

REQUERIMENTO Nº DE 2019 – CI

Requeiro, nos termos do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de audiência pública, no âmbito desta Comissão, para debater sobre o tema: “Modernização e Expansão do Sistema Ferroviário Brasileiro – Problemas e Soluções”, com a presença dos seguintes convidados:

- TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - Ministro de Estado do Ministério da Infraestrutura – MINFRA;
- MÁRCIO GUIMARÃES DE AQUINO - Diretor-Presidente interino da VALEC;
- JÚLIO MARCELO DE OLIVEIRA – Procurador junto ao Tribunal de Contas da União - TCU;
- LUIZ GONZAGA - Presidente da Associação dos Empregados da VALEC (AEPVALEC);
- MÁRIO RODRIGUES JÚNIOR - Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT;



JUSTIFICAÇÃO

A retomada dos investimentos para expansão da infraestrutura logística é de fundamental relevância para o aumento da competitividade das empresas nacionais e para uma maior integração do território nacional. A pressão sobre a infraestrutura aumenta ainda mais na medida em que se observa a expansão da produção agrícola e mineral, em especial nas regiões Centro-Oeste e Norte.

Nesse contexto, a modernização e a expansão sistema ferroviário brasileiro tem papel fundamental na redução de custos logísticos de diversas cadeias de suprimentos, assegurando ainda uma maior integração do nosso território.

O modal ferroviário se destaca pela eficiência energética e pela capacidade de transportar grandes volumes a baixos custos quando comparado ao transporte rodoviário. Um trem de carga corresponde a mesma capacidade de 173 caminhões com capacidade de 36 toneladas cada. A vida útil de um caminhão é 1/3 da do trem de carga. A razão de poluentes lançados na atmosfera por tonelada transportada pelo caminhão é cerca de 10 vezes maior.

Não obstante as vantagens do modal ferroviário, verificamos que 61% da carga transportada no País ocorre por meio do modal rodoviário a um custo que chega quase ao dobro do ferroviário, que, por sua vez, responde por apenas 21% da carga transportada. Nos Estados Unidos da América - EUA, por exemplo, 38% da carga é transportada pelo modal ferroviário contra apenas 26% do rodoviário. A densidade da malha ferroviária nacional é de 3,4 km/km² enquanto nos EUA é de 21,5 km/km². Tamanha distorção pode ser explicada pela identificação dos diversos os problemas que afetam o sistema ferroviário nacional:

- A malha ferroviária brasileira tem aproximadamente 30 mil km de extensão, porém apenas 12 mil km estão em efetiva operação. Ou seja, retrocedemos aos níveis do início do século XX.
- Dos 12 mil km da malha em operação, cerca de 12 % concentra a movimentação de 80% da carga.



- A velocidade média comercial de todo sistema é de aproximadamente 20 km/h, quando o aceitável seria de 40km/h;
- Aproximadamente 77 % da carga transportada refere-se a minério de ferro; ou seja, nossas ferrovias hoje são basicamente dedicadas a esse minério;
- O modelo de exploração das concessões é regional verticalizado, com baixa competição intramodal, configurando um verdadeiro monopólio do uso da malha. A interconexão das malhas é quase nula e apenas 10% do transporte feito por compartilhamento das vias férreas, seja por tráfego mútuo ou direito de passagem.
- Como consequência da ausência de concorrência, os preços dos fretes são estabelecidos com base no valor dos fretes rodoviários, quando era de se esperar que os preços do frete ferroviário alcançassem, no máximo, 60% do modal rodoviário.
- A baixa integração da malha ferroviária se reflete também na distância média de carga transportada, cerca de 650 km percorridos, quando o ideal seria acima de 1.000 km.
- Na comparação internacional, a infraestrutura de logística do Brasil está muito atrás de todos os BRICS, segundo Ranking Global de Qualidade da infraestrutura.

A situação atual da malha ferroviária do país é, portanto, de um sistema deficiente, em razão da falta de investimentos, do desempenho insatisfatório das concessionárias; da ausência de concorrência e da baixa interconexão das malhas. Problemas que decorrem, principalmente, do modelo de concessão firmado ainda na década de 1990. É preciso reverter esse cenário de abandono e monopolização a que foram submetidas nossas ferrovias. A transformação desse quadro requer respostas para uma série de questões a serem debatidas:

- *Vale a pena antecipar a prorrogação dos contratos de concessão que vencem em 10 anos, obrigando as concessionárias a investir valores pré-*

estabelecidos na ampliação das malhas e a reservar uma parcela da capacidade instalada da ferrovia para compartilhamento?

- *Quais devem ser os fundamentos do novo marco regulatório para que o setor ferroviário se desenvolva, assegurando investimentos para a expansão e integração da malha e o seu compartilhamento entre os operadores? Como deve ser o modelo de concessões, visando a entrada de novos usuários e a redução no custo do frete?*
- *O que fazer com os trechos ferroviários abandonados pelas concessionárias? Devolução de todos os trechos que as concessionárias consideraram antieconômico? Obrigar a reativar?*
- *Qual deveria ser o papel do Estado no desenvolvimento do setor ferroviário brasileiro?*
- *Qual o papel da Valec nesse contexto?*
- *No caso de extinção da Valec, como será aproveitado o capital humano e conhecimentos acumulados pela a empresa?*
- *Em que nível se encontra a apuração das denúncias de favorecimento à VLI, empresa de logística da mineradora Vale, na licitação da Ferrovia Norte-Sul, trecho entre Estrelad’Oeste (SP) e Porto Nacional (TO)? Qual posicionamento do Tribunal de Contas da União sobre esse caso específico e sobre a situação do setor ferroviário como um todo?*

Diante do exposto e pela relevância do assunto, solicito o apoio dos nobres pares para a aprovação deste Requerimento.

Sala da Comissão, em

ALESSANDRO VIEIRA

Senador



SF/19163.76835-60