



MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA

Brasília - DF

OFÍCIO Nº 687/2020/AESINT/GM

Brasília, 13 de abril de 2020.

A Sua Excelência o Senhor
Senador **Sérgio Petecão**
Primeiro-Secretário
Secretaria-Geral da Mesa do Senado Federal

Assunto: Requerimento de Informação nº 274/2019, de autoria do Senador Jader Barbalho.

Senhor Primeiro-Secretário,

1. Em atenção ao Ofício nº 203/2020, de 20 de fevereiro de 2020, que encaminha cópia do Requerimento de Informação nº 274/2019, de autoria do Senador Jader Barbalho conjuntamente com o Parecer n. 32/2020 da Mesa Diretora, que aprova parcialmente solicitação de informações sobre a Ferrovia Norte Sul, entre Açailândia-MA e Barcarena-PA, presto as seguintes informações.

2. Inicialmente, informamos que este Ministério prioriza a conclusão das obras em andamento ou em fase final de conclusão, a fim de buscar a maior efetividade para o gasto público e evitar desperdícios de recursos. Apenas à guisa de exemplo, em 2015, ano da revisão dos estudos da Ferrovia Norte-Sul (FNS) no trecho entre Açailândia-MA e Barcarena-PA, a meta orçamentária do Ministério dos Transportes fora de R\$13,6 bilhões, e não incluía ações na Aviação Civil e no Setor Portuário. Já a meta orçamentária do Ministério da Infraestrutura, responsável por todas as modalidades de transporte, para 2020, foi de R\$ 8,9 bilhões. Assim, a prioridade imediata deste Ministério é a conclusão das obras da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL).

3. Os estudos da FNS elaborados pela Valec, em 2012, foram sucedidos por procedimento de chamamento público[1], em 2014, e por

ampla revisão da Empresa de Planejamento e Logística (EPL), que, em 2015, estimou um orçamento de R\$ 6,7 bilhões para construção e exploração do trecho entre Açailândia e Barcarena. Uma simples correção desse valor pelo INPC, entre janeiro de 2016 e janeiro de 2020, atualizaria o orçamento referencial da EPL para R\$ 7,8 bilhões. Entretanto, essa estimativa é ainda conservadora, uma vez que apenas corrige o valor global do orçamento, por uma variação de índice de preços, e, portanto, não reflete as mutações fáticas havidas na área abrangida pelo projeto, inclusive quanto ao Sistema de Custos Referencial Obras – SICRO, que poderiam resultar em uma necessidade orçamentária muito superior.

4. Aliás, também em razão das incertezas orçamentárias, da crise fiscal momentânea vivida pelo Estado Brasileiro, destacamos que, atualmente, não há previsão para início da construção da referida ferrovia como obra pública federal.

5. Entretanto, havendo interesse pelo mercado e suficiente segurança e incentivos regulatórios a ferrovia questionada poderia ser explorada no regime de autorização, como um empreendimento de desenho e financiamentos privados. Para tanto, seria necessária a reforma do marco regulatório ferroviário federal, que pode ser alcançado, por exemplo, com a aprovação do Projeto de Lei do Senado n. 261, de 2018, de autoria do Senador José Serra, que se encontra em discussão no Senado.

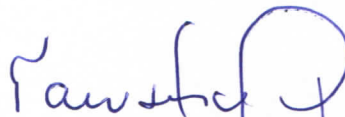
6. Quanto ao aproveitamento econômico do potencial portuário de Vila do Conde e Miritituba, informamos que este Ministério da Infraestrutura prima pela descentralização da exploração portuária, especificamente no que tange à concretização de terminais portuários privados. Particularmente no Estado do Pará, é notável o crescimento na movimentação de cargas pelo Arco Norte, notadamente de granéis vegetais. Nesse sentido, citamos os recentes contratos de instalações portuárias pactuados com Bunge Alimentos S.A., Hidrovias do Brasil S.A., Cia. Norte de Navegação e Portos, Itaipava S.A. e Caramuru Alimentos S.A., todas localizadas em Itaituba/PA; e ADM Portos do Pará S.A., Bunge Alimentos S.A., Imerys Rio Capim Caulim S.A. e Hidrovias do Brasil S.A., pactuados com instalações portuárias localizadas em Barcarena/PA.

7. Ademais, informamos que estimativas de demanda para a região de Vila do Conde contidas no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário (2015[2]) apontam para pequena influência da FNS na captura de cargas nacionais e maior influência na exploração do mercado local de Belém e viabilização de áreas minerárias ainda não aproveitadas na área de abrangência da ferrovia. Essas estimativas de demanda, embora possam carregar significativa margem de imprecisão, sugerem que uma solução ferroviária estadual possa ser suficiente para o atendimento da

demanda paraense com uma relação mais apropriada de custo versus benefício, algo que, até aonde sabemos, já se encontra em planejamento pelo Governo do Estado do Pará.

8. Finalmente, informamos que este Ministério vem acompanhando as ações inovadoras do Estado do Pará na revisão do seu marco regulatório - Lei 8.908, de 2019, que regulamentou a exploração ferroviária por autorização no cenário estadual -, e o entusiasmo do mercado pela sua viabilização, notadamente, por meio da construção do trecho estadual entre os municípios de Marabá e Barcarena, com valor estimado de R\$ 7 bilhões, eventualmente a ser construído pela empresa *China Communication Construction Company (CCCC)*.

Atenciosamente,



TARCÍSIO GOMES DE FREITAS

Ministro de Estado da Infraestrutura