativação atenderá a cronograma para interrupção do atendimento aos usuários, construído após a realização de chamamento público para comunicar ao mercado a devolução dos trechos de forma a mitigar os possíveis danos aos usuários do transporte nas localidades afetadas; (b) será assegurada à FCA uma certa quantidade de capacidade operacional para ser utilizada nos trechos ferroviários a serem outorgados no âmbito do Programa Integrado de Logística (PIL) do Ministério dos Transportes, correspondentes aos que estão sendo devolvidos, a partir da sua entrada em operação; (c) concluído o processo de devolução, a FCA poderá desmontar e retirar a superestrutura instalada nos trechos da malha devolvida correspondente a 1.760 km, devendo reempregar a mesma quantidade nos segmentos remanescentes.

Em fevereiro de 2015, o Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Transporte Ferroviário e Metroviário dos Estados da Bahia e Sergipe (Sindiferro), formulou representação ao Ministério Público

Federal, contra a União Federal, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e a Ferrovia Centro-Atlântica S/A (FCA), pleiteando medidas contra os efeitos da Resolução nº 4.131, de 3 de julho de 2013. Preocupam o Sindiferro questões como: a manutenção dos empregos, em decorrência da desativação dos trechos ferroviários; a garantia de reinvestimento, na malha férrea, dos valores estipulados pela ANTT; os prejuízos que poderão ser causados aos usuários dos trechos desativados, ante a ausência de alternativas de transporte; a possibilidade de dano ao patrimônio público, por exemplo, pela falta de clareza nos critérios utilizados para o cálculo da indenização a ser paga pela FCA, ou pelo risco de sucateamento dos bens que serão devolvidos; e, finalmente, a realização de processos transparentes de consulta, participação e controle social na tomada de decisões que afetem direitos dos usuários dos serviços de transporte.

Por esses motivos, entendemos que há questões importantes que devem ser esclarecidas, a fim de que o Parlamento tenha segurança de que as ações de natureza regulatória realizadas tenham se desenvolvido em respeito aos princípios constitucionais norteadores da Administração Pública, notadamente os da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência.

Sala das Sessões,

Senador ANTONIO CARLOS VALADARES

PSB-SE

Senadora LÍDICE DA MATA

PSB-BA

(À Mesa para decisão.)