



CONGRESSO NACIONAL
Liderança do Partido Liberal

REQUERIMENTO Nº DE

Senhor Presidente,

Requeremos, nos termos do art. 106-D do Regimento Comum do Congresso Nacional, destaque, para apreciação no painel eletrônico, dos itens 67.21.024 a 67.21.026 do VET 67/2021.

JUSTIFICAÇÃO

A matriz de transportes brasileira necessita ser reequilibrada de modo a gerar maior eficiência ao setor, diminuindo custos, encurtando distâncias, contribuindo para a diminuição do chamado custo-Brasil e alavancando o desenvolvimento do País. Nesse contexto, o desenvolvimento do setor ferroviário é fundamental.

Referente à destinação dos valores provenientes das indenizações por devolução de trechos ferroviários, sejam eles viáveis ou não, sabe-se que não há norma vigente. Cada situação é tratada individualmente, por meio de acordo entre a concessionária e o órgão regulador, baseado nos contratos das concessões, quando estes mencionarem sobre isto.

Em 2013, especificamente no que diz respeito aos trechos economicamente viáveis, foi constituído grupo de trabalho com o intuito de subsidiar a ANTT sobre a possibilidade de manutenção da operação ferroviária: aproveitamento dos trechos para implantação de trens de passageiros e/ou de turismo, utilização do leito ferroviário para projetos de mobilidade urbana ou qualquer outro pleito relacionado aos trechos economicamente viáveis. No



entanto, apesar destas possibilidades, nada há de concreto sobre a destinação dos trechos devolvidos.

Em casos de renegociação antecipada dos contratos, alguns investimentos foram previstos de acordo com os estudos mas, até o presente momento, não se teve conhecimento de reversão dos investimentos para o(s) Estado(s) e/ou Distrito Federal afetados.

Muito embora as concessões ferroviárias sejam federais, é relevante o fato de se tratar de concessões ferroviárias de cargas com grande impacto socioeconômico nos Estados. A devolução de trechos muitas vezes desconecta grandes porções dos seus territórios dos mercados produtores e consumidores. No Estado do Rio de Janeiro, por exemplo, o segundo em PIB do País, o abandono de trechos pela concessionária FCA, pleiteados para devolução, acarretou em mais de 60% do território estadual desconectado da malha ferroviária do restante do país. Importante destacar que mais de 95% da malha da concessionária no Estado está inoperante há pelo menos 15 anos, ou mesmo destruída, a par de existir a possibilidade de que parte da malha em devolução ou mesmo já devolvida, ainda apresente trechos recuperáveis e utilizáveis.

O uso das indenizações pela erradicação das linhas antieconômicas deveria ser dirigido ao que se costuma chamar de “descomissionamento”, ou seja, na reparação dos impactos causados pelo abandono e erradicação definitiva da operação ferroviária, bem como da infraestrutura que se perdeu, em cada Estado da Federação.

Ademais, segundo princípios consagrados pelo direito administrativo brasileiro, como é o caso do princípio da eficiência na administração pública, a administração deve evitar o desperdício e a falha, utilizando dos recursos públicos de uma maneira produtiva.

Nesse sentido, visando maior aproveitamento dos recursos dispensados e para garantir efetiva melhoria no transporte ferroviário brasileiro, é que se propõe também que o direcionamento desses recursos aos o(s) Estado(s) e/ou o Distrito Federal não seja realizado de modo discricionário.

Assim, sugeriu-se que esses recursos fossem aplicados em projetos que tenham real possibilidade de concretização, que alcance maior número de beneficiários, que tenha melhor relação de custo-benefício etc.

Diante dos argumentos ora apresentados, solicitamos apoio dos demais parlamentares a fim de rejeitarmos os dispositivos destacados.

Sala das Sessões, 15 de março de 2022.

Senador Carlos Portinho
(PL - RJ)
Líder do PL no Senado Federal

