



SENADO FEDERAL

REQUERIMENTO (RQS) N° 274, DE 2019

Informações ao Ministro de Estado de Infraestrutura.

AUTORIA: Senador Jader Barbalho (MDB/PA)

DESPACHO: À Comissão Diretora do Senado Federal



[Página da matéria](#)



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador JADER BARBALHO (MDB/PA)

REQUERIMENTO Nº DE

SF/19045.47301-42 (LexEdit)

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 50, § 2º, da Constituição Federal e do art. 216 do Regimento Interno do Senado Federal, que sejam prestadas, pelo Exmo. Sr. Ministro de Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, informações sobre a construção da ferrovia Norte Sul, trecho Açailândia/MA até Barcarena/PA, e sobre o Fundo de Desenvolvimento Ferroviário Nacional.

Nesses termos, requisita-se:

1. Qual a prioridade do atual Governo Federal para a construção do trecho ferroviária Açailândia/MA até Barcarena/PA, na ferrovia Norte Sul?
2. Tendo em vista que a VALEC concluiu o estudo de viabilidade do trecho Açailândia/MA até Barcarena/PA, em 2012, comprovando os benefícios para a sua construção, com valor aproximado de R\$2,5 bilhões, naquela época, para a sua implantação. Qual seria a estimativa de gastos para a execução dessa obra em valores atualizados?
3. Qual a previsão de início das obras do referido trecho?
4. O Governo Federal pretende editar uma nova Medida Provisória recriando o Fundo de Desenvolvimento Ferroviário Nacional? Qual a previsão?

5. Em 2018, o Governo Federal estabeleceu como pré-requisito para ofertar a nova concessão da Ferrovia Norte Sul, a construção do trecho Açailândia/Barcarena, por sua posição estratégica para escoamento de grãos para a Europa, América do Norte e Central e Ásia, via Canal do Panamá. Qual é a posição do atual governo com relação a esse trecho no sistema modal nacional?

6. Os portos situados no Norte do Brasil, Vila do Conde e Miritituba, por sua posição estratégica, estão aptos a se tornarem importantes portos de distribuição da produção brasileira, com aproveitamento do sistema ferroviário e de navegação e com a possibilidade de redução de custos, principalmente do frete, tornando a produção brasileira mais competitiva no mercado internacional. O Governo Federal está considerando este aproveitamento dos portos de Vila do Conde e de Miritituba do ponto de vista econômico para a redução do valor das exportações?

7. O Governo Federal trabalha com alguma projeção da movimentação futura de cargas em Vila do Conde, considerando capacidade das instalações atuais e o aumento da demanda a partir da construção do trecho Açailândia/Barcarena? Em caso afirmativo, quais alternativas de expansão se farão necessárias para o atendimento da demanda?

8. No dia 6 de julho de 2018 a Secretaria-Geral da Presidência da República realizou reunião do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República (PPI) para deliberar sobre dois projetos: as ferrovias EF-151 e EF- 118. Na data foi aprovado por unanimidade que o tramo Norte da EF-151 e a EF- 118 passava a integrar a carteira do PPI. A ferrovia EF-118 seria viabilizada por meio das prorrogações de contratos de concessão existentes, nos mesmos moldes das ferrovias qualificadas na 7ª reunião do Conselho do PPI, ocorrida em 02 de julho de 2018. Quanto ao tramo Norte da ferrovia EF-151 foi estabelecido que, com viabilização da mesma forma que a ferrovia EF-118, seria elaborado o projeto de engenharia para a ligação entre Açailândia (MA) e

Barcarena (PA), conectando a ferrovia Norte-Sul ao porto de Vila do Conde. Assim, seria possível identificar a melhor alternativa para esta conexão, que reforçaria a estratégia de diminuir a distância entre a produção nacional e o mercado externo, providência esta fundamental para viabilizar um possível processo de concessão desta ferrovia. "Por fim, cabe ressaltar que ambos os projetos representam mais um importante passo para aumentar a participação do modo ferroviário na matriz de transportes brasileira", ressaltou a publicação no Diário Oficial da União. PERGUNTO: tendo sido oficializada como parte integrante da carteira do PPI, com proposta de viabilização da mesma forma que a ferrovia EF-118, a ligação entre Açailândia (MA) e Barcarena (PA) está prevista para ir à concessão? O atual governo pretende cumprir o que foi acordado na reunião do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República (PPI)? O senhor ministro fazia parte do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República (PPI)?

JUSTIFICAÇÃO

Em julho de 2018, o Governo Federal submeteu à apreciação do Congresso Nacional a Medida Provisória nº 845, de 2018, que instituía o Fundo de Desenvolvimento Ferroviário Nacional - FNDF.

O FNDF, fundo de natureza contábil e financeira, vinculado ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil - MTPA, teria como objetivo viabilizar investimentos no Subsistema Ferroviário Federal, possibilitando, em um primeiro momento, a ampliação e a integração do Sistema Ferroviário Nacional, estabelecendo o elo entre o norte e o sul do país, a partir da interligação da Ferrovia Norte-Sul (EF-151), espinha dorsal do transporte ferroviário brasileiro, ao Complexo Portuário de Vila do Conde, no Pará, através da construção do trecho Açailândia/MA – Barcarena/PA.

Segundo o Governo, tais investimentos se mostravam imprescindíveis, haja vista que havia a necessidade de aumento da participação do modal ferroviário na matriz de transportes nacional, proporcionando a redução dos custos de transportes, da emissão de poluentes e do número de acidentes em rodovias, além da melhoria do desempenho econômico de toda a malha ferroviária, resultando no aumento da competitividade dos produtos brasileiros no exterior, no incentivo dos investimentos, da modernização e da produção agrícola. Dentre outros benefícios estão a criação de novas fontes de emprego e renda e a redução dos custos de comercialização no mercado interno.

Além disso, conforme diagnóstico apresentado no Plano Nacional de Logística - PNL, a participação do modal ferroviário, notadamente mais eficiente para transporte de grande quantidade de cargas de baixo valor agregado por longas distâncias, está muito aquém do que seria esperado no nosso país, com grande vocação para exportação de commodities e dimensões continentais, ensejando, portanto, esforços para ampliação da participação do modal na matriz de transporte nacional.

A Medida Provisória não chegou a ser apreciada pelo Congresso Nacional e acabou caducando.

A construção do referido trecho, considerado prioritário pelo Governo Federal em 2018, possibilitaria a extensão da malha ferroviária nacional em direção à extremidade oriental da Amazônia, onde a produção de bens de consumo e commodities também acompanha o crescimento em produtividade experimentado pelos demais produtores do Brasil.

Além disso, uma vez construído o trecho Açailândia/Barcarena, a ferrovia criará condições favoráveis para a projeção de novos trechos ferroviários que vão permitir ampliar a competitividade dos produtos e serviços oriundos da Amazônia e de todo o Brasil. A ligação ferroviária com a região Norte do Brasil

assegura as melhores condições de aproveitamento para a conexão com a logística de transporte instalada nas regiões da América Central e do Caribe, na possibilidade de acesso a esse mercado consumidor e também em virtude da menor distância até a América do Norte e Europa, com custos de logística bem mais competitivos para as commodities brasileiras, como o milho, a soja e os minérios, por exemplo.

Dessa forma, considero esse Requerimento de Informação de suma relevância para que o Ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, possa esclarecer os pontos acima levantados, tendo em vista a importância que a ferrovia Norte Sul representa para o ganho de competitividade dos produtos brasileiros no exterior, através do escoamento da produção pela região Norte, diminuindo as distâncias e o valor do frete para as exportações brasileiras.

Sala das Sessões, 9 de abril de 2019.

Senador Jader Barbalho
(MDB - PA)



SF/19045.47301-42 (LexEdit)