ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MINAS GERAIS

COMISSÃO EXTRAORDINÁRIA PRÓ-FERROVIAS MINEIRAS

Relatório Final

(Versão apresentada pelo relator em 11/12/2018)

Relator: Deputado Roberto Andrade

Aprovado na Comissão Extraordinária Pró-Ferrovias Mineiras em 11/12/2018

Publicado no *Diário do Legislativo* em 12/12/2018

Belo Horizonte

2018

COMISSÃO EXTRAORDINÁRIA PRÓ-FERROVIAS MINEIRAS

Comissão extraordinária com a finalidade de fomentar debates sobre as potencialidades do transporte ferroviário de cargas e de passageiros; de discutir as possibilidades de investimento em ferrovias mineiras, bem como seus impactos; de ampliar a discussão em torno da renovação das concessões ferroviárias e suas contrapartidas necessárias; de promover ações que visem à recuperação e à ampliação da malha ferroviária do Estado; e a combater o descaso com o patrimônio ferroviário de caráter histórico.

SUMÁRIO

Sumário

1 – INTRODUÇÃO.....4

2 – TRABALHOS DESENVOLVIDOS PELA COMISSÃO.....5

3 – INFORMAÇÕES SOBRE O TEMA.....8
3.1 – Histórico do transporte sobre trilhos no Brasil.....8
3.2 – A antecipação da renovação das concessões ferroviárias.....20
3.3 – Transporte de passageiros sobre trilhos no Brasil.....28
3.4 – A preservação do patrimônio ferroviário.....41
3.5 – Trens turísticos no Brasil.....44

4 – CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES.....45

5 – REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....52

Anexo 1 – Requerimentos Encaminhados pela Comissão.....53
Anexo 2 – Relatórios das Visitas.....62
Anexo 3 – Resumo das Audiências Públicas.....82

1 – INTRODUÇÃO

Em 5/6/2018, a Mesa da Assembleia Legislativa de Minas Gerais constituiu a Comissão Extraordinária Pró-Ferrovias Mineiras.

A decisão da Mesa que a instituiu levou em conta as seguintes considerações:

- a imprescindibilidade do investimento em infraestrutura para a retomada do crescimento econômico em Minas Gerais e no Brasil;
- a necessidade de superação dos problemas de mobilidade e de logística, evidenciados pela presente greve dos caminhoneiros;
- a existência de estrutura ferroviária subutilizada ou abandonada em diversos pontos do Estado de Minas Gerais;
- as possibilidades de aprimoramento do transporte de carga e de passageiros por meio da recuperação e da ampliação da malha ferroviária do Estado;
- a relevância do debate sobre a renovação das concessões ferroviárias; e
- a importância econômica, histórica e sociocultural das ferrovias mineiras e sua relevância para o patrimônio público.

Essa mesma normativa definiu como finalidades da Comissão Extraordinária Pró-Ferrovias Mineiras:

- fomentar debates sobre as potencialidades do transporte ferroviário de cargas e de passageiros;
- discutir as possibilidades de investimento em ferrovias mineiras, bem como seus impactos;
- ampliar a discussão em torno da renovação das concessões ferroviárias e suas contrapartidas necessárias;
- promover ações que visem à recuperação e à ampliação da malha ferroviária do Estado; e
- combater o descaso com o patrimônio ferroviário de caráter histórico.

Inicialmente, a composição da comissão era a seguinte:

Quadro 1 – Composição inicial da comissão

Membros Efetivos	Membros Suplentes

Deputado João Leite	Deputado Bonifácio Mourão
Deputado Roberto Andrade	Deputado Antônio Jorge
Deputado Antonio Carlos Arantes	Deputado Dilzon Melo
Deputada Marília Campos	Deputado Doutor Jean Freire
Deputada Ione Pinheiro	Deputado Luiz Humberto Carneiro

Posteriormente, uma nova decisão da mesa alterou a composição da comissão conforme a seguir:

Quadro 2 – Composição final da comissão

Membros Efetivos	Membros Suplentes
Deputado João Leite (Presidente)	Deputado Bonifácio Mourão
Deputado Roberto Andrade (relator)	Deputado Antônio Jorge
Deputado Glaycon Franco	Deputado Dilzon Melo
Deputado Celinho do Sinttrocel	Deputado Luiz Humberto Carneiro
Deputada Marília Campos (Vice-Presidenta)	Deputado Doutor Jean Freire

A comissão iniciou suas atividades em 7/6/2018, quando realizou sua primeira reunião extraordinária.

2 – TRABALHOS DESENVOLVIDOS PELA COMISSÃO

A Comissão Extraordinária Pró-Ferrovias Mineiras, tendo em vista sua finalidade, bem como o cumprimento de sua missão fiscalizadora, desenvolveu seus trabalhos no período de 5/6/2018, quando foi instituída, até a data de aprovação deste relatório final, quando encerrou suas atividades.

Foram realizados nesse período 36 eventos, a saber:

- 14 reuniões para discussão de assuntos internos e votação de proposições da comissão;
- 14 reuniões para audiência do público e de convidados;
- nove visitas; e
- uma reunião para discutir e aprovar este relatório.

Em conformidade com as competências e as prerrogativas do Poder Legislativo, durante suas atividades, a comissão aprovou 123 requerimentos, entre pedidos de providências, pedidos de informações e encaminhamento de documentos, os quais estão detalhados, um a um, no Anexo 1 deste relatório.

Os relatórios das visitas são apresentados no Anexo 2.

Já os resumos sucintos das discussões em cada uma das reuniões dedicadas à audiência pública e de convidados, constam do Anexo 3.

No Quadro 3 abaixo, apresentamos um resumo dos eventos realizados pela comissão.

Quadro 3 – Eventos realizados pela Comissão Extraordinária Pró-Ferrovias Mineiras

	Data	Local	Evento	Finalidade
1	7/06/18	ALMG	Reunião Extraordinária	Discutir e votar proposições da comissão.
2	13/06/18	ALMG	Reunião Extraordinária	Discutir e votar proposições da comissão.
3	14/06/18	ALMG	Reunião Ordinária	Discutir e votar proposições da comissão.
4	21/06/18	ALMG	Reunião Ordinária	Discutir e votar proposições da comissão.
5	3/07/18	Brasília-DF	Visita	Visitar a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT – para verificar a possibilidade de realização de audiências públicas desse órgão em Minas Gerais, visando garantir recursos e novos investimentos no Estado, tendo em vista o processo de renovação antecipada das concessões ferroviárias em curso.
6	3/07/18	Brasília-DF	Visita	Participar da audiência pública da Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados com a finalidade de debater o transporte ferroviário de cargas e passageiros.
7	5/07/18	ALMG	Reunião Ordinária / Audiência Pública	Discutir e votar proposições da comissão e discutir as concessões de transporte ferroviário e suas renovações.
8	7/07/18	Lavras-MG	Visita	Verificar as condições de transporte de cargas e passageiros nas oficinas ferroviárias de Lavras.
9	9/07/18	Belo Horizonte-MG	Visita	Avaliar com o Ministério Público o cenário dos contratos de concessões ferroviárias no Estado e a situação das empresas responsáveis quanto ao cumprimento das condições contratuais estabelecidas
10	12/07/18	ALMG	Reunião Ordinária / Audiência Pública	Discutir, com a iniciativa privada, as concessões de transporte ferroviário e suas renovações e discutir e votar proposições da comissão.
11	18/07/18	ALMG	Reunião Extraordinária	Discutir e votar proposições da comissão.
12	1º/08/18	ALMG	Reunião Extraordinária	Discutir e votar proposições da comissão.
13	2/08/18	ALMG	Reunião Ordinária / Audiência Pública	Ouvir os Srs. Roberto Willians de Santana, diretor-geral da Escola Técnica Estadual de Transporte Engenheiro Silva Freire, do Rio de Janeiro, e César Mori Júnior, presidente do Circuito Ferroviário Vale Verde, da região de Lavras e discutir e votar proposições da comissão.
14	7/08/18	Belo Horizonte-MG	Visita	Levar reivindicações da comissão em prol da reestruturação da malha ferroviária do Estado.
15	9/08/18	ALMG	Reunião Extraordinária	Discutir e votar proposições da comissão.
16	13/08/18	Conselheiro Lafaiete-MG	Visita	Visitar os trechos ferroviários, oficinas e equipamentos localizados no Município de Conselheiro Lafaiete.
17	16/08/18	Belo Horizonte-MG	Visita	Visitar os trechos ferroviários, oficinas e equipamentos localizados nos Bairros Horto e Belvedere, no Município de Belo Horizonte.
18	23/08/18	ALMG	Reunião Extraordinária / Audiência Pública	Debater a situação do modal ferroviário na Região Metropolitana de Belo Horizonte e discutir e votar proposições da comissão.
19	29/08/18	ALMG	Reunião Extraordinária	Discutir e votar proposições da comissão.

	Data	Local	Evento	Finalidade
20	6/09/18	ALMG	Reunião Ordinária / Audiência Pública	Debater propostas e reivindicações que a comissão defenderá nas audiências públicas da Agência Nacional de Transportes Terrestres sobre a prorrogação do prazo de vigência contratual da concessão da Estrada de Ferro Vitória-Minas, bem como de outras concessões ferroviárias no Estado e discutir e votar proposições da comissão.
21	12/09/18	ALMG	Reunião Extraordinária	Discutir e votar proposições da comissão.
22	20/09/18	ALMG	Reunião Ordinária / Audiência Pública	Ouvir a superintendente do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico em Minas Gerais sobre a situação do patrimônio histórico do transporte ferroviário no Estado.
23	10/10/18	ALMG	Reunião Extraordinária	Discutir e votar proposições da comissão.
24	18/10/18	Governador Valadares – MG	Visita	Participar de audiência pública da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT –, que discutirá o processo de renovação antecipada da concessão da Estrada de Ferro Vitória a Minas.
25	23/10/18	ALMG	Reunião Extraordinária	Discutir e votar proposições da comissão.
26	25/10/18	ALMG	Reunião Ordinária / Audiência Pública	Ouvir relatos dos deputados e convidados que participaram da audiência pública realizada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT – ocorrida na cidade de Governador Valadares no dia 18/10/2018 e discutir e votar proposições da comissão.
27	7/11/18	ALMG	Reunião Extraordinária	Discutir e votar proposições da comissão.
28	21/11/18	ALMG	Reunião Extraordinária / Audiência Pública	Discutir os estudos elaborados pelo Tribunal de Contas da União – TCU – sobre o processo de renovação antecipada das concessões ferroviárias.
29	22/11/18	ALMG	Reunião Ordinária	Debater os projetos de trens turísticos Belo Horizonte – Inhotim; Cataguases – Além Paraíba – Três Rios (Trem Rio- Minas); e Lavras – Três Corações – Varginha (Expresso do Rei) e discutir e votar proposições da comissão.
30	27/11/18	ALMG	Reunião Extraordinária	Discutir e votar proposições da comissão.
31	29/11/18	ALMG	Reunião Ordinária / Audiência Pública	Apresentar ao presidente da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de Minas Gerais – Fapemig – projeto de construção de unidades ferroviárias motorizadas e discutir a possibilidade de participação da Fapemig neste projeto e discutir e votar proposições da comissão.
32	3/12/18	Viçosa – MG	Visita	Ouvir o prefeito e os vereadores do Município de Viçosa e receber documento com reivindicações referentes à destinação de recursos de multa pelo abandono de linhas ferroviárias para a recuperação dessas linhas.
33	4/12/18	ALMG	Reunião Extraordinária	Receber, discutir e votar proposições da comissão.
34	5/12/18	ALMG	Reunião Extraordinária / Audiência Pública	Debater com a equipe de transição do governador eleito o desenvolvimento do transporte ferroviário no Estado
35	6/12/18	ALMG	Reunião Ordinária / Audiência Pública	Debater aspectos jurídicos do processo de concessões públicas, com presença do advogado Alexandre Aroeira Salles.
36	11/12/18	ALMG	Reunião Extraordinária / Audiência Pública	Discutir o relatório final desta comissão.

Além dos eventos citados acima, a Comissão Extraordinária Pró-Ferrovias se fez presente nas audiências públicas realizadas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT – no processo de renovação da concessão da Estrada de Ferro Vitória a Minas – EFVM – que ocorreram em Belo Horizonte e Ipatinga, nos dias 10/9/2018 e 12/9/2018 respectivamente. Ressalte-se que essas audiências, além da realizada em Governador Valadares no dia 18/10/2018, cuja participação da Comissão se deu por meio de visita, conforme item 24 do quadro acima, ocorreram

por solicitação da Comissão Pró-Ferrovias na visita realizada à ANTT no dia 3/7/2018.

3 – INFORMAÇÕES SOBRE O TEMA

3.1 – Histórico do transporte sobre trilhos no Brasil

A história do transporte sobre trilhos é bastante antiga. Remonta, ao menos, ao século XVI, quando foi descrito na Áustria o funcionamento de um funicular montado sobre trilhos de madeira, e puxado por cordas, usando tração animal. Trilhos de ferro foram introduzidos no século XVIII. Entretanto, o seu custo e baixa resistência, bem como a limitação imposta pelo uso de tração animal, limitavam seu uso a linhas curtas e especializadas.

O início da história do transporte moderno sobre trilhos é claramente identificada com o século XIX. Uma série de processos de aperfeiçoamentos técnicos, individualmente pequenos, conduziu a uma grande evolução do transporte sobre trilhos (Hudson, 2015).

Avanços técnicos permitiram a produção de trilhos de aço, mais duráveis que os de ferro. Além disso, a própria metalurgia do aço avançou bastante ao longo século XIX. Ao mesmo tempo, a contínua evolução do motor a vapor, em si uma tecnologia milenar, permitiu que esses se tornassem mais econômicos, eficientes e potentes. A conjugação desses dois fatores possibilitou a criação das primeiras ferrovias modernas, nas três primeiras décadas do século XIX, na Inglaterra. Considerando a importância técnica e econômica da Inglaterra nesse período, aquele país se tornou a fonte de recursos financeiros e tecnológicos que acabaram por difundir as ferrovias pelo mundo, incluindo-se aí o Brasil.

No Brasil, as primeiras tentativas de instalação de ferrovias remontam à década de 1820 (Pinheiro e Ribeiro, 2017). Em 1828, a chamada Lei José Clemente trazia disposições básicas sobre o investimento em infraestrutura. A lei possibilitou alguns projetos incipientes de criação de ferrovias, mas que não chegaram a ser implementados.

Por sua vez, foi editada em 1835 a Lei Feijó, que autorizava o governo a conceder o direito de construir estrada de ferro ligando o Rio de Janeiro a Minas Gerais, ao Rio Grande do Sul e à Bahia. Entretanto, as condições estabelecidas pelo

governo eram excessivamente onerosas. Além do estabelecimento de diversas obrigações e penalidades, a lei instituía limitação das tarifas que poderiam ser cobradas. Essas características da lei, especialmente diante do grande montante de recursos financeiros necessários para empreendimentos ferroviários, faziam ser pouco atrativo investir no Brasil naquele momento.

A consolidação do governo imperial e a melhoria de suas finanças (Summerhill, 2015) tornou possível a concessão de ferrovias em termos menos onerosos para o investidor, inclusive com a instituição de garantias mínimas de retorno, prática à época comum em outros países. Ao mesmo tempo, o desenvolvimento da economia cafeeira permitiu o surgimento de uma classe de clientes em potencial. Esses desenvolvimentos permitiram a instalação das primeiras ferrovias no País, quase 50 anos após a Inglaterra. A primeira ferrovia do País foi concedida em 1852 e inaugurada em 1854, ligando os Municípios de Fragoso e Magé. A partir desse marco inicial, a malha ferroviária cresceu de forma contínua, ainda que lenta, até a década de 1870.

Em 1873, o Decreto Legislativo nº 2.450 promoveu extensas modificações do funcionamento da construção de ferrovias, expandindo a garantia de juros e instituindo subvenção à construção de novos trechos (Pinheiro e Ribeiro, 2017). Também foram estabelecidas contrapartidas, como a participação do governo nos lucros das empresas quando a rentabilidade das empresas superasse determinado patamar. O aumento dos incentivos públicos resultou em um rápido aumento da malha, que passou de cerca de 1,5 mil quilômetros em 1873, para mais de 9 mil em 1889. Apesar da generosidade dos benefícios, criticada por Summerhill (2018), o mesmo autor aponta que a maioria das linhas era viável economicamente, inclusive com a devolução de recursos ao governo e renúncia às garantias governamentais.

Foto 1 – Rotunda em Ribeirão Vermelho-MG, inaugurada em 1888, hoje abandonada

Uma crítica muito comum apresentada às linhas férreas do século XIX é que elas, supostamente, serviriam somente ao comércio exterior, com impacto nulo ou mesmo negativo para o restante do País, especialmente para o interior. Summerhill (2018) revisa e critica esses argumentos. Por meio de exercício contrafactual, ele mostra que as ferrovias foram importantes para a economia doméstica. Imediatamente antes da difusão das ferrovias pelo território do País, a tecnologia de transporte mais avançada disponível era o uso de tropas de animais de carga em estradas de terra. A partir de registros históricos de produção das ferrovias, ele calcula, de forma inédita para o caso brasileiro, quanto custaria o transporte das mesmas cargas por meio de animais. A partir desse raciocínio, por meio de técnicas quantitativas, encontra que a contribuição das ferrovias para o crescimento econômico brasileiro na segunda metade do século XIX foi substancial, contrariando assim parte da historiografia tradicional.

É importante notar que, apesar da eventual assunção de linhas férreas por parte do poder público, em geral essas eram reconcedidas ou arrendadas à iniciativa privada assim que as condições se revelavam adequadas. Essa postura durou, com variações, desde o período do Império até o golpe de 1930 e a ascensão de Getúlio Vargas. Assim, pode-se contrapor a postura relativamente liberal desse período com a natureza estatizante posterior a 1930, e que duraria até a década de 1990.

O regime político iniciado em 1930 marca um período de mudanças em diversos aspectos na vida brasileira. Do ponto de vista econômico, pode-se destacar a postura nacionalista, o rompimento unilateral de cláusulas contratuais, com a redução das proteções oferecidas aos investidores, a repressão ao mercado de capitais, e a progressiva assunção, por parte do governo federal, do papel de investidor principal em diversos ramos produtivos, inclusive em infraestrutura, ainda que não dispusesse de recursos suficientes para tanto.

Ainda que a manutenção de projetos de investimento fosse por vezes negociada caso a caso com a iniciativa privada, especialmente com os investidores estrangeiros, de forma geral o capital privado foi afugentado de projetos de longo prazo, como as ferrovias. Importante elemento para o escasseamento do investimento privado em geral, mas especialmente em infraestrutura, foi a proibição da chamada cláusula ouro. Essa vedação cessou a prática, então comum, de assinatura de contratos denominados em moeda estrangeira ou vinculados ao valor do ouro (Simonsen, 1996). Essa era uma garantia da manutenção dos valores investidos, considerando que o Brasil, por ser uma economia periférica, tinha reduzida credibilidade quanto à manutenção do valor de sua moeda, especialmente após a Proclamação da República[1].

Ao mesmo tempo, os avanços na tecnologia automobilística tornavam o modal rodoviário progressivamente mais competitivo diante das ferrovias. Destaque-se que em geral as rodovias construídas pelo poder público – e é assim até os dias de hoje – não são pedagiadas, de forma que seus usuários repassam aos contribuintes, usuários ou não dessa infraestrutura, os seus custos. Trata-se de subsídio implícito dado ao transporte rodoviário. Em contraposição, as empresas ferroviárias no Brasil historicamente construíram suas próprias estradas de ferro, sendo também responsáveis por sua manutenção.

A conjugação desses fatores levou à encampação de diversas empresas ferroviárias – não mais posteriormente concedidas ou arrendadas à iniciativa privada

1 Há de se notar que o tempo apontou que as preocupações dos investidores era acertada. A aceleração da inflação, que viria a se caracterizar como elemento típico da economia brasileira a partir da década de 1930, corroeu o valor do ativo imobilizado das empresas, e que antes do advento da indexação oficial, não podiam ter seu valor atualizado. No caso de bens reversíveis ao poder público e também naqueles cujo retorno privado era submetido a regulação, a defasagem do valor dos ativos resultou em retornos reduzidos e indenizações em valores simbólicos, corroendo a lucratividade dos investidores e a atratividade do País para os investidores.

–, à redução progressiva da construção de novas ferrovias e à manutenção deficiente. Como consequência, deu-se o início da perda de importância do transporte ferroviário.

O avanço do transporte rodoviário seria em certa medida inevitável, e esse fenômeno ocorreu em todo o mundo, mas políticas públicas brasileiras provavelmente acentuaram a queda da participação do modal ferroviário na matriz de transportes brasileira.

A criação, em 1957, da Rede Ferroviária Nacional S/A – RFFSA – é um marco na história ferroviária brasileira. Sua criação, evolução e posterior dissolução ilustram bem a evolução das ferrovias brasileiras ao longo da segunda metade do século XX, e as razões que levaram à significativa perda de participação desse modal.

A RFFSA foi criada a partir de recomendações da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos – CMBEU –, que fez diagnóstico de gargalos da economia brasileira e sugeriu intervenções pontuais, em um contexto de cooperação durante a guerra fria. Ela incorporou inicialmente 22 ferrovias federais, com marcante heterogeneidade entre si quanto a capacidade técnica, regimes trabalhistas e conservação de vias e material rodante. Já nessa época a maioria das ferrovias federais tinham *deficits* crônicos, advindos tanto de problemas de gestão quanto pela concorrência com o modal rodoviário.

A RFFSA tinha três atuações principais: transporte de carga, transporte de passageiros a longa distância, e transporte de subúrbio e metropolitano. A conformação do modal ferroviário brasileiro atual deriva em grande parte da evolução de cada um desses ramos de atuação, como será brevemente exposto a seguir.

Um problema imediato com o qual se deparou a RFFSA foi o excesso de pessoal empregado, visto que as ferrovias que a ela foram incorporadas frequentemente eram usadas como instrumento político. Além disso, as empresas tinham diferentes regimes trabalhistas, que foram inicialmente preservados, o que levava a que funcionários que exerciam funções semelhantes por vezes tivessem salários bastante diferentes, causando problemas no ambiente de trabalho. A RFFSA lidou com esses problemas de forma gradual, demorando cerca de duas décadas para equacioná-los. Basta apontar que em 1957 a RFFSA tinha aproximadamente 145 mil empregados, e uma produção total de cerca de 6 bilhões de toneladas-quilômetro. Já

em 1977, com cerca de 95 mil empregados, a produção foi pouco inferior a 30 bilhões de toneladas-quilômetro.

Outro problema com que se deparou a RFFSA foi a definição de suas tarifas, geralmente decididas de forma externa à empresa. Como decisão política, historicamente as tarifas da RFFSA foram mantidas, por parte do governo federal, em níveis artificialmente baixos. Essa distorção era bastante clara especialmente no caso das tarifas de transporte de passageiros, cujo custo para a empresa era significativo, e a receita, irrisória. Essa manipulação se tornou ainda mais importante na década de 1970, após os choques do petróleo de 1973 e 1979, ocasiões em que o governo tentou sem sucesso, por meio de controles administrativos, impedir o aumento da inflação. Também o Plano Cruzado, em 1986, que congelou as tarifas da empresa em patamar reduzido, causou graves impactos para sua situação financeira.

Como forma de tentar reduzir os prejuízos causados pelo transporte de passageiros na modalidade de longas distâncias, e considerando a concorrência trazida pelo modal rodoviário, a empresa iniciou já na década de 1960 um programa de erradicação de trechos e ramais ferroviários considerados antieconômicos. Além dos ramais formalmente declarados antieconômicos e sujeitos a erradicação, também os demais trechos ainda em operação foram considerados de baixa prioridade, levando a manutenção precária, pouco conforto e reduzida pontualidade das linhas. Assim, cada vez mais passageiros passaram a optar pelo transporte rodoviário. Como resultado, o transporte de passageiros a longa distância já estava praticamente extinto quando houve o encerramento das operações da RFFSA.

Cenário semelhante ocorreu com o transporte de subúrbio e metropolitano. Sendo utilizado por um número crescente de pessoas, e tendo seu uso estimulado pelo governo federal após 1973 como forma de tentar diminuir as importações de petróleo, essa modalidade de transporte público acabou tornando-se politicamente sensível. Dessa forma, ao contrário do transporte de longa distância, essa modalidade não foi erradicada. Ao mesmo tempo, e também sendo fortemente deficitário, o transporte de subúrbio e metropolitano também se caracterizava por investimento insuficiente, desconforto e falta de pontualidade das linhas, por vezes gerando até revoltas e manifestações (Cooper, 2011). Posteriormente, essa atividade

foi repassada para uma subsidiária da RFFSA, que deu origem à atual Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU –, em 1984.

O transporte de cargas, por sua vez, progressivamente ganhou destaque nas operações da empresa, sendo responsável por fração crescente de sua receita. Em especial, o transporte de minério de ferro explorado pela empresa MBR, em Nova Lima, tornou-se a atividade mais lucrativa da empresa, ao possibilitar o escoamento de grande quantidade de carga em trajeto relativamente curto, através do ramal de Águas Claras, trecho esse, inclusive, atualmente sob responsabilidade do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT – e abandonado, e que foi visitado por esta comissão. Dada a precária situação financeira da empresa, o transporte de cargas acabou sendo claramente priorizado.

Foto 2 – Ramal de Águas Claras, no bairro Belvedere, em Belo Horizonte

Foto: Clarissa Barçante/ALMG

Dessa maneira, a conjugação de excesso de pessoal (problema que só foi ajustado lentamente), repressão tarifária e a determinação de que assumisse serviços deficitários, em especial o transporte de passageiros de subúrbio e metropolitano, fez com que a empresa fosse fortemente deficitária ao longo de sua existência. De fato, era usual que as suas receitas sequer chegassem à metade das suas despesas. Assim, sua continuidade operacional estava ligada ao interesse e capacidade do governo federal em fazer aportes na empresa para cobertura dos *deficits* recorrentes e em assumir seus compromissos financeiros.

O grande programa de investimentos conhecido como II Plano Nacional de Desenvolvimento – II PND – pode talvez ser apontado como o golpe de misericórdia sobre a RFFSA. Em virtude de determinações governamentais, a RFFSA foi compelida a tomar grandes financiamentos, denominados em moeda estrangeira, e a investir em projetos que, se considerados estratégicos pelo planejamento do governo federal, tinham questionável valor comercial e operacional. O aumento da taxa de juros internacionais e a desvalorização da moeda nacional aumentaram acentuadamente a dívida da empresa e seu comprometimento de caixa para pagamento de obrigações financeiras. Ao mesmo tempo, a situação do governo federal também se deteriorou gravemente, pelos mesmos motivos, reduzindo a sua capacidade de apoiar financeiramente a empresa.

É importante notar que ao longo de sua existência, a RFFSA foi capaz de aumentar de forma quase contínua a sua produtividade (ou seja, produção por pessoa empregada), aumentando a produção ferroviária ao mesmo tempo em que reduzia a sua mão de obra, à exceção dos anos mais agudos de crise econômica. Caso a empresa não tivesse sido submetida a repressão tarifária, não tivesse sido forçada a assumir compromissos financeiros além de sua capacidade de pagamento, a investir em projetos de reduzida viabilidade financeira e operacional, é possível que a queda da participação do modal ferroviário na matriz de transportes do País tivesse sido notadamente menos intensa.

O cenário acima esboçado foi semelhante em outras ferrovias no País, como foi o caso da Ferrovia Paulista S/A – Fepasa. Porém, possivelmente a única ferrovia com lucro constante no País no período ora analisado tenha sido a Estrada de Ferro Vitória a Minas, especializada em transporte de cargas, notadamente o de

minério de ferro. À semelhança daquele praticado pela RFFSA a partir do ramal de Águas Claras, o percurso dessa carga era relativamente curto, de alta densidade de tráfego e destinado à exportação, tendo elevada lucratividade.

É nesse cenário que se deve entender o processo de concessão da malha ferroviária do País da década de 1990, que condicionou os desdobramentos futuros do setor. O marco inicial dessa nova fase do transporte ferroviário nacional deu-se com a edição do Decreto Federal nº 1.832, de 1996. Nele, foram lançadas as bases para a extinção do caráter monopolístico da exploração das ferrovias e para a redução da participação estatal direta no setor, em preparação ao processo de leilão dos ativos da RFFSA para a iniciativa privada, o qual ocorreria naquele mesmo ano (Lang, 2007, *apud* IPEA 2012).

Esses leilões, ocorridos num processo de grande restrição fiscal por parte da União, tiveram, como um de seus principais objetivos, a melhoria da situação fiscal do governo central, ao buscar cessar os *deficits* originários da exploração do transporte ferroviário, além de apurar recursos imediatos ao governo central com a outorga das concessões. Assim, a busca de melhorias logísticas com a concessão da rede ferroviária ficou, de certa maneira, em segundo plano.

A malha da RFFSA foi dividida em lotes e os leilões vencidos por diferentes consórcios de empresas, conforme o Quadro 4, a seguir.

Quadro 4 – Malhas ferroviárias concedidas à iniciativa privada na década de 1990

Malhas Regionais	Data do Leilão	Concessionárias	Início da Operação	Extensão (km)
Oeste	5/3/1996	Ferrovia Novoeste S.A. (atual Rumo Malha Oeste S.A.)	1/7/1996	1.621
Centro-Leste	14/6/1996	Ferrovia Centro-Atlântica S.A.	1/9/1996	7.223
Sudeste	20/9/1996	MRS Logística S.A.	1/12/1996	1.686
Tereza Cristina	22/11/1996	Ferrovia Tereza Cristina S.A	1/2/1997	163
Estrada de Ferro Vitória a Minas[2]	-	Vale – Estrada de Ferro Vitória a Minas	1/7/1997	895
Estrada de Ferro Carajás[2]	-	Vale – Estrada de Ferro Carajás	1/7/1997	978
Nordeste	18/7/1997	Cia. Ferroviária do Nordeste (atual Ferrovia Transnordestina Logística S.A.)	1/1/1998	4.295
Sul	13/12/1998	Ferrovia Sul-Atlântico S.A. (Atual Rumo Malha Sul S.A.)	1/3/1999	6.586

2 A Companhia Vale do Rio Doce – Vale – teve outorgado o direito de exploração das estradas de ferro Vitória a Minas e Carajás em 1997, no bojo do processo de privatização da companhia ocorrido naquele mesmo ano.

Malhas Regionais	Data do Leilão	Concessionárias	Início da Operação	Extensão (km)
Paulista (ex-FEPASA)	10/11/1998	Ferrovias Bandeirantes S.A. (atual Rumo Malha Paulista S.A.)	1/1/1999	4.236
TOTAL				27.683

Fonte: Elaboração própria[3]

IPEA (2012) aponta uma série de falhas nos contratos então firmados, como pouca clareza quanto ao direito de passagem (o que permitiria uma maior concorrência no setor), assimetria de informações entre as operadoras e entre estas e o poder concedente, o que dificultaria esse aumento da concorrência, dúvidas sobre responsabilidades das partes decorrentes de contratos de concessão (para exploração do serviço ferroviário) e de arrendamentos (para gestão dos ativos de infraestrutura) com muitas lacunas e a não revisão das tarifas de custo base para o cálculo da remuneração das concessões (fato que se manteve até 2012). Em suma, aqueles contratos não estimularam maiores volumes de investimentos por parte das concessionárias para além daqueles que pudessem ser cobertos por receitas auferidas ao longo do prazo da concessão, não traziam com clareza as regras para o direito de passagem por terceiros e deixaram muitas lacunas quanto aos trechos considerados antieconômicos, que acabaram por ser abandonados pelas concessionárias.

Houve (e continua havendo), também, questionamentos de que essas concessões ferroviárias são em sua grande maioria operadas por concessionárias cujos sócios controladores são em parte comuns, com a Vale tendo papel proeminente nas malhas mais importantes. Esse fato pode dar origem a problemas como redução de concorrência (Lazzarini, 2011). Pode-se também questionar a utilização quase exclusiva do ativo concedido por apenas um cliente, como ocorre com parcela importante das ferrovias. Essa situação pode gerar problema de governança corporativa: o pagamento mínimo pelo uso da ferrovia acaba por desvalorizar um ativo que não é propriedade do concessionário, mas proporciona economia ao seu principal cliente, maximizando o valor de seus ativos. Dessa maneira, é como se houvesse transferência de recursos da ferrovia (ativo de propriedade da União, explorado mediante concessão) para o seu principal cliente, que é a concessionária.

Outro ponto fora dos padrões em um processo normal de concessão de infraestrutura é que, no caso das ferrovias, os leilões foram realizados antes mesmo de

3 Informações disponíveis no sítio eletrônico da ANTT. Acesso em 4/12/2018.

o órgão regulador estar claramente estabelecido. O Ministério dos Transportes, poder concedente, fez as vezes de órgão regulador até o advento da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT –, o que só veio a ocorrer no ano de 2001.

O penúltimo capítulo desse tumultuado processo ocorreu a partir de 2012, quando o governo federal, por meio do Decreto nº 8.129, de 2013, propôs um novo marco para o setor ferroviário. O intento, declarado, era desconcentrar o setor ferroviário, aumentar a malha, melhorar as interconexões entre as malhas regionais e aprimorar os contratos. A linha mestra seria separar o operador da infraestrutura ferroviária do operador do serviço ferroviário. A Valec, estatal federal, seria a operadora da infraestrutura, comprando toda a capacidade de transporte dos trechos e vendendo essa capacidade de transporte aos operadores de trem interessados. Os recursos advindos dessa venda remunerariam os operadores da infraestrutura. Assim, a União, por meio da Valec, assumiria o risco de demanda por todo o prazo das concessões de infraestrutura ferroviária, o que, em tese, atrairia mais investidores para o setor.

Contudo, razões das mais diversas impediram que esse novo marco se concretizasse. Houve uma grande dúvida do mercado sobre a capacidade de a Valec – e em última instância o Tesouro federal – honrar os pagamentos futuros aos operadores de infraestrutura ferroviária, caso as demandas projetadas nos contratos, para o tráfego nas ferrovias, não se concretizassem. Poderia, assim, haver um passivo enorme e de longo prazo que, pelo histórico financeiro dos governos brasileiros das últimas décadas, poderia não ser recuperado.

Após terem sido iniciados os trâmites para a concessão de trechos sob esses moldes, nenhum deles chegou a ser concretizado. E, em outubro de 2016, por meio do Decreto Federal nº 8.875, tal marco regulatório foi revogado e um novo debate surgiria no País e em Minas Gerais sobre o futuro das ferrovias.

3.1.1 – Ferrovias em Minas Gerais

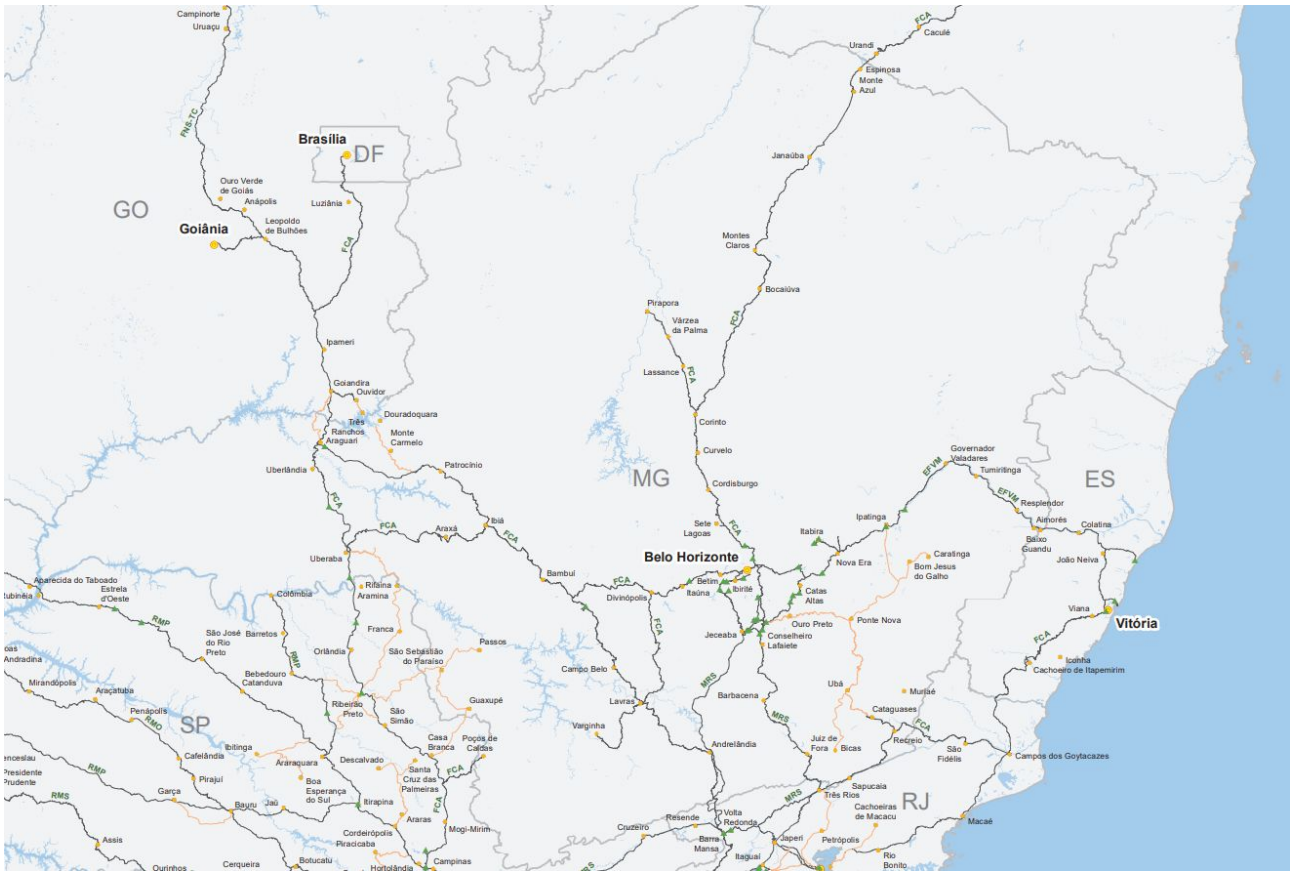
Dada a posição geográfica estratégica de Minas Gerais no tocante à logística de transportes, a história das ferrovias no Estado se confunde com a do Brasil. Summerhill (2018) aponta que já em 1869 foi construída a primeira estrada de ferro do Estado, a Dom Pedro II, com a famosa estação de Chiador, situada entre os municípios de Três Rios (RJ) e Porto Novo (MG). Em seguida, veio a Estrada de

Ferro Leopoldina, em 1874. Ambas, posteriormente, passaram a fazer parte da então Estrada de Ferro Central do Brasil.

A evolução do modal ferroviário mineiro foi concomitante à sua evolução no País. O fato de ser um Estado onde a mineração teve e continua tendo importância, levou à configuração de uma malha ferroviária bastante concentrada entre os locais das jazidas e os portos para exportação. Não se pode esquecer, contudo, do papel das ferrovias para o transporte do café, notadamente nos seus primórdios e nas regiões limítrofes a São Paulo, Estado onde, por sinal, essa função das ferrovias teve papel preponderante.

O desenvolvimento e o posterior declínio da RFFSA – nos mesmos moldes já expostos anteriormente – teve consequências danosas também para o Estado. Isso é agravado pelo fato de as ferrovias que aqui estão situadas terem sido e continuem sendo todas de responsabilidade federal. Assim, diferentemente de São Paulo, que possuía a Fepasa, Minas Gerais historicamente não assumiu responsabilidades nessa área. Assim, tem-se hoje uma malha totalmente fragmentada, obsoleta e fora do alcance da gestão do governo estadual. Os trabalhos desta comissão mostraram que tais fatores foram determinantes para o abandono e a dificuldade de se recuperar o patrimônio ferroviário em Minas.

Figura 1 – Malha Ferroviária em Minas Gerais



Fonte: Ministério dos Transportes[4]

3.2 – A antecipação da renovação das concessões ferroviárias

Revogado o marco regulatório anterior e num contexto de crise econômica, em novembro 2016 o Poder Executivo federal encaminhou para deliberação do Congresso Nacional a Medida Provisória nº 752, com o objetivo de reparar problemas e desafios históricos em importantes setores de infraestrutura, inclusive o setor ferroviário, buscando viabilizar a realização imediata de novos investimentos em projetos de parceria público-privada e sanear contratos de concessão vigentes para os quais a continuidade da exploração do serviço pelos respectivos concessionários se mostrasse inviável. A referida medida provisória foi convertida na Lei Federal nº 13.448, de 5/6/2017, que estabelece diretrizes gerais para prorrogação e relicitação dos contratos de parceria definidos nos termos da Lei

4 Disponível em <http://www.transportes.gov.br/images/bit/Tabelas_Anu%C3%A1rio_Estat%C3%Adstico_de_Transportes/10_Mapas/MapaFerroviario.pdf>. Acesso em 10/12/2018.

Federal nº 13.334, de 13/9/2016, nos setores rodoviário, ferroviário e aeroportuário da administração pública federal, e altera a Lei Federal nº 10.233, de 5/6/2001, e a Lei Federal nº 8.987, de 13/2/1995.

Nos termos do art. 6º da Lei Federal nº 13.448, de 2017, a prorrogação antecipada ocorrerá por meio da inclusão de investimentos não previstos no instrumento contratual vigente, sendo que a prorrogação antecipada ocorrerá apenas no contrato de parceria cujo prazo de vigência, à época da manifestação da parte interessada, encontrar-se entre 50% e 90% do prazo originalmente estipulado, e estará condicionada ao atendimento da prestação de serviço adequado, aqui entendido como o cumprimento, no período antecedente de cinco anos, contado da data da proposta de antecipação da prorrogação, das metas de produção e de segurança definidas no contrato, por três anos, ou das metas de segurança definidas no contrato, por quatro anos.

Da malha ferroviária federal concedida passível de renovação, três concessionárias atuam em Minas Gerais: a Ferrovia Centro-Atlântica S.A. – FCA –, a MRS Logística S.A., e a Vale, na Estrada de Ferro Vitória a Minas – EFVM.

Nesse contexto de crise econômica e pressionado pelo movimento de paralisação dos caminhoneiros em maio de 2018, que evidenciou a necessidade de investimento em outros modais além do rodoviário, o governo federal, no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos – PPI – aprovou mais dois projetos ferroviários no plano de concessões, a Ferrovia de Integração Centro-Oeste – Fico – e o Ferroanel de São Paulo. A ideia inicial do governo federal era concluir, ainda em 2018, o processo de renovação de cinco contratos. No caso de Minas Gerais, o processo que está mais adiantado é o da renovação da EFVM, cuja contrapartida principal, em se efetivando a prorrogação do contrato dessa concessão, seria a construção da Fico.

A avaliação dos técnicos da ANTT, expressada na visita a este órgão que esta Comissão realizou, é de que os contratos de concessões, em vigência até meados da década de 2020 estão ultrapassados e possuem fragilidades quanto às obrigações das empresas. O governo federal também alega que tem o interesse de antecipar investimentos, de modo a alavancar a economia, que está estagnada.

Também, segundo a ANTT, a renovação dos contratos poderia elevar para 31% a participação do transporte ferroviário na distribuição de cargas no País em 2025. Por outro lado, sem as renovações antecipadas, o crescimento da participação do setor ferroviário na logística nacional passaria a 21%, sendo que, atualmente essa participação é de apenas 15%.[5]

As concessionárias também têm grande interesse na renovação antecipada. Elas poderão se desfazer de trechos abandonados ou subutilizados de suas malhas e negociar investimentos casados em seus respectivos trechos, conforme o interesse de transporte de carga de cada uma delas. Cabe ressaltar que, de acordo com as informações colhidas por esta comissão, as concessionárias, via de regra, descumpriram boa parte de suas obrigações contratuais ao longo dos últimos anos, levando ao abandono de muitos trechos ferroviários e ao sucateamento do patrimônio ferroviário nacional. Por exemplo, em visita a um "cemitério de locomotivas" no Município de Bom Sucesso-MG, deputados encontraram dezenas de locomotivas abandonadas.

Foto 3 – Locomotivas abandonadas em Bom Sucesso-MG

5 Informação disponível em: <https://www.valor.com.br/empresas/5631915/vale-participara-de-prorrogacao-antecipada-de-concessoes-ferroviarias>.

Foto 4 – Locomotiva abandonada em Bom Sucesso-MG

Ainda que seja incontestável a necessidade de investimentos em infraestrutura de transporte, notadamente em infraestrutura ferroviária, o plano de antecipar a renovação das concessões ferroviárias vem sofrendo diversas críticas, tanto de setores específicos do transporte ferroviário como de agentes públicos, da sociedade civil e até mesmo do Tribunal de Contas da União e do Ministério Público Federal/Procuradoria-Geral da República.

A Lei Federal nº 13.448, de 2017, está sendo contestada por meio de Ação Direta de Inconstitucionalidade – ADI – nº 5991 MC/DF, proposta pela Procuradora-Geral da República, por conter dispositivos que contrariam os princípios constitucionais da eficiência, da impessoalidade, da moralidade e da razoabilidade, além de violar a regra da licitação e comprometer a qualidade dos serviços oferecidos à sociedade. Importa ressaltar que o Ministro do STF Dias Toffoli, em 24 de agosto de 2018, considerando a relevância da matéria, e a representatividade dos postulantes, bem como o preenchimento dos requisitos legais, deferiu, dentre outros, o ingresso na ação do Estado de Minas Gerais e do Estado do Pará, na qualidade de *amici curiae*.

O Tribunal de Contas da União, que analisará a viabilidade técnica e econômica dessas propostas de renovação de concessão, também está sensível à questão e à importância de se aprimorar a logística ferroviária. Segundo apresentação

feita pelo órgão em audiência pública desta comissão, a participação de 15% do modal ferroviário no transporte de cargas é bem baixa quando comparada com outros países de dimensões também continentais, como por exemplo a Rússia, onde a participação do modal ferroviário é de 81%, e os Estados Unidos e a China, com 40% de participação no modal ferroviário. Em um *ranking* de competitividade entre 63 países, o Brasil ganha apenas da Croácia, da Mongólia e da Venezuela, sendo o gargalo ferroviário uma das grandes causas.

A Advocacia-Geral do Estado – AGE – também se posicionou contrariamente ao modelo proposto de renovação antecipada[6]. O referido órgão encaminhou à ANTT, por oportunidade da realização de audiências públicas referentes à renovação antecipada da EFVM, questionamentos sobre esse processo, considerando que as condições até então estabelecidas "não atendem aos interesses do Estado de Minas Gerais e do povo mineiro". Por sua relevância e apuro técnico, repassamos aqui o cerne de alguns de seus argumentos.

Além do disposto no art. 6º da Lei Federal nº 13.448, de 2017, a Portaria nº 399/2015 do Ministério dos Transportes define:

> "Art. 1º – Estabelecer as diretrizes a serem seguidas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT para prorrogação dos contratos de concessão de ferrovias em decorrência de Novos Investimentos em Concessões Existentes no âmbito do Programa de Investimento em Logística – 2015.
>
> § 1º – Nos casos previstos no caput, a ANTT deverá considerar, especialmente, as seguintes diretrizes:
>
> I – necessidade de realização imediata de novos investimentos na malha ferroviária concedida, visando: (…)".

Assim, fica evidente que a renovação antecipada deverá realizar investimentos não previstos nos contratos vigentes e na malha concedida. Ocorre que, para a AGE, a ANTT classifica parte das despesas de manutenção (*sustaining*) como

6 Correspondência intitulada "Prorrogação Antecipada da Concessão da Estrada de Ferro Vitória a Minas", de 21 de setembro de 2018.

investimento, com impactos negativos sobre a realização de investimentos reais na malha concedida. Do total de 9 bilhões de reais classificados pela ANTT como investimento, apenas 426 milhões (cerca de 5%) poderiam ser qualificados como, de fato, investimentos, e não despesas de manutenção. Destaque-se que a própria concessionária Vale havia estimado em 12 bilhões de reais o investimento necessário nessa malha ferroviária, valor que foi reduzido para os citados 9 bilhões por iniciativa da ANTT.

Em contraposição, a AGE requer, como contrapartidas à renovação antecipada, os investimentos abaixo apontados:

- Construção do Ferroanel de Belo Horizonte, nos termos de proposta elaborada pela Secretaria de Estado de Transporte e Obras Públicas – Setop –, que é de conhecimento da ANTT.
- Construção de novas ligações ferroviárias em bitola larga:
  - Ligação com a Região Centro Oeste – Anápolis a Corinto;
  - Ligação com a Região Nordeste – Corinto a Guanambi (e Guanambi a Salvador e Recife);
  - Ligação com a Costa Leste – Vitória a Rio (e Corinto a Campos);
  - Ramal Jequitinhonha a Salinas; e
  - Ramal Ipatinga a Serra do Cipó.
- Construção de contornos ferroviários, com a consequente liberação das linhas existentes urbanas para o transporte ferroviário de passageiros, em:
  - Região Metropolitana de Belo Horizonte – RMBH;
  - Montes Claros;
  - Juiz de Fora; e
  - Divinópolis/Itaúna.
- Modernização de trechos existentes em bitola estreita:
  - Triângulo Mineiro a São Paulo; e
  - Linha Oeste Mineiro.
- Conversão de ferrovias urbanas para mobilidade de passageiros:

- RMBH;
- Montes Claros; e
- Juiz de Fora.

No ofício enviado à ANTT, também constaram três contrapartidas definidas por esta Comissão Pró-Ferrovias:

- Realização dos projetos de trem metropolitano de passageiros, conforme estudos realizados pelo Estado de Minas Gerais, contemplando três lotes distintos:
  - Lote 1: Divinópolis – Betim – Belo Horizonte – Aeroporto de Confins – Sete Lagoas;
  - Lote 2: Belo Horizonte – Brumadinho (Inhotim) – Águas Claras – Eldorado; e
  - Lote 3: Belo Horizonte – Nova Lima – Conselheiro Lafaiete – Ouro Preto.
- Elaboração de estudo de viabilidade de ligação ferroviária entre Belo Horizonte e São Paulo.
- Investimentos para requalificação do trecho ferroviário conhecido como Serra do Tigre, na região do Alto Paranaíba.

A AGE também apontou que a EFVM percorre trechos onde há saturação do transporte rodoviário de passageiros, destacando-se a BR-381, popularmente conhecida como "Rodovia da Morte". Ainda assim, não consta como contrapartida o desenvolvimento do transporte ferroviário de passageiros, ainda que ele também se encontre saturado, estando estagnado desde o ano de 2008. O órgão defende triplicar o número de passageiros transportados tendo 2008 como ano de referência, por meio da ampliação do número de viagens e linhas. Argumenta, inclusive, que a renovação antecipada, nos termos propostos, até mesmo suprimiria a obrigatoriedade da prestação do serviço de transporte de passageiros.

Outro ponto questionado é o cronograma de investimentos. Se a prorrogação antecipada é uma forma de antecipar investimentos, então seria demasiadamente alongado o cronograma proposto, posterior ao término original do contrato (2027).

A modelagem econômico-financeira da renovação antecipada também é objeto de questionamentos do órgão. A AGE aponta que o valor da tarifa usado na modelagem aparenta ser baixo demais, o que acabaria por reduzir o valor dos ativos ferroviários.

Por fim, a AGE questiona também, dentro da modelagem econômica da concessão, a projeção de que o transporte de cargas de terceiros (que não minério de ferro) ficará constante nos próximos 40 anos. Aponta, ainda, problema com a taxa de desconto utilizada, de 11%, e proposta em 2015. Com a queda dos juros da economia brasileira posteriormente observada, trata-se de valor possivelmente anômalo. Juntamente à tarifa reduzida, apontada anteriormente, essas também são premissas que tendem a desvalorizar o valor do ativo concedido.

Por sua vez, documento enviado pelo deputado João Leite e pelo deputado federal Fábio Ramalho ao presidente do Tribunal de Contas da União, ministro Raimundo Carreiro, encaminhou denúncia de irregularidades no processo de renovação antecipada da Estrada de Ferro Vitória a Minas – EFVM.

Inicialmente, apontou a impropriedade de que a renovação antecipada da concessão da EFVM, nos termos da Lei Federal nº 13.448, de 2017, tenha como contrapartida a construção de trecho da Ferrovia de Integração Centro-Oeste, conforme anúncio da ANTT. Trata-se de contrassenso e mesmo ilegalidade, considerando a legislação aplicável, em especial a citada lei federal e a Portaria nº 399/2015 do Ministério dos Transportes. Essas normas dispõem que os investimentos advindos de renovação antecipada de concessão devem ser aplicados no próprio ativo concedido, no caso, na própria EFVM e sua área de influência.

Os deputados apontam também que não há consenso sobre o valor adequado da concessão. Dessa maneira, argumentam, a simples dúvida quanto aos valores envolvidos deveria conduzir a um processo licitatório. Tratar-se-ia de procedimento competitivo, em que os atores envolvidos poderiam revelar o valor real que atribuem ao ativo licitado.

Outro ponto considerado por eles é o dano ambiental que a operação da EFVM causa, em Minas Gerais e no Espírito Santo, como poluição sonora e emissão de poluentes atmosféricos, especialmente material particulado, congestionamentos no trânsito e acidentes envolvendo motoristas e pedestres.

Argumentaram, ainda, que a proposta de renovação antecipada não apresenta de forma explícita a obrigatoriedade de manutenção, pela concessionária, do funcionamento do trem de passageiros da EFVM, uma das únicas linhas de trem de longa distância do país e extremamente importante para Minas Gerais.

Outro importante questionamento à proposta de renovação antecipada é que ela, no formato atual, se enquadraria no tradicional modelo de concessões ferroviárias verticais. Em audiência pública realizada pela comissão no dia 6/12/2018, foi ouvido o advogado especialista em concessões ferroviárias europeias Alexandre Aroeira Salles. No sistema vertical, que é o adotado nas concessões ainda em vigor, a prestação do serviço de transporte ferroviário de cargas é atrelada à totalidade da utilização da infraestrutura, implicando em um regime monopolista de exploração.

Já no sistema horizontal, muito adotado na Inglaterra, há o compartilhamento da malha entre vários operadores. O advogado disse que este seria o modelo mais interessante para o País, por ser capaz, inclusive, de resolver problemas entre estados, imprimir maior dinamismo ao sistema e agregar perspectivas criativas de empresários locais, tanto para uso da malha como em projetos associados. Além de ser um modelo mais competitivo, Salles explicou ainda que o modelo horizontal permite que um operador mantenha a infraestrutura da malha e um outro, ou até vários, cuide do uso para o transporte em si, compartilhando linhas para o transporte de cargas e de passageiros, inclusive para fins turísticos, conforme o caso e demandas específicas.

Por fim, tendo em vista todas as controvérsias aqui apresentadas, ressalte-se a importância da perda de eficácia da Medida Provisória nº 845, de 2018, que instituía o Fundo Nacional de Desenvolvimento Ferroviário – FNDF –, vinculado ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, para destinação de recursos ao subsistema ferroviário federal, com funcionamento a ser regulado por ato do Poder Executivo. Ao longo de sua tramitação no Congresso Nacional, a proposição recebeu emendas, de forma que todos os recursos do FNDF seriam destinados à Ferrovia Norte-Sul, o que prejudicaria o desenvolvimento mais abrangente do modal ferroviário no País e em Minas Gerais.

3.3 – Transporte de passageiros sobre trilhos no Brasil

O transporte ferroviário, de modo geral, tende a ser considerado como modal estruturante nas redes de transporte de passageiros de países e regiões, independentemente do seu tamanho. Isso se deve, principalmente, à sua elevada capacidade (passageiros/hora/sentido) e à sua grande confiabilidade (previsibilidade de horários e baixíssimo risco de acidentes), possíveis pelo fato de os trens de passageiros operarem segregados das demais vias de passagem pública, por meio de uma infraestrutura exclusiva.

Entretanto, os trens de passageiros têm custos fixos bastante elevados de implantação e operação. Assim, apesar de desejáveis, apenas nos países desenvolvidos (notadamente os europeus) há redes e serviços ferroviários de passageiros totalmente estruturados que conectam cidades, regiões e países entre si de maneira satisfatória. Nesses países, o transporte ferroviário é tratado como política pública e considerado importante por reduzir o consumo de combustíveis e a poluição e ampliar a eficiência da economia. França e Alemanha, por exemplo, destinaram, em 2008, €6,8 e €4,7 bilhões, respectivamente, como subsídios públicos para seus sistemas ferroviários[7].

O professor de Logística da Fundação Dom Cabral, Paulo de Tarso Resende, referência no assunto, é taxativo ao afirmar que não há uma única rede de transporte de passageiros sobre trilhos lucrativa no mundo[8]. Dessa forma, na maioria dos países, Brasil incluído, os cidadãos locomovem-se geralmente pelo transporte rodoviário, que tem custos fixos e variáveis consideravelmente menores do que o ferroviário e, de modo geral, não necessita de subsídios diretos[9].

Há no País, hoje, apenas duas linhas de trem de passageiros de longa distância: a Estrada de Ferro Vitória a Minas e a Estrada de Ferro Carajás[10]. A primeira conecta Belo Horizonte à região metropolitana de Vitória (Município de

7 Vide em https://www.nexojornal.com.br/expresso/2016/12/31/Por-que-no-Brasil-h%C3%A1-menos-ferrovias-que-transportam-passageiros-do-que-na-Europa. Acesso em 4/12/2018.

8 Vide em https://abifer.org.br/subsidio-e-demanda-limitam-trem-de-passageiro/. Acesso em 4/12/2018.

9 Considera-se aqui apenas aportes orçamentários anuais para manutenção das linhas de transporte rodoviárias. Como já dito, na prática, a construção das vias públicas é normalmente custeada pelos governos, o que indica que indiretamente até mesmo para o transporte rodoviário há algum grau de subsídio.

10 Não se incluem aqui as diversas linhas trens turísticos existentes no país que, de maneira geral, são de pequena extensão e destinada a um nicho específico de público.

Cariacica), passando pelas regiões Central, Vale do Aço e Rio Doce do Estado de Minas Gerais. A segunda conecta a capital do Maranhão, São Luís, à cidade paraense de Parauapebas. Ambas compartilham os trilhos com composições dedicadas ao transporte de cargas da empresa, basicamente minério de ferro, e têm apenas um horário diário, por sentido.

Já as linhas ferroviárias de transporte de passageiros com características urbanas são em maior número, mas em cada região metropolitana do País têm características próprias.

3.3.1 – Transporte de passageiros sobre trilhos nas regiões metropolitanas

O transporte de passageiros sobre trilhos em áreas urbanas e metropolitanas sempre foi importante com os antigos bondes, e acelerou-se como consequência natural da explosão de crescimento das cidades em meados do século XX. Com a metropolização, a conurbação de cidades e a formação dos chamados subúrbios, linhas férreas antes dedicadas apenas ao transporte de cargas passaram a ser compartilhadas com o transporte de passageiros entre os subúrbios e os centros das capitais. Entretanto, em um movimento inverso, iniciado no governo Juscelino Kubitschek, a ênfase no transporte rodoviário levou à extinção dos bondes, tornando o transporte sobre trilhos de passageiros cada vez mais periférico.

Funcionando em ferrovias planejadas para o transporte de cargas e com poucas adaptações para o transporte de passageiros, o chamado “trem de subúrbio” era conhecido por sua precariedade. Ainda assim, segundo Ignarra (2001), os trens de subúrbio desempenharam papel dominante no cenário de transportes urbanos sobre trilhos durante muitos anos, especialmente em São Paulo e no Rio de Janeiro, este último, local de funcionamento da icônica Central do Brasil.

A crise do petróleo nos anos 1970 levou o governo central a retomar investimentos em projetos ferroviários. No contexto centralizador de então, em 1975, foi criada a Empresa Brasileira de Transportes Urbanos – EBTU –, com o objetivo de implantar uma política nacional dos transportes urbanos.

Coube à EBTU planejar a implementação de novos sistemas de trens metropolitanos nas regiões metropolitanas. Na época, a competência constitucional

para instituir regiões metropolitanas e cuidar dos serviços de interesse metropolitano era da União, conforme o § 10 do art. 157 da Constituição de 1967. Embora houvesse uma busca pela modernização do transporte sobre trilhos de passageiros, como salienta Ignarra (2001), os traçados dos novos sistemas foram determinados pela existência de linhas da Rede Ferroviária Federal S.A. que cortavam o tecido urbano, pois era mais fácil e mais barato a implantação, mas também onde havia baixa demanda de usuários.

A Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU – foi criada em 1984 para dar prosseguimento à ambição do governo federal de ampliar o transporte de passageiros sobre trilhos nas principais regiões metropolitanas brasileiras. Entretanto, a CBTU teve pouco tempo para mostrar a que veio, já que todo o marco regulatório do transporte ferroviário nas regiões metropolitanas é alterado apenas 4 anos após a fundação da CBTU, com a promulgação da Constituição de 1988.

De fato, com a Constituição de 1988, passa a ser competência da União, nos termos do art. 21, XII, "d", a exploração, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão, dos serviços de transporte ferroviário e aquaviário entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham os limites de estado ou território. Desse modo, a competência para a exploração do transporte ferroviário dentro das divisas de cada estado-membro passa a ser do respectivo governo estadual. Aos municípios foi atribuído o transporte coletivo de interesse local (art. 30, V), o que permite inferir que ferrovias confinadas em um único território municipal podem ser operadas pelos governos locais.

Dessa forma, a atuação de uma companhia ferroviária federal nas regiões metropolitanas, antes lastreada na Constituição de 1967, torna-se então incompatível com a Constituição de 1988, salvo se os novos titulares do serviço (estados e municípios, conforme cada caso) realizassem a concessão desse serviço público para a CBTU.

Nesse contexto, no governo Itamar Franco, é editada a Lei Federal nº 8.693, de 3/8/1993, que dispõe sobre a descentralização dos serviços de transporte ferroviário coletivo de passageiros, urbano e suburbano, da União para os estados e municípios, e dá outras providências. A lei prevê medidas com vistas à transferência para os estados e municípios afetados dos ativos e operações das estatais federais

CBTU – e Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S. A. – Trensurb. O art. 3º da lei autoriza a cisão da CBTU, mediante a criação de novas sociedades constituídas para esse fim, cujo objeto social seria, em cada caso, a exploração de serviços de transporte ferroviário coletivo de passageiros, urbano e suburbano, respectivamente nos Estados e Municípios onde esses serviços são prestados. As operações de cisão de que trata esse artigo, conforme o § 5º, só seriam realizadas mediante prévia aceitação, em cada caso, pelos respectivos Estados e Municípios, da doação prevista no parágrafo anterior. Por fim, o § 6º do art. 3º estabelece que a transferência da exploração de todos os serviços de transporte a cargo da CBTU implicará a sua extinção ou dissolução.

Assim, fica claro que a lei determina um processo de descentralização dos trens urbanos de passageiros e de extinção programada da CBTU. Como a adesão dos estados e municípios a esse processo de assunção dos serviços da CBTU é voluntária, iniciou-se uma rodada de negociações da União com os demais entes federativos, cujo desfecho teve resultados distintos.

O Estado de São Paulo foi o primeiro a realizar a estadualização dos serviços da CBTU, no ano de 1994, seguido do Rio de Janeiro, no mesmo ano. O porte financeiro do Estado de São Paulo e a sua experiência na operação do metrô subterrâneo, criado ainda nos anos 1970, facilitou a estadualização da CBTU paulista. O sistema de trens urbanos de São Paulo foi transferido para a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM –, de responsabilidade do estado.

O sistema de trens urbanos do Rio de Janeiro foi assumido em 1994 pela Companhia Fluminense de Trens Urbanos – Flumitrens –, também estadual. Esse sistema do Rio de Janeiro foi privatizado em 1998 e está sob concessão privada para o consórcio Supervia.

Merece destaque que os sistemas da CBTU transferidos aos paulistas e aos fluminenses são os seus respectivos trens metropolitanos, não se tratando de seus metrôs. As linhas subterrâneas, tanto de São Paulo quanto do Rio de Janeiro, já surgiram descentralizadas, ou seja, o metrô de São Paulo foi criado inicialmente pelo município, passando mais tarde para a tutela do estado; e o do Rio é estadual desde sua origem.

Em 1997, o Sistema de Trens Urbanos de Fortaleza foi transferido para a Companhia Cearense de Transportes Metropolitanos – Metrofor –, do governo do Estado do Ceará.

Em 1999, o Sistema de Trens Urbanos de Salvador foi municipalizado pela Companhia de Transporte de Salvador – CTS –, da Prefeitura de Salvador, posteriormente concedido à CCR Concessões em 2013.

Conforme será analisado a seguir, Minas Gerais não aderiu ao processo de estadualização das linhas operadas pela CBTU, de modo que a empresa federal continua prestando serviços na RMBH.

Além das assunções de operações da CBTU, alguns estados também investiram em outros projetos ferroviários. O quadro abaixo demostra como se encontra o quadro geral do transporte ferroviário urbano de passageiros.

Quadro 5 – Transporte de passageiros sobre trilhos nas regiões metropolitanas brasileiras

Concessionária	Início da Concessão	Malha antes dos processos de estadualização da década de 1990	Malha atual
METRÔ RIO Rio de Janeiro	1979	35,4 km[11]	58 km
supervia Trens Urbanos Rio de Janeiro	1994/1998	165,0 km	270 km
METRÔ São Paulo	1968	69,4 km[12]	90,9 km
CPTM São Paulo	1994	191 km	273 km

11 Malha pertencente ao Município do Rio de Janeiro desde seu início.
12 Malha pertencente ao Estado de São Paulo desde seu início.

Concessionária	Início da Concessão	Malha antes dos processos de estadualização da década de 1990	Malha atual
Brasília	1993	41 km	42,38 km
Porto Alegre	1985	27 km	43,8 km
São Paulo	2006	-	12,8 km
Salvador	2013	1999 – 14 km	31 km
Rio de Janeiro	2016	-	11,6 km
Fortaleza	1997	1995 – 46,0 km	67,5 km
Salvador	1999	1999 – 14 km	13,5 Km
Belo Horizonte	1986	1990 – 10,8 km 1995 – 12,5 km 2002 – 28,1 km	28,1 km
João Pessoa	1984	1990 – 30,0 km 1995 – 30,0 km 2000 – 30,0 km	30,0 km

Concessionária	Início da Concessão	Malha antes dos processos de estadualização da década de 1990	Malha atual
CBTU Companhia Brasileira de Trens Urbanos Maceió	1984	1990 – 32,0 km 1995 – 32,0 km 2000 – 32,0 km	32,0 km
CBTU Companhia Brasileira de Trens Urbanos Natal	1988	1990 – 56,0 km 1995 – 56,0 km 2000 – 56,0 km	56,0 km
CBTU Companhia Brasileira de Trens Urbanos Recife	1985	1990 – 45,3 km 1995 – 53,0 km 2000 – 52,0 km	70,4 km
Companhia Metropolitana de Transportes do Piauí – Teresina	1991		13,5 km

Fonte: Elaboração própria[13]

A CPTM, empresa do estado de São Paulo, é responsável atualmente pela maior malha ferroviária de transporte de passageiros do Brasil, com 273 km, sendo que uma parte dela foi concedida à iniciativa privada. Merece destaque também a operação da concessionária do Estado do Rio de Janeiro *Supervi*a, que opera 270 km de trilhos. Em seguida se destaca outra empresa estadual paulista, o Metrô, que gerencia 90 km de trens subterrâneos.

Em outro patamar, aparecem, na sequência, as empresas estaduais Metrô de Fortaleza (67,5 km), Metrô Rio (58 km) e Metrô de Brasília (42,38 km). A empresa mineira Metrominas é o destaque negativo, já que não opera nenhum quilômetro na RMBH.

13 Tendo como base as páginas das entidades na internet. Companhias locais: https://www.metrorio.com.br/; http://www.supervia.com.br/; http://www.metro.sp.gov.br/; http://www.cptm.sp.gov.br/; http://www.metro.df.gov.br; http://www.trensurb.gov.br/home.php; http://www.viaquatro.com.br/; http://www.ccrmetrobahia.com.br/metro-bahia; http://www.vltrio.com.br; http://www.metrofor.ce.gov.br/; http://www.ctb.ba.gov.br/. CBTU: https://www.cbtu.gov.br/index.php/pt/belo-horizonte/; https://www.cbtu.gov.br/index.php/pt/joao-pessoa/; https://www.cbtu.gov.br/index.php/pt/maceio/; https://www.cbtu.gov.br/index.php/pt/natal/; https://www.cbtu.gov.br/index.php/pt/recife/.

Quando a análise recai apenas nas operações de empresas federais, a maior de todas fica em Recife (70,4 km), da CBTU, seguida pela de Natal (56 km), também da CBTU, e a de Porto Alegre (40,8 km), operada pela Trensurb. Novamente, Belo Horizonte é o destaque negativo pois, como apenas 28 km são operados pela CBTU na RMBH, esta configura a menor malha ferroviária da empresa no país, perdendo inclusive para cidades bem menores, como Maceió (32 km).

Quais as razões do atraso do Estado de Minas Gerais no transporte ferroviário urbano de passageiros? O tópico a seguir resgata esse histórico, em uma tentativa de análise desse quadro específico mineiro.

3.3.2 – Transporte sobre trilhos na RMBH

Tal como no restante do país, em Belo Horizonte a CBTU adotou a estratégia de aproveitar linhas férreas existentes e inaugurou, em 1986, a linha Eldorado (Contagem) – Praça da Estação (Belo Horizonte), com 12,5 km de extensão. Em que pese a operação estar disseminada popularmente como um "metrô", especialistas apontam que, na verdade, tal linha não configura tecnicamente um *subway* ou metrô, visto que a mesma não é subterrânea. Além disso, a opção por aproveitar linhas superficiais já existentes, se por um lado barateou e agilizou a implementação, por outro promoveu a instalação de estações de passageiros em locais distantes das áreas mais povoadas e de baixa capilaridade na cidade, o que ainda hoje compromete a rentabilidade do Trem Metropolitano de Belo Horizonte.

Em Belo Horizonte, o primeiro acordo para a estadualização do metrô foi assinado em 1995, e previa como pré-requisito a conclusão, pela União, das obras da Linha 1, entre Eldorado (Contagem) e Vilarinho (Belo Horizonte). Já em 1996, o Banco Mundial firma uma acordo, no valor de 197,34 milhões de dólares (50% Banco Mundial, 50% União), com o objetivo de regionalizar o Trem Metropolitano de Belo Horizonte (Fundação João Pinheiro, 2002).

Em 1997, a Lei nº 12.590 autoriza a criação da empresa Trem Metropolitano de Belo Horizonte S.A., depois conhecida como Metrominas, para planejar, implantar, operar e explorar os serviços de transporte de passageiros sobre trilhos na Região Metropolitana de Belo Horizonte. Diferentemente da CPTM, contudo, a Metrominas não é uma empresa do Estado somente, pois possui como acionistas também os Municípios de Belo Horizonte, Contagem e Betim. A lei

também autoriza o Poder Executivo a praticar os atos necessários para receber, em doação, os bens móveis e imóveis e, por meio de transferência, os recursos humanos e os direitos de propriedade da União e da CBTU indispensáveis à consecução dos objetivos da empresa.

Em 2001, foi editada a Medida Provisória nº 2201-2, que previa que após a descentralização dos transportes ferroviários urbanos e metropolitanos de passageiros, a União destinaria à CBTU, para repasse ao Estado de Minas Gerais, por intermédio da empresa Trem Metropolitano de Belo Horizonte S.A., os recursos necessários ao pagamento das despesas com a folha de pessoal, encargos sociais, benefícios e contribuição à Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social – Refer – dos empregados transferidos, por sucessão trabalhista, na data da transferência do Sistema de Trens Urbanos de Belo Horizonte para o Estado de Minas Gerais, Município de Belo Horizonte e Município de Contagem, de acordo com a Lei nº 8.693, de 3/8/1993. A medida provisória dizia ainda que os recursos seriam repassados mensalmente a partir da data da efetiva assunção do Sistema de Trens Urbanos de Belo Horizonte até 30/6/2003.

Em 2002, foi celebrado convênio entre a CBTU e a Fundação João Pinheiro, com a interveniência da Secretaria de Estado de Transportes e Obras Públicas de Minas Gerais, para elaboração de Avaliação Econômica e Financeira do Sistema de Trens Urbanos da Superintendência de Trens Urbanos de Belo Horizonte, para subsidiar o processo de regionalização. O estudo realizou um inventário de bens, recursos humanos e problemas existentes na operação de Belo Horizonte. O patrimônio a ser transferido para o Estado foi avaliado em 780 milhões de dólares à época. Além do término da Linha 1, o diagnóstico recomendava que a Metrominas

> "deveria assumir o gerenciamento das linhas intermunicipais metropolitanas [de ônibus], hoje a cargo do DER/MG, para evitar que o conflito de interesses, particulares e setoriais, entre o sistema de ônibus e o TMBH, se transforme em um conflito institucional entre gerenciadores públicos do próprio Estado." (p. 243)

Todavia, além da entrega da Linha 1 ter sofrido com atrasos em processos licitatórios, revelou-se como outro obstáculo à estadualização o elevado *deficit* financeiro da operação. O Estado de Minas Gerais, em crise financeira, alegava sua incapacidade de assumir esse passivo. Assim, a regionalização não se efetivou na data prevista na supracitada medida provisória.

Em 2003, a Assembleia Legislativa de Minas Gerais criou a Comissão Extraordinária da Expansão do Metrô da Região Metropolitana de Belo Horizonte. Entre as recomendações dessa comissão, foi sugerido ao Estado "aceitar a estadualização do Sistema Metrô apenas quando a obra estiver concluída ou com todos os recursos financeiros assegurados".

A Linha 1 foi finalmente concluída pela CBTU em 2002, mas só entrou em operação comercial em 2005 e não avançaram as negociações para a transferência da operação para a empresa Trem Metropolitano de Belo Horizonte S.A. Ocorreram muitas rodadas de negociações entre as partes. Em reportagem de 7/8/2007, por exemplo, o jornal *O Tempo* noticiava reunião entre Dilma Rousseff (ministra da Casa Civil), Antônio Anastasia (vice-governador do Estado) e Fernando Pimentel (prefeito de Belo Horizonte), que buscavam um acordo para a viabilizar a regionalização[14].

A mesma reportagem cita entrevista do superintendente da CBTU em Belo Horizonte, João Ernani Antunes Costa, na qual ele informa que a operação na RMBH tinha uma receita operacional de 47,5 milhões de reais anuais, mas despesas de 80,2 milhões de reais ao ano. Assim, o prejuízo anual de 32,7 milhões de reais era coberto pela União. O superintendente informou ainda que a CBTU de Belo Horizonte tinha passivos trabalhistas da ordem de 94 milhões de reais, porém garantiu que a União assumiria esse passivo após a estadualização.

Já no ano de 2017, a Prefeitura de Contagem informou que assumiria a execução das obras de extensão da Linha 1, da Estação Eldorado para a Estação Novo Eldorado, aproveitando uma área e uma infraestrutura de manutenção da CBTU já existente no local[15]. Porém, não está claro, até o presente momento, qual o andamento

14 Disponível em: <https://www.otempo.com.br/cidades/regionaliza%C3%A7%C3%A3o-deve-garantir-verbas-a-metr%C3%B4-1.308854>. Acesso em: 21 ago. 2018.

15 Disponível em: <https://www.hojeemdia.com.br/primeiro-plano/minist%C3%A9rio-das-cidades-garante-verba-para-expans%C3%A3o-do-metr%C3%B4-de-contagem-1.572165>. Acesso em: 21 ago. 2018.

dessa intervenção proposta, tampouco o arcabouço normativo e contratual que permita sua execução, nessa negociação direta do Município de Contagem com a CBTU.

Outra polêmica envolvendo a CBTU ocorreu no ano de 2018. Premida por restrições orçamentárias advindas de seu controlador (a União), a empresa optou por aplicar um reajuste nas tarifas cobradas dos usuários de todos os sistemas metroferroviários que opera. No caso específico de Belo Horizonte, a tarifa foi reajustada de R$1,80 para R$3,40 a partir do dia 11 de maio, sob a justificativa de ser uma recuperação parcial das perdas inflacionárias desde a data do último reajuste, ocorrido no ano de 2006. Desde então, sentenças judiciais contraditórias colocam *sub judice* o valor da tarifa, a qual se encontra, até o presente momento, no valor de R$1,80.

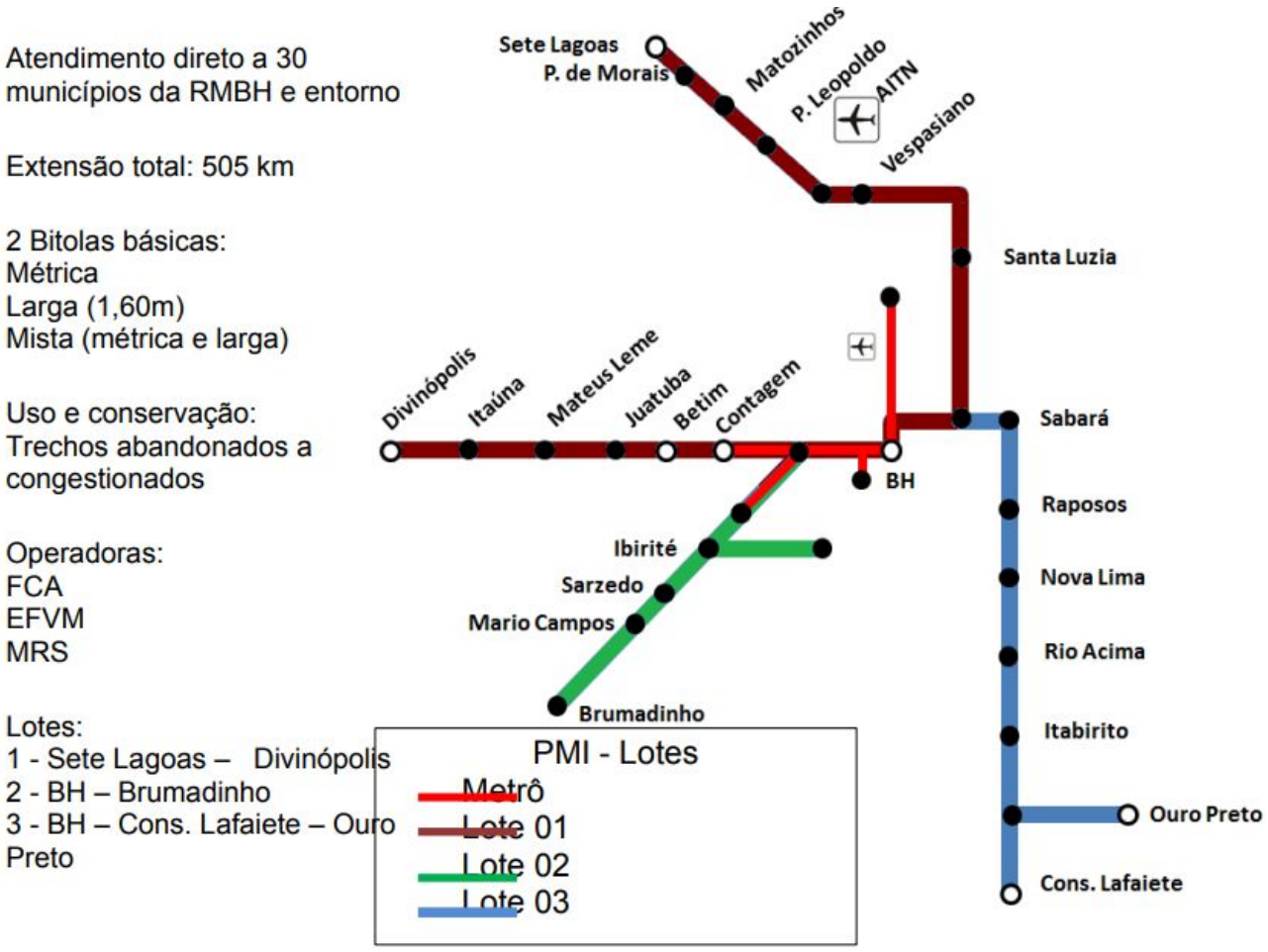
Em suma, o impasse permanece, havendo ainda muitas questões a esclarecer, e a CBTU continua operando normalmente, com grande esforço, e prestando relevantes serviços para a população. Entretanto, não está claro se existe um contrato de concessão entre o Estado, constitucionalmente titular do serviço de transporte ferroviário intermunicipal, e a CBTU. Também não há clareza sobre qual é a entidade/órgão regulador do serviço prestado pela CBTU.

Enquanto esses imbróglios se sucedem, a empresa Trem Metropolitano de Belo Horizonte S.A., a Metrominas, atualmente vinculada à Secretaria de Estado de Transportes e Obras Públicas – Setop –, tem tido uma atuação simbólica, com um quadro mínimo de diretores, sendo que apenas um deles é remunerado, conforme relatou o titular da Setop, Murilo Valadares, em audiência pública da Comissão Extraordinária Pró-ferrovias Mineiras em 23/8/2018. A empresa tem contratado estudos de viabilidade de novos projetos ferroviários na RMBH, paralelos à atuação da CBTU, junto a consultorias *ad hoc*, sem, no entanto, ter dado execução a nenhum desses estudos.

Além dessas iniciativas, tendo por base o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado – PDDI –, da RMBH, o Conselho Deliberativo e a Agência de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Belo Horizonte, durante o Governo Antônio Anastasia (2011-2014), elaboraram o Plano de Mobilidade Urbana da Região Metropolitana, o qual contemplava uma proposta de uma parceria público-privada para a viabilizar novas linhas de transporte de passageiros sobre trilhos, com o

aproveitamento da malha ferroviária federal subutilizada pelas concessionárias. A proposta baseava-se na realização de convênios com a ANTT e com as concessionárias das ferrovias, de modo a possibilitar um sistema de tráfego compartilhado de passageiros e cargas nas ferrovias. Considerando que 22 municípios da Região Metropolitana de Belo Horizonte são atravessados por essa malha, seu aproveitamento para o transporte de passageiros teria uma forte impacto na mobilidade urbana, com benefícios sociais e econômicos significativos para toda a RMBH e também para o seu entorno.

Nesse estudo, foram propostos três lotes de investimentos para uma possível licitação, conforme o diagrama abaixo. O Lote 1 ligaria as cidades de Divinópolis, Betim, Belo Horizonte, o Aeroporto Industrial de Confins e Sete Lagoas. O Lote 2 ligaria Belo Horizonte, a Brumadinho (Inhotim) e Contagem (Eldorado). Por fim, o lote 3 faria a ligação de Belo Horizonte, Nova Lima, Conselheiro Lafaiete e Ouro Preto.



Fonte: Plano de Mobilidade da RMBH.[16]

Foi realizado um PMI – Procedimento de Manifestação de Interesse – envolvendo os três lotes. Destes, houve a manifestação de interesse preliminar de empresas pelos lotes 1 e 2. Entretanto, as etapas seguintes da proposta não foram efetivadas.

Apesar de o projeto não ter ido adiante, ele pode ser considerado um bom ponto de partida para discussão e defesa da retomada do transporte de passageiros sobre trilhos na RMBH e adjacências.

Nesse contexto, a Comissão apresentou emendas ao Plano Plurianual de Ação Governamental – PPAG. Uma delas tem a finalidade de elaborar estudos e modelagens para o desenvolvimento, inclusive de novas linhas, do transporte ferroviário urbano de passageiros na Região Metropolitana de Belo Horizonte, envolvendo também a transferência de domínio entre entes federados. A outra, para a ampliação, restauração e assunção de ferrovias, com o objetivo de resgatar a importância do transporte ferroviário de passageiros e de cargas no Estado, envolvendo negociações com o governo federal e com as empresas concessionárias do transporte ferroviário que operam em Minas Gerais.

3.4 – A preservação do patrimônio ferroviário

Durante os trabalhos da Comissão, e especialmente, conforme discutido em audiências, a preservação do patrimônio ferroviário é tema extremamente importante e urgente, dados os danos e degradação a que estão em geral submetidos. De forma geral, as concessionárias não tem interesse na manutenção de ativos não-operacionais, como estações, parcela relevante de imóveis e de material rodante, e mesmo trechos ferroviários inteiros. Frequentemente esses ativos são devolvidos ao DNIT, que não tem demonstrado capacidade de zelar por eles, sendo objeto de furtos e vandalismo. Esse fato foi vividamente ilustrado pela visita da Comissão ao ramal Águas Claras, na divisa entre Belo Horizonte e Nova Lima, onde se constatou extenso furto de trilhos e invasão de faixa de domínio. Pode-se verificar também no caso do patrimônio ferroviário abandonado em Bom Sucesso-MG, onde estão se deteriorando dezenas de locomotivas e vagões.

16 Disponível em: https://www.almg.gov.br/export/sites/default/acompanhe/eventos/hotsites/2013/mobilidade_urbana/encontro_rmbh/docs/adrian_machado_batista.pdf

Nos termos da Lei 11.483, de 31 de maio de 2007, é de responsabilidade do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – Iphan – receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural oriundos da extinta Rede Ferroviária Federal, bem como zelar pela sua guarda e manutenção. Entretanto, parcela importante dos ativos escapa da tutela do Iphan, seja por constituírem ativos potencialmente operacionais, sob tutela do DNIT, ou por serem oriundos de ferrovias que não integravam o patrimônio da RFFSA.

Um aspecto apresentado na Comissão foi o papel central dos municípios. Há casos em que os municípios têm tido papel fundamental para a conservação, como no caso de Mariana, em que a guarda municipal tem zelado de forma exemplar pela proteção de seu patrimônio ferroviário. Entretanto, há também diversos exemplos em que os municípios, tendo recebido em doação ativos como trechos ferroviários, simplesmente os alienam, suprimem trilhos, entre outras ações que, além de lesarem o patrimônio ferroviário, interrompem a conectividade dos trechos.

Ademais, a negligência das concessionárias e a falta de fiscalização por parte do poder público possibilitaram a construção irregular de casas e prédios dentro da faixa de domínio nas ferrovias em muitas cidades mineiras. Tudo isso leva à dificuldade ou mesmo pode inviabilizar a retomada de uma possível operação posterior. Esse é um problema que foi debatido pela Comissão em audiência pública realizada no Município de Viçosa, em 03/12/2018, cidade atravessada pela ferrovia denominada “Linha Mineira”, ligação férrea entre Belo Horizonte e Rio de Janeiro que foi abandonada pela concessionária Ferrovia Centro-Atlântica, subsidiária da mineradora Vale.

Foto 5 – Trecho da Linha Mineira, em Viçosa-MG

A Comissão debateu a possibilidade de Estados e Municípios, mediante acordos e convênios com os órgãos federais competentes, assumirem maiores responsabilidades com relação à preservação do patrimônio histórico. Ressalte-se que a Constituição Federal de 1988 nos incisos III a V, do artigo 23 estabelece que "é competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios: (…) III – proteger os documentos, as obras e outros bens de valor histórico, artístico e cultural, os monumentos, as paisagens naturais notáveis e os sítios arqueológicos", e "IV – impedir a evasão, a destruição e a descaracterização de obras de arte e de outros.".

Assim, tudo indica que os municípios, em especial, possuem um papel importante na preservação do patrimônio ferroviário, tendo em vista que possuem diversos instrumentos para tal, a exemplo do plano diretor, da fiscalização de obras e posturas municipais, bem como a atuação das guardas municipais.

O Estado de Minas Gerais também deveria atuar no sentido da preservação do patrimônio ferroviário, seja coibindo furtos de trilhos, dormentes e outros ativos, seja fomentando e realizando parcerias com o Iphan.

No fito de contribuir para a preservação do patrimônio ferroviário, a Comissão apresentou emenda ao Plano Plurianual de Ação Governamental – PPAG –, para incluir ação com a finalidade de instituir parcerias com o Iphan, Polícia Militar, Polícia Civil e guardas municipais, para proteção dos bens móveis e imóveis de valor histórico, artístico, arquitetônico e demais bens que compõem o patrimônio cultural associado ao transporte ferroviário no Estado.

3.5 – Trens turísticos no Brasil

Uma possibilidade muitas vezes discutida na Comissão é a doação de ativos não-operacionais para organizações do terceiro setor, para operação de composições leves e trens turísticos. Conforme defendido, a melhor forma de preservar o patrimônio ferroviário é mantê-lo operacional. O projeto de motorização de carros, discutido em audiência pública desta Comissão, tem o potencial de reduzir significativamente o custo de operação ferroviária, ajudando a conservar não apenas trechos hoje não-operacionais, como também diversos vagões que atualmente se encontram em estado de abandono.

Assim, visando tanto a preservação do patrimônio ferroviário quanto o estímulo a destinos turísticos, vários trechos ferroviários, material rodante (locomotivas e vagões) e edificações históricas remanescentes da malha brasileira têm sido recuperados. De modo geral, como já dito antes, ativos não utilizados são doados ou arrendados para entidades do terceiro setor (ONGs e OSCIPs), empresas do ramo do turismo (receptivos e operadores), prefeituras e até mesmo operadores ferroviários, que ficam responsáveis pela gestão dos ativos e os exploram economicamente.

Não são poucos os trens turísticos autorizados a operar no país desde 2004, como demonstra o Quadro 5 a seguir, tendo como base informações da ANTT.

Quadro 6 – Trens turísticos em operação no país

Linha	UF	Extensão (km)	Operadora	Autorizado desde
São João Del Rei / Tiradentes	MG	12	Ferrovia Centro Atlântica – FCA	22/3/2004
São Lourenço / Soledade de Minas	MG	10	Associação Brasileira de Preservação Ferroviária – ABPF	28/4/2008

Passa Quatro / Coronel Fulgêncio	MG	10	Associação Brasileira de Preservação Ferroviária – ABPF	8/5/2008
Ouro Preto / Mariana	MG	18	Ferrovia Centro Atlântica – FCA	1/10/2014
Bento Gonçalves / Carlos Barbosa	RS	48	Empresa Giordani Ltda	5/4/2004
Tubarão / Imbituba / Urussanga	SC	159	Sociedade Amigos da Locomotiva a Vapor – Museu Ferroviário de Tubarão	25/5/2005
Rio Negrinho / Rio Natal	SC	42	Associação Brasileira de Preservação Ferroviária – ABPF	4/8/2006
Piratuba / Marcelino Ramos	SC/ RS	26	Associação Brasileira de Preservação Ferroviária – ABPF	21/8/2006
Brás / Mooca	SP	3	Associação Brasileira de Preservação Ferroviária – ABPF	1/2/2006
Campinas / Jaguariúna	SP	25	Associação Brasileira de Preservação Ferroviária – ABPF	10/10/2006
São José do Rio Preto / Eng. Schmitt	SP	10,5	Pref. de São José do Rio Preto	7/12/2007
Guararema / Luiz Carlos	SP	5,5	Associação Brasileira de Preservação Ferroviária – ABPF	30/4/2015
Curitiba / Morretes / Paranaguá[17]	PR	110	Serra Verde Express Ltda	-

Fonte: Elaboração própria[18]

Esta comissão, contudo, teve informações, na audiência realizada em 3/12/2018, que existiriam 30 trens turísticos em operação e outros 12 em projeto, quantidade bem superior à informada por aquela agência.

Em tratativas para iniciar a operação, há que se destacar o chamado Trem Rio-Minas, entre Cataguases e Três Rios, no estado do Rio de Janeiro. Trata-se de projeto realizado pela sociedade civil, em especial a ONG Amigos do Trem, e que aguarda a autorização por parte da ANTT. Conforme apresentado em audiência pública, a agência reguladora tem apresentado exigências aparentemente excessivas para liberar o funcionamento desse trem, que trará benefícios importantes para a região, como incremento do turismo e a preservação do patrimônio ferroviário.

4 – CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

O transporte ferroviário, desde o começo de sua implantação em meados do século XIX no país, tem sido essencial para o desenvolvimento brasileiro. Promoveu verdadeira revolução logística na mobilidade, ao reduzir sobremaneira o custo de transporte de cargas e de passageiros em território nacional. O advento do transporte rodoviário e o seu progressivo desenvolvimento, em especial na segunda

17 Apesar de classificado aqui como trem turístico, a ANTT considera essa linha como trem regular, operando sob decisão judicial.

18 Tendo como base consultas no sítio eletrônico da ANTT realizadas em 5/12/2018.

metade do século XX, representou o surgimento de competidor para o transporte ferroviário em trechos curtos, que poderiam ser explorados de forma mais barata por ônibus e caminhões. Dessa maneira, seria esperado que houvesse alguma substituição do transporte ferroviário pelo rodoviário. Essa substituição, inclusive, ocorreu em diversos países.

No entanto, o declínio do transporte ferroviário que ocorreu no Brasil não deve ser creditado apenas a mudanças tecnológicas, e sim também a escolhas políticas que se revelaram desastrosas. O intervencionismo no período após 1930 levou à estatização geral do setor. Posteriormente, as empresas foram utilizadas como instrumentos de barganha política, resultando em contratação excessiva de mão de obra, além do requerido para suas atividades operacionais. Isso facilitou a ocorrência de prejuízo crônico, com repercussões negativas para as finanças públicas.

A criação da RFFSA, que juntou ativos de várias ferrovias federais, foi um marco ao promover a racionalização do setor, com redução gradual da mão de obra, ao mesmo tempo em que promovia aumento da produção ferroviária, resultando em ganhos bastante expressivos de produtividade. Entretanto, a limitação das tarifas a serem cobradas, determinadas por sucessivos governos, mantiveram a condição de prejuízos crônicos herdados das empresas que a antecederam. Além disso, a determinação de que a empresa prestasse serviços naturalmente deficitários, como o transporte metropolitano, deixaram a empresa submetida à vontade e capacidade do governo federal em aportar recursos na empresa para cobertura de seus prejuízos. É importante notar, contudo, que mesmo que comercialmente deficitários, há razões que justificam o desenvolvimento do transporte ferroviário de passageiros, como a melhoria da logística urbana.

Como estratégia de sobrevivência, a RFFSA priorizou o desenvolvimento do transporte de cargas, em detrimento do transporte de passageiros, com consequências que se estendem aos dias de hoje. A crise do Estado brasileiro dos anos 1980 fragilizou gravemente não apenas a RFFSA, mas o próprio governo federal, impossibilitando-o de aportar os recursos necessários para a manutenção da empresa. Cenário semelhante ocorreu com outras ferrovias no país.

Assim, o processo de concessão dos anos 1990 teve como principal alvo a melhoria das condições fiscais do governo federal, ficando o desenvolvimento

do modal como objetivo secundário. Dessa forma, os contratos assinados na década de 1990 tem metas que hoje, com visão retrospectiva, podem ser consideradas tímidas.

O crescimento da produtividade brasileira no setor mineral e de *commodities* acabou por aprofundar a especialização da produção ferroviária brasileira no transporte de cargas, dificultando a retomada do transporte de passageiros. Ao mesmo tempo que o crescimento da produção ferroviária de cargas previne a geração de tráfego rodoviário, com importantes ganhos de logística e segurança de tráfego, há que se considerar que ocorreu concentração dessas cargas em poucos produtos e em trechos restritos. Assim, considerando os importantes ganhos de logística que a ferrovia pode proporcionar, torna-se importante garantir seu desenvolvimento.

Pelo trabalho de apuração desta comissão aqui já exposto, a proposta de renovação das concessões ferroviárias é extremamente prejudicial a Minas e aos mineiros, motivo que nos leva a rechaçar tal ação do governo federal.

Tendo em vista o exposto neste relatório esta comissão conclui:

- pela oposição ao processo de renovação antecipada da EFVM nos termos propostos pelo governo federal;
- pela oposição à decisão de que os recursos aplicados na melhoria de conflitos urbanos seja considerado investimento, nos termos propostos pela ANTT;
- pela defesa de que, em possíveis novas renovações de concessões de malhas ferroviárias federais que passam por MG, haja a participação do governo do Estado e da ALMG nas discussões prévias para elaboração de propostas;
- pela defesa de que haja destinação integral dos recursos advindos da aplicação de multas às concessionárias ao desenvolvimento do transporte ferroviário no Estado, em especial nas regiões afetadas pelas ações e omissões dessas empresas;
- pela defesa da realização dos investimentos ferroviários em Minas Gerais descritos no documento, citado no item 3.2 deste relatório, que

fora enviado à ANTT pela Advocacia-Geral do Estado de Minas Gerais, a título de contrapartida pela renovação antecipada da EFVM;

- pela defesa da regulamentação, nos aditamentos contratuais e nos novos contratos de concessão, do direito de passagem nas malhas ferroviárias de diferentes operadores, com o objetivo de facilitar a integração de malhas diferentes;
- pela defesa da melhoria da qualidade e do incremento do transporte de passageiros da EFVM, com a ampliação do número de horários de funcionamento, inclusive com a introdução de trem noturno;
- pela defesa da destinação de trechos devolvidos ou considerados antieconômicos pelas concessionárias para exploração por parte da sociedade civil e outros operadores;
- pela defesa da destinação dos recursos advindos da aplicação de multas à concessionária Ferrovia Centro-Atlântica – FCA – para a recuperação e operacionalização da chamada Linha Mineira;
- pela defesa do transporte de minérios por ferrovias em detrimento dos minerodutos, cujos impactos ambientais e sociais são muito grandes.

Esta Comissão recomenda, ainda:

- ao governo do Estado, a criação de um órgão na administração com competência tanto para planejar e executar projetos ferroviários estaduais, como também para regular a prestação de serviços ferroviários mediante concessões cujo titular seja o Estado de Minas Gerais. Nesse último caso, tal regulação poderia incluir a regulação do serviço prestado pela CBTU na RMBH, enquanto não avança a diretriz de estadualização do trem metropolitano de passageiros. Tal órgão poderia ainda negociar a assunção da administração de linhas ferroviárias da União que, atualmente, encontram-se abandonadas;
- ao governo do Estado, a criação de um conselho ferroviário, com membros da sociedade civil e do mercado, na estrutura orgânica do Estado;

- ao governo do Estado, assumir maior protagonismo na gestão do transporte ferroviário urbano de passageiros na Região Metropolitana de Belo Horizonte, fazendo gestões para se permitir o funcionamento efetivo da Metrominas;
- ao governo do Estado, assumir maior protagonismo na gestão do transporte ferroviário urbano de passageiros na Região Metropolitana do Vale do Aço;
- ao governo federal, que autorize a criação do Parque Linear Estação Belvedere na região do ramal Águas Claras, localizado no bairro Belvedere, em Belo Horizonte, sem descaracterizar as funções ferroviárias do local;
- ao governo do Estado, que inicie a elaboração de estudos e projetos ferroviários visando a eventuais processos futuros de renovação antecipada ou caso haja novas licitações;
- à Fundação João Pinheiro, pela realização de um estudo sobre formas de compensação ou incentivo financeiro destinados a municípios, outros entes federados e associações do terceiro setor que se responsabilizem pelo zelo do patrimônio ferroviário;
- ao governo federal e ao governo do Estado, que viabilizem a criação da Escola Técnica Ferroviária no Município de Conselheiro Lafaiete;
- ao governo federal e ao governo do Estado, que tomem providências para que seja instalado um porto seco na região de Governador Valadares;
- à ANTT, proceder à urgente autorização da operação dos trens turísticos Rio – Minas; Expresso do Rei e Belo Horizonte – Inhotim;
- à ANTT, que tome providências para que seja instalado um terminal de contêineres na Região Metropolitana do Vale do Aço ligado à EFVM;
- à ANTT, que tome providências para que seja instalado um terminal de cargas na Região Metropolitana de Belo Horizonte, em Pedro Leopoldo, próximo à estação Dr. Lund, ao lado do Aeroporto Internacional Tancredo Neves;

- ao Centro Tecnológico de Desenvolvimento Regional de Viçosa – CenTev –, da Universidade Federal de Viçosa – UFV –, que tome providências para abrigar uma *"startup"* de projetos ferroviários;
- à Agência Metropolitana da RMBH e à MRS Logística, estender a linha de transporte de passageiros prevista no lote 2 do Projeto Trem Metropolitano até o município de Conselheiro Lafaiete, incluindo estações nos municípios de Moeda, Belo Vale e Jeceaba;
- à Mesa da ALMG, que este parlamento estadual realize um Ciclo de Debates sobre Ferrovias Mineiras em 2019.

Solicita-se ainda que cópia deste relatório seja encaminhado aos seguintes, órgãos, empresas, organizações não-governamentais, entidades e autoridades:

- Advocacia-Geral do Estado;
- Advocacia-Geral da União;
- Agência Metropolitana da RMBH;
- Agência Metropolitana da RMVA;
- Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT;
- Agenda de Convergência do Vale do Aço;
- AngloGold Ashanti;
- Associação Trem Bão de Minas
- Bancada mineira no Congresso Nacional;
- Circuito Ferroviário Vale Verde
- Circuito Turístico Serras de Minas;
- Centro Tecnológico de Desenvolvimento Regional de Viçosa – CenTev –, da Universidade Federal de Viçosa – UFV;
- Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU;
- Companhia Vale do Rio Doce – Vale, e seus acionistas controladores;
- Conselho Administrativo de Defesa Econômica – Cade;
- Conselho Regional de Engenharia e Agronomia – CREA-MG;
- Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT;

- Escritório do Banco Interamericano de Desenvolvimento;
- Escritório do Banco Mundial no Brasil;
- Federação das Indústrias de Minas Gerais – FIEMG;
- Governador eleito de Minas Gerais;
- Governador eleito do Estado do Espírito Santo;
    - Governador eleito do Estado do Pará;
    - Governador eleito do Estado do Rio de Janeiro;
    - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – Iphan;
    - Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais – Iepha;
    - Ministério do Turismo;
    - Ministros do Supremo Tribunal Federal;
    - MRS Logística;
    - Nippon Steel & Sumitomo Metal Corporation (escritório Brasil);
    - ONG Trem – Transporte e Ecologia em Movimento;
    - Oscip Apito
    - Prefeitos da Região Metropolitana de Belo Horizonte – RMBH;
    - Prefeitos da Região Metropolitana do Vale do Aço – RMVA;
    - Presidente da República eleito;
    - Procurador-Geral de Justiça do Estado de Minas Gerais;
    - Procuradoria da República em Minas Gerais, fazendo citar na correspondência o Processo nº 122000003878/2016-50;
    - Procuradoria-Geral da República;
    - Secretaria de Estado de Transportes e Obras Públicas – SETOP-MG;
    - Sociedade Mineira de Engenheiros;
    - Superintendência de Patrimônio da União;
    - Superintendência de Trens Urbanos de Belo Horizonte da CBTU;
    - Superintendência Regional em Minas Gerais do DNIT;
    - Trem Metropolitano de Belo Horizonte S.A.;

- Tribunal de Contas da União – TCU;
- Tribunal de Contas do Estado de Minas Gerais – TCE-MG;
- VLI / Ferrovia Centro-Atlântica – FCA.

Sala das Comissões, 11 de dezembro de 2018.

João Leite, Presidente – Roberto Andrade, relator – Marília Campos – Celinho do Sinttrocel – Glaycon Franco.

5 – REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

COOPER, M. *Brazilian Railway Culture.* Cambridge Scholars Publishing, 2011.

FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO. *Sistema de Trens Urbanos da Superintendência de Trens Urbanos de Belo Horizonte* (STU/BH). v. 1 Avaliação Econômica e Financeira. Belo Horizonte, 300 p. 2002.

HUDSON, E. *Economic Growth:* How it works and how it transformed the world Hardcover. Vernon Press, 2015.

IGNARRA, J. C., O processo de descentralização e estadualização dos sistemas de trens metropolitanos no Brasil e seus impactos nos instrumentos de gestão e coordenação das políticas públicas metropolitanas. Dissertação(Mestrado em Administração Pública) Fundação Getúlio Vargas do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 115 p. 2001.

INSTITUTO DE PESQUISAS ECONÔMICAS APLICADAS – IPEA. *Considerações sobre os marcos regulatórios do setor ferroviário brasileiro* – 1997-2012. Nota Técnica nº 6. IPEA, 21 dez. 2012

LANG, A. *As ferrovias no Brasil e avaliação econômica de projetos*: uma aplicação em projetos ferroviários. Dissertação (Mestrado) – Universidade de Brasília, Brasília – 2007.

LAZZARINI, S. G. *Capitalismo de laços:* Os donos do Brasil e suas conexões. Rio de Janeiro: Elsevier, 2011.

PINHEIRO, A; RIBEIRO, L. *Regulação das Ferrovias*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2017.

SIMONSEN, M. *30 anos de indexação.* Editora FGV, 1996.

SUMMERHILL, W. *Inglorious Revolution.* Yale University Press, 2015.

SUMMERHILL, W. *Trilhos do desenvolvimento:* As ferrovias no crescimento da economia brasileira 1854-1913. Alfaiatar, 2018.

ANEXO 1

REQUERIMENTOS ENCAMINHADOS PELA COMISSÃO

Data	Autore(s)	Requerimento(s)
7/6/18	Deputado Gil Pereira	Requer seja realizada audiência pública no Município de Pirapora para debater a ampliação da Ferrovia Centro Atlântica no Norte de Minas e a reativação do transporte de passageiros (Requerimento de Comissão 12.154, de 2018).
7/6/18	Deputado Gil Pereira	Requer seja realizada audiência pública, no Município de Monte Azul, para debater a ampliação da Ferrovia Centro Atlântica no Norte de Minas e a reativação do transporte de passageiros (Requerimento de Comissão 12.155, de 2018).
7/6/18	Deputado Gil Pereira	Requer seja realizada audiência pública, no Município de Janaúba, para debater a ampliação da Ferrovia Centro Atlântica no Norte de Minas e a reativação do transporte de passageiro (Requerimento de Comissão 12.156, de 2018)
7/6/18	Deputado Gil Pereira	Requer seja realizada audiência pública, no Município de Montes Claros, para debater a ampliação da Ferrovia Centro Atlântica no Norte de Minas e a reativação do transporte de passageiros (Requerimento de Comissão 12.157, de 2018)
7/6/18	Deputado Gil Pereira	Requer seja realizada audiência pública no Município de Bocaiuva para debater a ampliação da Ferrovia Centro Atlântica no Norte de Minas e a reativação do transporte de passageiros (Requerimento de Comissão 12.158, de 2018)
7/6/18	Deputada Marília Campos Deputada Ione Pinheiro	Requerem seja realizada audiência pública para debater a situação do modal ferroviário na Região Metropolitana de Belo Horizonte (Requerimento de Comissão 12.168, de 2018)
7/6/18	Deputado Dalmo Ribeiro Silva	Requer seja realizada audiência pública no Municípo de Itajubá para debater a situação do modal ferroviário na região Sul do Estado (Requerimento de Comissão 12.173, de 2018).
7/6/18	Deputado Doutor Jean Freire	Requer seja realizada audiência pública para debater a desativação da ferrovia Bahia-Minas, o impacto dessa medida nas regiões do Vale do Mucuri e Jequitinhonha e a possibilidade de reconstrução dessa ferrovia (Requerimento de Comissão 12.174, de 2018).
13/6/18	Deputado Antônio Jorge	Requer seja realizada audiência pública com a finalidade de discutir o transporte ferroviário na região de Juiz de Fora (Requerimento de Comissão 12.236, de 2018).
13/6/18	Deputado Antônio Jorge	Requer seja realizada visita da comissão a Juiz de Fora com a finalidade de conhecer as peculiaridades da malha ferroviária na região (Requerimento de Comissão 12.237, de 2018).
13/6/18	Deputado João Leite	Requer seja realizada audiência pública com a finalidade de discutir as concessões de transporte ferroviário e suas renovações (Requerimento de Comissão 12.174, de 2018).
13/6/18	Deputado João Leite	Requer seja realizada audiência pública com a finalidade de discutir, com autoridades federais, estaduais e municipais, as concessões de transporte ferroviário e suas renovações (Requerimento de Comissão 12.238, de 2018).
13/6/18	Deputado João Leite	Requer seja realizada audiência pública com a finalidade de discutir, com a iniciativa privada, as concessões de transporte ferroviário e suas renovações.(Requerimento de Comissão 12.239, de 2018).
13/6/18	Deputado Roberto Andrade	Requer seja encaminhado à Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de Minas Gerais – Fapemig – pedido de providências para a realização de convênio com os departamentos de transporte e trânsito do Cefet-MG, da Escola de Engenharia da UFMG e da PUC Minas com o objetivo de construírem um grupo de pesquisa interinstitucional para analisar o atual quadro do transporte de cargas e passageiros por ferrovias em Minas Gerais e propor projetos e soluções no curto, médio e longo prazo (Requerimento de Comissão 12.240, de 2018).

Data	Autore(s)	Requerimento(s)
14/6/18	Deputado Dirceu Ribeiro	Requer seja realizada audiência pública, no Município de Ubá, para debater o transporte de cargas e de passageiros na região e seus impactos sobre o polo moveleiro do município (Requerimento de Comissão 12.259, de 2018).
14/6/18	Deputada Marília Campos	Requer seja realizada audiência de convidados para debater temas afetos a esta comissão na Região Metropolitana de Belo Horizonte (Requerimento de Comissão 12.260, de 2018).
14/6/18	Deputada Marília Campos Deputado Celinho do Sinttrocel	Requerem seja realizada visita à Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT – para verificar a possibilidade de realização de audiências públicas desse órgão em Minas Gerais, visando garantir recursos e novos investimentos no Estado, tendo em vista o processo de renovação antecipada das concessões ferroviárias em curso (Requerimento de Comissão 12.261, de 2018).
14/6/18	Deputado Celinho do Sinttrocel	Requer seja encaminhado à Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT – e ao Ministério dos Transportes pedido de providências para que sejam garantidas condições técnicas e recursos necessários para a ampliação dos horários do trem de passageiros que liga Belo Horizonte a Vitória (Requerimento de Comissão 12.262, de 2018).
14/6/18	Deputado Celinho do Sinttrocel	Requer seja encaminhado à Agência Nacional de Transportes Terrestres e ao Ministério dos Transportes pedido de providências para que sejam garantidos recursos para a otimização do modal ferroviário e a implantação de um terminal de cargas e contêineres na região do Vale do Aço (Requerimento de Comissão 12.263, de 2018).
14/6/18	Deputado Celinho do Sinttrocel	Requer seja realizada visita da comissão ao trecho mineiro do trem de passageiros da Estrada de Ferro Vitória a Minas (Requerimento de Comissão 12.264, de 2018).
14/6/18	Deputado Celinho do Sinttrocel	Requer seja realizada audiência pública para debater o transporte ferroviário de cargas e de passageiros no Vale do Aço (Requerimento de Comissão 12.265, de 2018).
21/6/18	Deputado João Leite Deputado Sargento Rodrigues Deputada Marília Campos	Requerem seja realizada visita às oficinas ferroviárias no Município de Lavras para verificar as condições de transporte de cargas e passageiros (Requerimento de Comissão 12.322, de 2018).
21/6/18	Deputado João Leite Deputada Marília Campos Deputado Glaycon Franco	Requerem seja realizada visita para participar da audiência pública da Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados, em data a ser definida, com a finalidade de debater o transporte ferroviário de cargas e passageiros (Requerimento de Comissão 12.327, de 2018).
21/6/18	Deputado João Leite Deputada Marília Campos Deputado Glaycon Franco	Requerem seja realizada visita à Procuradoria da República em Minas Gerais com vistas a que seja avaliado, com o Ministério Público Federal, o cenário dos contratos de concessões ferroviárias no Estado e a situação das empresas responsáveis pelo cumprimento das condições contratuais estabelecidas (Requerimento de Comissão 12.328, de 2018).
5/7/18	Deputado João Leite	Requer seja realizada audiência pública para que a Promotoria de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico de Minas Gerais exponha sobre a situação do transporte ferroviário no Estado (Requerimento de Comissão 12.349, de 2018).
5/7/18	Deputado João Leite	Requer seja encaminhado ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – Iphan – pedido de providências para que a concessionária Ferrovia Centro-Atlântica seja notificada do abandono de vagões nos Municípios de Bom Sucesso e Espinosa (Requerimento de Comissão 12.423, de 2018).
5/7/18	Deputado João Leite	Requer seja encaminhado ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – Iphan – pedido de providências para que sejam notificadas a Secretaria de Patrimônio da União e as Prefeituras Municipais de Belo Horizonte e Nova Lima da existência de planos de construção de rodovia sobre o leito da antiga RFFSA localizado na divisa dos Municípios de Belo Horizonte e Nova Lima, uma vez que o referido trecho é tombado como patrimônio histórico (Requerimento de Comissão 12.424, de 2018).
5/7/18	Deputado João Leite	Requer seja realizada audiência pública para debater a preservação, restauração e modernização dos equipamentos da malha ferroviária de Minas Gerais sob a responsabilidade do Departamento Nacional de Infraestrtura de Transportes – Dnit (Requerimento de Comissão 12.425, de 2018).
5/7/18	Deputado João Leite	Requer seja realizada visita ao Departamento Nacional de Infraestrtura de Transportes – Dnit –, no Município de Belo Horizonte, para que sejam levadas reivindicações da comissão em prol da reestruturação da malha ferroviária do Estado (Requerimento de Comissão 12.426, de 2018).
12/7/18	Deputada Marlia Campos Deputado Celinho do Sinttrocel	Requerem seja realizada visita à Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT – para verificar a possibilidade de realização de audiências públicas desse órgão em Minas Gerais, visando garantir recursos e novos investimentos no Estado, tendo em vista o processo de renovação antecipada das concessões ferroviárias em curso (Requerimento de Comissão 12.261, de 2018).

Data	Autore(s)	Requerimento(s)
12/7/18	Deputado João Leite Deputado Sargento Rodrigues Deputada Marília Campos	Requerem seja realizada visita às oficinas ferroviárias no Município de Lavras para verificar as condições de transporte de cargas e passageiros (Requerimento de Comissão 12.322, de 2018).
12/7/18	Deputado João Leite Deputada Marília Campos Deputado Glaycon Franco	Requerem seja realizada visita para participar da audiência pública da Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados, em data a ser definida, com a finalidade de debater o transporte ferroviário de cargas e passageiros (Requerimento de Comissão 12.327, de 2018).
12/7/18	Deputado João Leite Deputada Marília Campos Deputado Glaycon Franco	Requerem seja realizada visita à Procuradoria da República em Minas Gerais com vistas a que seja avaliado, com o Ministério Público Federal, o cenário dos contratos de concessões ferroviárias no Estado e a situação das empresas responsáveis pelo cumprimento das condições contratuais estabelecidas (Requerimento de Comissão 12.328, de 2018).
12/7/18	Deputada Marília Campos	Requer seja realizada audiência pública para debater, com a presença dos prefeitos e prefeitas dos municípios da Região Metropolitana de Belo Horizonte, o transporte ferroviário (Requerimento de Comissão 12.499, de 2018).
12/7/18	Deputado Glaycon Franco Deputada Marília Campos Deputado Celinho do Sinttrocel	Requerem seja realizada audiência pública para debater, com a presença dos prefeitos dos municípios constantes do lote 1 do projeto Trem – Transporte sobre Trilhos Metropolitanos –, a viabilidade da implantação do referido projeto (Requerimento de Comissão 12.500, de 2018).
12/7/18	Deputado Glaycon Franco Deputada Marília Campos Deputado Celinho do Sinttrocel	Requerem seja realizada audiência pública para debater, com a presença dos prefeitos dos municípios constantes do lote 2 do projeto Trem – Transporte sobre Trilhos Metropolitanos –, a viabilidade da implantação do referido projeto (Requerimento de Comissão 12.501, de 2018).
12/7/18	Deputado Glaycon Franco Deputada Marília Campos Deputado Celinho do Sinttrocel	Requerem seja realizada audiência pública para debater, com a presença dos prefeitos dos municípios constantes do lote 3 do projeto Trem – Transporte sobre Trilhos Metropolitanos –, a viabilidade da implantação do referido projeto (Requerimento de Comissão 12.502, de 2018).
12/7/18	Deputado Glaycon Franco Deputada Marília Campos Deputado Celinho do Sinttrocel	Requerem seja realizada audiência pública para debater com o Conselho Estadual de Transporte Coletivo Intermunicipal e Metrpolitano a retomada do transporte ferroviário em Minas Gerais (Requerimento de Comissão 12.503, de 2018).
12/7/18	Deputado João Leite Deputado Glaycon Franco	Requerem seja encaminhado ao Ministério Público do Estado pedido de providências para que a Sra. Giselle Ribeiro de Oliveira, promotora de justiça da Promotoria de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico de Minas Gerais, apure o andamento da Ação Civil Pública nº 0090.09.025.873-3, que objetiva promover a recuperação do complexo de edificações ferroviárias localizado no Distrito de Marinho, no Município de Brumadinho (Requerimento de Comissão 12.504, de 2018).
12/7/18	Deputado João Leite Deputado Glaycon Franco	Requerem seja realizada audiência pública na sede da Sociedade Mineira de Engenharia, em Belo Horizonte, com a presença de engenheiros, professores e estudantes, para debater a retomada do transporte ferroviário no Estado (Requerimento de Comissão 12.505, de 2018).
18/7/18	Deputada Marília Campos Deputado Celinho do Sinttrocel	Requerem seja realizada visita à Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT – para verificar a possibilidade de realização de audiências públicas desse órgão em Minas Gerais, visando garantir recursos e novos investimentos no Estado, tendo em vista o processo de renovação antecipada das concessões ferroviárias em curso (Requerimento de Comissão 12.261, de 2018).
18/7/18	Deputado João Leite Deputado Sargento Rodrigues Deputada Marília Campos	Requerem seja realizada visita às oficinas ferroviárias no Município de Lavras para verificar as condições de transporte de cargas e passageiros (Requerimento de Comissão 12.322, de 2018).
18/7/18	Deputado João Leite Deputada Marília Campos Deputado Glaycon Franco	Requerem seja realizada visita para participar da audiência pública da Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados, em data a ser definida, com a finalidade de debater o transporte ferroviário de cargas e passageiros (Requerimento de Comissão 12.327, de 2018).
18/7/18	Deputado João Leite Deputada Marília Campos Deputado Glaycon Franco	Requerem seja realizada visita à Procuradoria da República em Minas Gerais com vistas a que seja avaliado, com o Ministério Público Federal, o cenário dos contratos de concessões ferroviárias no Estado e a situação das empresas responsáveis pelo cumprimento das condições contratuais estabelecidas (Requerimento de Comissão 12.328, de 2018).
18/7/18	Deputado João Leite Deputada Marília Campos Deputado Glaycon Franco Deputado Celinho do Sinttrocel Deputado Roberto Andrade	Requerem seja realizada visita aos trechos ferroviários, oficinas e equipamentos localizados nos Bairros Horto e Belvedere, no Município de Belo Horizonte (Requerimento de Comissão 12.553, de 2018).
18/7/18	Deputado João Leite Deputada Marília Campos Deputado Glaycon Franco Deputado Celinho do Sinttrocel Deputado Roberto Andrade	Requerem seja realizada visita aos trechos ferroviários, oficinas e equipamentos localizados no Município de Brumadinho (Requerimento de Comissão 12.554, de 2018).

Data	Autore(s)	Requerimento(s)
18/7/18	Deputado João Leite Deputada Marília Campos Deputado Glaycon Franco Deputado Celinho do Sinttrocel Deputado Roberto Andrade	Requerem seja realizada visita aos trechos ferroviários, oficinas e equipamentos localizados no Município de Sete Lagoas (Requerimento de Comissão 12.555, de 2018).
18/7/18	Deputado João Leite Deputada Marília Campos Deputado Glaycon Franco Deputado Celinho do Sinttrocel Deputado Roberto Andrade	Requerem seja realizada visita aos trechos ferroviários, oficinas e equipamentos localizados no Município de Conselheiro Lafaiete (Requerimento de Comissão 12.556, de 2018).
18/7/18	Deputada Marília Campos	Requere seja realizada visita aos trechos ferroviários, oficinas e equipamentos localizados no Município de Contagem, incluindo-se a infraestrutura da Estação Bernardo Monteiro e do seu entorno (Requerimento de Comissão 12.557, de 2018).
18/7/18	Deputado João Leite Deputada Marília Campos Deputado Glaycon Franco Deputado Celinho do Sinttrocel Deputado Roberto Andrade	Requerem seja realizada audiência pública com os deputados federais e senadores do Congresso Nacional para debater as negociações federais sobre a renovação de concessões de ferrovias e a retomada do transporte ferroviário de passageiros no Estado (Requerimento de Comissão 12.559, de 2018).
2/8/18	Deputado João Leite Deputado Sargento Rodrigues Deputado Duarte Bechir	Requerem seja realizada audiência pública para ouvir os Srs. Roberto Willians de Santana, diretor-geral da Escola Técnica Estadual de Transporte Engenheiro Silva Freire, do Rio de Janeiro, e César Mori Júnior, presidente do Circuito Ferroviário Vale Verde, da região de Lavras (Requerimento de Comissão 12.620, de 2018).
9/8/18	Deputado João Leite	Requer seja realizada visita ao Departamento Nacional de Infraestrtura de Transportes – Dnit –, no Município de Belo Horizonte, para que sejam levadas reivindicações da comissão em prol da reestruturação da malha ferroviária do Estado (Requerimento de Comissão 12.426, de 2018).
9/8/18	Deputado João Leite Deputada Marília Campos Deputado Roberto Andrade	Requerem seja realizada visita à oficina da empresa VLI, no Município de Divinópolis, para conhecer suas instalações (Requerimento de Comissão 12.621, de 2018).
9/8/18	Deputado João Leite Deputada Marília Campos Deputado Roberto Andrade	Requerem seja formulado voto de congratulações com a Guarda Municipal de Mariana pelo trabalho de defesa do patrimônio ferroviário realizado no município (Requerimento de Comissão 12.622, de 2018).
9/8/18	Deputado João Leite Deputada Marília Campos Deputado Roberto Andrade	Requerem seja encaminhado à MRS Logística pedido de informações sobre a existência de estudo de viabilidade técnica, econômica e ambiental do Ferroanel da Região Metropolitana de Belo Horizonte (Requerimento de Comissão 12.642, de 2018).
9/8/18	Deputado João Leite Deputada Marília Campos Deputado Roberto Andrade	Requerem sejam encaminhadas à Coordenação de Manutenção Ferroviária do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – Dnit – as notas taquigráficas da audiência pública realizada por essa comissão em 5 de julho de 2018, com a presença do Ministério Público Federal (Requerimento de Comissão 12.643, de 2018).
9/8/18	Deputado João Leite Deputada Marília Campos Deputado Roberto Andrade	Requerem seja encaminhado à Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT – pedido de informações sobre a programação e a metodologia de trabalhos das audiências públicas que acontecerão em Minas Gerais para discutir as concessões ferroviárias, previstas para a partir de setembro de 2018 (Requerimento de Comissão 12.644, de 2018).
9/8/18	Deputado João Leite Deputada Marília Campos Deputado Roberto Andrade	Requerem seja encaminhado à Agência Nacional de Transportes Terrestres pedido de informações para que envie cópia dos contratos de concessão ferroviária, firmados com empresas que atuam em Minas Gerais, bem como de seus eventuais termos aditivos (Requerimento de Comissão 12.645, de 2018).
9/8/18	Deputado João Leite Deputada Marília Campos Deputado Roberto Andrade	Requerem seja realizada audiência pública, com a presença do Sr. Jâiro Misson Cordeiro, diretor da Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Portuária e Ferroviária do TCU, para discutir os estudos elaborados pelo Tribunal de Contas da União – TCU – sobre o processo de renovação antecipada das concessões ferroviárias (Requerimento de Comissão 12.646, de 2018).
9/8/18	Deputado João Leite Deputada Marília Campos Deputado Roberto Andrade	Requerem seja encaminhado à Trem Metropolitano de Belo Horizonte – Metrominas – pedido de providências com vistas a que seja elaborado estudo de viabilidade para utilização de trecho ferroviário, operado pela Concessionária MRS Logística, que liga o centro de Belo Horizonte ao Bairro Horto, à região do Barreiro e ao Município de Ibirité (Requerimento de Comissão 12.647, de 2018).

Data	Autore(s)	Requerimento(s)
9/8/18	Deputado João Leite Deputada Marília Campos Deputado Roberto Andrade	Requerem seja realizada audiência pública, com a presença do Sr. José Roberto Barbosa da Silva, diretor-geral da empresa Petrocity Portos, para apresentação do P projeto da Estrada de Ferro Minas-Espírito Santo, interligando o Aeroporto de Confins ao Centro Portuário de São Mateus, no Espírito Santo (Requerimento de Comissão 12.648, de 2018).
9/8/18	Deputado João Leite Deputada Marília Campos Deputado Roberto Andrade	Requerem seja encaminhado à Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU – pedido de providências para que seja elaborado estudo de viabilidade para utilização de trecho ferroviário, operado pela Concessionária MRS Logística, que liga Belo Horizonte ao Bairro Horto, à região do Barreiro e ao Município de Ibirité (Requerimento de Comissão 12.649, de 2018).
9/8/18	Deputado João Leite Deputada Marília Campos Deputado Roberto Andrade	Requerem seja encaminhado à Coordenação de Manutenção Ferroviária do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT – pedido de informações para que seja encaminhado o relatório sobre a devolução de trechos ferroviários em Minas Gerais por parte de suas empresas concessionárias (Requerimento de Comissão 12.650, de 2018).
23/8/18	Deputado João Leite Deputada Marília Campos Deputado Roberto Andrade Dep. Glaycon Franco Dep. Celinho do Sinttrocel	Requerem seja realizada visita aos trechos ferroviários, oficinas e equipamentos localizados nos Bairros Horto e Belvedere, no Município de Belo Horizonte (Requerimento de Comissão 12.553, de 2018).
23/8/18	Deputado João Leite Deputada Marília Campos Deputado Roberto Andrade Deputado Glaycon Franco Deputado Celinho do Sinttrocel	Requerem seja realizada visita aos trechos ferroviários, oficinas e equipamentos localizados no Município de Conselheiro Lafaiete (Requerimento de Comissão 12.556, de 2018).
23/8/18	Deputado João Leite Deputada Marília Campos Deputado Sargento Rodrigues	Requerem seja realizada visita ao local em que se dará a audiência pública da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT – no Município de Belo Horizonte, para discutir o processo de renovação antecipada das concessões ferroviárias (Requerimento de Comissão 12.679, de 2018).
23/8/18	Deputado João Leite Deputada Marília Campos Deputado Sargento Rodrigues	Requerem seja encaminhado ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – Dnit – pedido de informações sobre as condições em que os bens ferroviários abrangidos pela Resolução ANTT nº 1416, de 12 de abril de 2006, foram devolvidos ao poder (Requerimento de Comissão 12.680, de 2018).
23/8/18	Deputado João Leite Deputada Marília Campos Deputado Sargento Rodrigues	Requerem seja realizada visita ao local em que se dará a audiência pública da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT – no Município de Ipatinga, para discutir o processo de renovação antecipada das concessões ferroviárias (Requerimento de Comissão 12.681, de 2018).
23/8/18	Deputado João Leite Deputada Marília Campos Deputado Sargento Rodrigues	Requerem seja encaminhado ao Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade – ICMBio – pedido de providências com vistas a implantar medidas para proteção ambiental da área do leito do ramal ferroviário Águas Claras e seu entorno, no limite entre os Municípios de Belo Horizonte e Nova Lima (Requerimento de Comissão 12.682, de 2018).
23/8/18	Deputado João Leite Deputada Marília Campos Deputado Sargento Rodrigues	Requerem seja encaminhado à Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT – pedido de informações sobre as condições em que os bens ferroviários abrangidos pela Resolução ANTT nº 1416, de 12 de abril de 2006, foram devolvidos ao poder concedente (Requerimento de Comissão 12.683, de 2018).
23/8/18	Deputado João Leite Deputada Marília Campos Deputado Sargento Rodrigues	Requerem seja encaminhado ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – Iphan – pedido de informações sobre a existência de bens tombados e de interesse histórico no patrimônio ferroviário abrangido pela Resolução ANTT nº 1416, de 12 de abril de 2006, em qual condição foram devolvidos ao poder concedente e qual seu estado atual de conservação (Requerimento de Comissão 12.684, de 2018).
23/8/18	Deputado João Leite Deputada Marília Campos Deputado Sargento Rodrigues	Requerem seja encaminhado à MRS Logística pedido de informações sobre as condições em que os bens ferroviários abrangidos pela Resolução ANTT nº 1416, de 12 de abril de 2006, foram devolvidos ao poder concedente (Requerimento de Comissão 12.685, de 2018).
29/8/18	Deputado João Leite Deputado André Quintão Deputado Sargento Rodrigues	Requerem seja realizada audiência pública para ouvir o Sr. Dalmo dos Santos Marchetti, gerente setorial de Transportes e Logística do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES – sobre projetos e perspectivas do banco para o setor ferroviário (Requerimento de Comissão 12.703, de 2018).
29/8/18	Deputado João Leite Deputado André Quintão Deputado Sargento Rodrigues Deputada Marília Campos	Requerem seja realizada audiência pública para debater propostas e reivindicações que a comissão defenderá nas audiências públicas da Agência Nacional de Transportes Terrestres sobre a prorrogação do prazo de vigência contratual da concessão da Estrada de Ferro Vitória-Minas, bem como de outras concessões ferroviárias no Estado (Requerimento de Comissão 12.704, de 2018).

Data	Autore(s)	Requerimento(s)
12/9/18	Deputado João Leite Deputado André Quintão Deputado Sargento Rodrigues Deputada Marília Campos	Requerem seja realizada visita ao Projeto Maria Fumaça, no Município de Rio Acima, para conhecer a iniciativa (Requerimento de Comissão 12.723, de 2018).
12/9/18	Deputado João Leite Deputado André Quintão Deputado Sargento Rodrigues Deputada Marília Campos	Requerem seja encaminhado à Agência Nacional de Transportes Terrestres pedido de informações sobre o processo de renovação antecipada da concessão ferroviária da empresa Rumo, especificando quais as contrapartidas definidas e como se deu seu processo de escolha. (Requerimento de Comissão 12.724, de 2018).
12/9/18	Deputado João Leite Deputada Marília Campos Deputado André Quintão Deputado Sargento Rodrigues	Requerem seja encaminhado ao Tribunal de Contas da União pedido de informações consubstanciadas nos estudos e na análise técnica da renovação antecipada da concessão ferroviária da empresa Rumo Logística. (Requerimento de Comissão 12.725, de 2018).
12/9/18	Deputado João Leite Deputada Marília Campos Deputado André Quintão Deputado Sargento Rodrigues	Requerem seja encaminhado à Agência Nacional de Transportes Terrestres pedido de informações consubstanciadas na cópia do contrato firmado com a empresa Rumo Logística que determinou a renovação antecipada de sua concessão ferroviária. (Requerimento de Comissão 12.726, de 2018).
12/9/18	Deputado João Leite Deputada Marília Campos Deputado André Quintão Deputado Sargento Rodrigues	Requerem sejam encaminhadas à Agência Nacional de Transportes Terrestres as notas taquigráficas da reunião especial realizada em 10/9/2018, em que os estudos técnicos sobre a prorrogação do prazo de vigência contratual da concessionária Estrada de Ferro Vitória-Minas – EFVM – foram apresentados e em que foram recebidas contribuições para o seu aprimoramento. (Requerimento de Comissão 12.727, de 2018).
12/9/18	Deputado João Leite Deputada Marília Campos Deputado André Quintão Deputado Sargento Rodrigues	Requerem seja realizada audiência pública no Município de Itabira para debater o modal ferroviário e a antecipação da renovação das concessões ferroviárias. (Requerimento de Comissão 12.728, de 2018).
12/9/18	Deputado João Leite Deputada Marília Campos Deputado André Quintão Deputado Sargento Rodrigues	Requerem seja encaminhada à Diretoria de Infraestrutura Ferroviária do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – Dnit – a manifestação de autoria do Sr. André Louis Tenuta Azevedo, da ONG Trem, sobre a destinação de multas às concessionárias para a recomposição de ativos nas regiões afetadas. (Requerimento de Comissão 12.729, de 2018).
12/9/18	Deputado João Leite Deputada Marília Campos Deputado André Quintão Deputado Sargento Rodrigues	Requerem seja encaminhado às concessionárias de operação ferroviária da malha de Minas Gerais pedido de providências com vistas à cessão, à autorização e à prestação da assistência técnica e logística necessária para separar e transportar os bens móveis ferroviários de valor histórico até os locais de salvaguarda dos centros de preservação ferroviária integrados; e à identificação dos bens ferroviários em operação que sejam dotados de valor histórico para a preservação ferroviária em âmbito nacional e internacional, sua catalogação em bancos de dados destinados a tal fim e sua salvaguarda e preservação por instituição mantida por associação civil especializada, quando os referidos bens, por obsolescência ou força maior, não mais estiverem em operação. (Requerimento de Comissão 12.730, de 2018).
12/9/18	Deputado João Leite Deputada Marília Campos Deputado André Quintão Deputado Sargento Rodrigues	Requerem seja encaminhado à Superintendência do Dnit no Estado pedido de providências para a identificação e o mapeamento dos bens ferroviários de sua competência espalhados pelo Estado com relevância e valor histórico, desativados ou em operação, submetidos a legislação municipal ou em posse de entidades do terceiro setor, bem como para sua inclusão em banco de dados a ser elaborado em parceria com associações civis especializadas, através de comissão constituída para tal fim; a prestação de assistência para a implantação de centros de preservação ferroviária integrados, destinados a alocar, abrigar, salvaguardar, restaurar e expor os bens ferroviários de interesse histórico que se encontram espalhados pelo Estado, a serem implantados nos Municípios de Lavras e Ribeirão Vermelho, em Minas Gerais, e Cruzeiro, em São Paulo; a cessão, a autorização e a prestação de assistência técnica e logística necessária para separar e transportar os bens móveis ferroviários de valor histórico até os locais de salvaguarda dos centros de preservação ferroviária integrados; a identificação, o mapeamento e, se necessário, a salvaguarda e o remanejamento de qualquer bem ferroviário móvel de valor histórico que esteja em condição de negligência ou vulnerabilidade, na forma da lei, ainda que resguardado por legislação municipal ou sob tutela de associação civil; e a identificação dos bens ferroviários em operação que sejam dotados de valor histórico para a preservação ferroviária em âmbito nacional e internacional, sua catalogação em bancos de dados destinados a tal fim e sua salvaguarda e preservação por instituição mantida por associação civil especializada, quando os referidos bens, por obsolescência ou força maior, não mais estiverem em operação. (Requerimento de Comissão 12.733, de 2018).

Data	Autore(s)	Requerimento(s)
12/9/18	Deputado João Leite Deputado André Quintão Deputado Sargento Rodrigues Deputada Marília Campos	Requerem seja encaminhado à Superintendência do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – Iphan – em Minas Gerais pedido de providências para a identificação e o mapeamento dos bens ferroviários de sua competência espalhados pelo Estado com relevância e valor histórico, desativados ou em operação, submetidos a legislação municipal ou em posse de entidades do terceiro setor, bem como para sua inclusão em banco de dados a ser elaborado em parceria com associações civis especializadas, através de comissão constituída para tal fim; a prestação de assistência para a implantação de centros de preservação ferroviária integrados, destinados a alocar, abrigar, salvaguardar, restaurar e expor os bens ferroviários de interesse histórico que se encontram espalhados pelo Estado, a serem implantados nos Municípios de Lavras e Ribeirão Vermelho, em Minas Gerais, e Cruzeiro, em São Paulo; a apresentação de requerimento ao Dnit com vistas a consolidar os pedidos de posse, cessão e remanejamento dos bens ferroviários de valor histórico e a dar eficiência, eficácia e celeridade a esses pedidos; a identificação, o mapeamento e, se necessário, a salvaguarda e o remanejamento de qualquer bem ferroviário móvel de valor histórico que esteja em condição de negligência ou vulnerabilidade, na forma da lei, ainda que resguardado por legislação municipal ou sob tutela de associação civil; a identificação dos bens ferroviários em operação que sejam dotados de valor histórico para a preservação ferroviária em âmbito nacional e internacional, sua catalogação em bancos de dados destinados a tal fim e sua salvaguarda e preservação por instituição mantida por associação civil especializada, quando os referidos bens, por obsolescência ou força maior, não mais estiverem em operação; e a captação e a viabilização de recursos para a preservação do patrimônio industrial e ferroviário(Requerimento de Comissão 12.734, de 2018).
12/9/18	Deputado João Leite Deputado André Quintão Deputado Sargento Rodrigues Deputada Marília Campos	Requerem seja encaminhado à Vale, concessionária da Estrada de Ferro Vitória-Minas, pedido de providências com vistas à doação dos seguintes bens ferroviários, para posterior transporte até as oficinas da antiga Estrada de Ferro Oeste de Minas, no Município de Lavras, onde serão alocados, salvaguardados, restaurados e revertidos para fins sociais, culturais, educacionais, museológicos e turísticos: dois carros de aço-carbono para utilização como biblioteca, aberta à comunidade local para leitura e locação de livros, e dois carros de aço-carbono para utilização como expositório de peças de ferrovia, museu dinâmico e maquete ferroviária, constituindo-se em centro de difusão de educação patrimonial; um carro convencional de aço-carbono e um carro-restaurante de aço-carbono (RC-104), para utilização como unidade móvel de saúde; e dois carros de aço inoxidável (construção Budd/Mafersa), por seu valor como patrimônio histórico nacional, para exposição no Museu Ferroviário de Lavras, em suas cores e formas originais (Requerimento de Comissão 12.735, de 2018).
12/9/18	Deputado João Leite Deputado André Quintão Deputado Sargento Rodrigues Deputada Marília Campos	Requerem seja encaminhado ao Ministério dos Transportes as notas taquigráficas da reunião especial realizada em 10/9/2018, em que os estudos técnicos sobre a prorrogação do prazo de vigência contratual da concessionária Estrada de Ferro Vitória-Minas foram apresentados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres e em que foram recebidas contribuições para o seu aprimoramento (Requerimento de Comissão 12.741, de 2018).
10/10/18	Deputado João Leite Deputado Glaycon Franco Deputado Celinho do Sinttrocel Deputado Roberto Andrade	Requerem seja realizada visita aos trechos ferroviários, oficinas e equipamentos localizados nos Bairros Horto e Belvedere, em Belo Horizonte (Requerimento de Comissão 12.553, de 2018).
10/10/18	Deputado João Leite Deputado Bonifácio Mourão Deputado Roberto Andrade	Requerem seja realizada audiência pública para apresentar ao presidente da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de Minas Gerais – Fapemig – projeto de construção de unidades ferroviárias motorizadas e discutir a possibilidade de participação da Fapemig neste projeto (Requerimento de Comissão 12.426, de 2018).
10/10/18	Deputado João Leite Deputado Bonifácio Mourão Deputado Roberto Andrade	Requerem seja realizada audiência pública para ouvir o prefeito e vereadores do Município de Viçosa e receber documento com reivindicacções referentes à destinação de recursos de multa pelo abandono de linhas ferroviárias para a recuperação dessas linhas.(Requerimento de Comissão 12.426, de 2018).
10/10/18	Deputado João Leite Deputado Bonifácio Mourão Deputado Roberto Andrade	Requerem seja encaminhado ao Congresso Nacional pedido de providências para que priorize, durante a tramitação do Projeto de Lei do Congresso Nacional nº 1927/2018, que estima a receita e fixa a despesa da União para o exercício financeiro de 2019, a destinação de recursos ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – Dnit – com a finalidade de prover a Diretoria de Infraestrutura Ferroviária desse órgão de melhores condições técnicas para o cumprimento de suas competências (Requerimento de Comissão 12.426, de 2018).
10/10/18	Deputado João Leite Deputado Bonifácio Mourão Deputado Roberto Andrade	Requerem seja encaminhado ao Ministério de Planejamento, Desenvolvimento e Gestão pedido de providências para que priorize, no ciclo orçamentário para o exercício de 2019 e durante o processo de revisão do Plano Plurianual para o exercício de 2019, a destinação de recursos ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – Dnit – com a finalidade de prover a Diretoria de Infraestrutura Ferroviária desse órgão de melhores condições técnicas para o cumprimento de suas competências. (Requerimento de Comissão 12.426, de 2018).

Data	Autore(s)	Requerimento(s)
10/10/18	Deputado João Leite Deputado Bonifácio Mourão Deputado Roberto Andrade	Requerem seja realizada audiência pública para ouvir gestores municipais das localidades cortadas pela linha férrea entre Passo-Quatro e Três Corações e receber documento com reivindicações referentes à destinação de recursos de multa pelo abandono de linhas ferroviárias para a recuperação dessas linhas. (Requerimento de Comissão 12.426, de 2018).
10/10/18	Deputado João Leite Deputado Bonifácio Mourão Deputado Roberto Andrade	Requerem seja encaminhado à Polícia Militar de Minas Gerais – PMMG – pedido de providências para que seja formulada uma diretriz para o policionamento ostensivo do Estado com vistas a coibir e combater o furto de trilhos, dormentes e outros componentes do patrimônio ferroviário em Minas Gerais, especialmente nas localidades em que esse patrimônio está sob gestão municipal (Requerimento de Comissão 12.426, de 2018).
10/10/18	Deputado João Leite Deputado Bonifácio Mourão Deputado Roberto Andrade	Requer seja encaminhado à Polícia Civil de Minas Gerais pedido de providências para que seja formulado e efetuado plano de atuação policial com a finalidade de investigar e combater o furto de trilhos, dormentes e outros componentes do patrimônio ferroviário no Estado, especialmente nas localidades em que esse patrimônio está sob gestão municipal. (Requerimento de Comissão 12.426, de 2018).
10/10/18	Deputado João Leite Deputado Bonifácio Mourão Deputado Roberto Andrade	Requerem seja realizada visita ao trecho ferroviário entre o Bairro Belvedere, em Belo Horizonte, e o Instituto Inhotim, em Brumadinho (Requerimento de Comissão 12.426, de 2018).
10/10/18	Deputado Bonifácio Mourão	Requer seja realizada visita ao Município de Governador Valadares para participar de audiência pública da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT –, que discutirá o processo de renovação antecipada da concessão da Estrada de Ferro Vitória a Minas. (Requerimento de Comissão 12.426, de 2018).
10/10/18	Deputado Bonifácio Mourão	Requer seja encaminhado à Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT – pedido de providências para que a concessionária da Estrada de Ferro Vitória a Minas implante no referido trecho uma linha noturna ligando Vitória a Belo Horizonte, passando por Governadores Valadares (Requerimento de Comissão 12.426, de 2018).
23/10/2018	Deputado João Leite Deputado Roberto Andrade Deputado Celinho do Sinttrocel	Requerem seja encaminhado à Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT – pedido de providências para que seja mantida a operação do ramal ferroviário Desembargador Drummond, também conhecido como "Ramal Piçarrão", constante da concessão da Estrada de Ferro Vitória a Minas, considerando-se que sua desativação, que teria sido solicitada pela empresa Vale, traria grandes prejuízos para a malha ferroviária do Estado (Requerimento de Comissão 12.799, de 2018).
23/10/2018	Deputado João Leite Deputado Roberto Andrade Deputado Celinho do Sinttrocel	Requerem seja realizada audiência pública para se ouvirem relatos dos deputados e dos convidados que participaram da audiência pública realizada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT –, em 19/10/2018, em Governador Valadares (Requerimento de Comissão 12.800, de 2018).
23/10/2018	Deputado João Leite Deputado Roberto Andrade Deputado Celinho do Sinttrocel	Requerem seja realizada visita ao trecho ferroviário de Formiga e às respectivas estações ferroviárias do município, a fim de se fazer o reconhecimento de suas condições de preservação e seu potencial turístico (Requerimento de Comissão 12.801, de 2018).
23/10/2018	Deputado João Leite Deputado Roberto Andrade Deputado Celinho do Sinttrocel	Requerem seja realizada audiência pública para debater a reativação do trecho ferroviário que liga o Bairro Belvedere, em Belo Horizonte, a Inhotim, no Município de Brumadinho (Requerimento de Comissão 12.802, de 2018).
23/10/2018	Deputado João Leite Deputado Roberto Andrade Deputado Celinho do Sinttrocel	Requerem seja encaminhado à Procuradoria da República em Minas Gerais pedido de providências para que o recurso proveniente das multas por descumprimento de contrato aplicadas pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – Dnit – seja aplicado exclusivamente no sistema ferroviário no Estado (Requerimento de Comissão 12.803, de 2018).
7/11/18	Deputado Bonifácio Mourão	Requer seja realizada visita ao Município de Governador Valadares para participar de audiência pública da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT –, que discutirá o processo de renovação antecipada da concessão da Estrada de Ferro Vitória a Minas (Requerimento de Comissão 12.777, de 2018).
7/11/18	Deputado João Leite Deputado Glaycon Franco Deputado Gustavo Valadares	Requerem seja realizada audiência pública, para debater os projetos de trens turísticos Belo Horizonte – Inhotim, Cataguases – Além Paraíba – Três Rios (Trem Rio- MInas) e Lavras – Três Corações – Varginha (Expresso do Rei) (Requerimento de Comissão 12.845, de 2018).

Data	Autore(s)	Requerimento(s)
7/11/18	Deputado João Leite Deputado Glaycon Franco Deputado Gustavo Valadares	Requerem seja realizada audiência pública para debater com a equipe de transição do governador eleito o desenvolvimento do transporte ferroviário no Estado (Requerimento de Comissão 12.846, de 2018).
7/11/18	Deputado João Leite Deputado Glaycon Franco Deputado Gustavo Valadares	Requerem seja realizada audiência pública para discutir o relatório final desta comissão. (Requerimento de Comissão 12.847, de 2018).
7/11/18	Deputado João Leite Deputado Glaycon Franco Deputado Gustavo Valadares	Requerem sejam apresentadas emendas ao Plano Plurianual de Ação Governamental – PPAG – 2016-2019, para o exercício de 2019, com vistas à criação de ações denominadas "Ferrovias Mineiras", com a finalidade de viabilizar investimentos na ampliação da malha ferroviária no Estado, envolvendo negociações com o governo federal, e "Transporte Ferroviário Urbano de Passageiros", com a finalidade de desenvolver estudos e modelagens para a implementação na Região Metropolitana de Belo Horizonte de novas linhas do transporte ferroviário urbano de passageiros (Requerimento de Comissão 12.848, de 2018).
21/11/18	Deputado João Leite Deputada Marília Campos Deputado Roberto Andrade	Requerem seja realizada audiência pública com a finalidade de debater aspectos jurídicos do processo de concessões públicas, com presença da empresa Aroeira Salles Advogados (Requerimento de Comissão 12.882, de 2018).
21/11/18	Deputado João Leite Deputada Marília Campos Deputado Glaycon Franco	Requerem seja encaminhado ao Tribunal de Contas da União pedido de informações consubstanciada em cópia dos relatórios de auditoria e de inspeção elaborados por esse tribunal que tenham por objeto trechos ferroviários no Estado (Requerimento de Comissão 12.887, de 2018).
22/11/18	Deputado João Leite Deputada Celise Laviola Deputado Sargento Rodrigues	Requerem seja encaminhado à empresa MRS Logística pedido de providências com vistas a que apoie o projeto E-Trem, de aproveitamento de linha subutilizada entre o Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Sudeste de Minas Gerais – Câmpus Santos Dumont e a estação central desse município (Requerimento de Comissão 12.914, de 2018).
22/11/18	Deputado João Leite Deputada Celise Laviola Deputado Sargento Rodrigues	Requerem seja encaminhado à Procuradoria da República no Estado pedido de providências com vistas a que os recursos provenientes das indenizações previstas na Resolução n° 4.131, de 2013, da ANTT, sejam utilizados na execução dos projetos de trens turísticos Belo Horizonte-Inhotim; Cataguases-Além Paraíba-Três Rios (Trem Rio-Minas); e Lavras-Três Corações-Varginha (Expresso do Rei) (Requerimento de Comissão 12.915, de 2018).
22/11/18	Deputado João Leite Deputada Celise Laviola Deputado Sargento Rodrigues	Requerem seja encaminhado à VLI Logística e à Vale pedido de providências para que seja realizado estudo de viabilidade para compartilhar a linha que liga a estação central de Belo Horizonte ao Município de Brumadinho, passando pelo Barreiro, com o transporte de passageiros (Requerimento de Comissão 12.916, de 2018).
22/11/18	Deputado João Leite Deputada Celise Laviola Deputado Sargento Rodrigues	Requerem seja encaminhado à Superintendência Regional do Dnit no Estado pedido de informações sobre o projeto do contorno ferroviário do Município de Formiga. (Requerimento de Comissão 12.917, de 2018).
22/11/18	Deputado João Leite Deputada Celise Laviola Deputado Sargento Rodrigues	Requerem seja encaminhado à Procuradoria-Geral de Justiça do Estado e à Procuradoria-Geral da República pedido de providências para a devolução de locomotiva a vapor Baldwin 205 para o Município de Machado, após o término do processo de restauração que está sendo realizado pela Associação Brasileira de Preservação Ferroviária – ABPF –, em Campinas (SP), esclarecendo-se que a locomotiva é originária do município mineiro e fará parte do acervo do Museu do Café nessa localidade.(Requerimento de Comissão 12.91, de 2018).
22/11/18	Deputado João Leite Deputada Celise Laviola Deputado Sargento Rodrigues	Requerem seja encaminhado à empresa MRS Logística pedido de providências para que elabore projeto técnico de compartilhamento de via para a instalação de trem de passageiros entre a região do Belvedere, nos Municípios de Belo Horizonte e Nova Lima, e o Instituto Inhotim, no Município de Brumadinho (Requerimento de Comissão 12.919, de 2018).
22/11/18	Deputado João Leite Deputada Celise Laviola Deputado Sargento Rodrigues	Requerem sejam encaminhadas à Advocacia-Geral do Estado as notas taquigráficas da 10ª Reunião Ordinária desta comissão que teve por finalidade debater os projetos de trens turísticos Belo Horizonte-Inhotim; Cataguases-Além Paraíba-Três Rios (Trem Rio-Minas); e Lavras-Três Corações-Varginha (Expresso do Rei), para conhecimento (Requerimento de Comissão 12.920, de 2018).

Data	Autore(s)	Requerimento(s)
27/11/18	Deputado João Leite Deputado Gustavo Valadares Deputado Gil Pereira	Requerem seja formulada manifestação de pesar pelo falecimento do Sr. Paulo Henrique do Nascimento, presidente da ONG Amigos do Trem (Requerimento de Comissão 12.927, de 2018).
27/11/18	Deputado João Leite Deputado Gustavo Valadares Deputado Gil Pereira	Requerem seja apresentada emenda ao Plano Plurianual de Ação Governamental – PPAG – 2016-2019, para o exercício de 2019, com vistas à criação da ação Preservação do Patrimônio Cultural Associado ao Transporte Ferroviário, com a finalidade de instituir parcerias com o Iphan, a Polícia Militar, a Polícia Civil e a Guarda Municipal, para a proteção dos bens móveis e imóveis de valor histórico, artístico, arquitetônico e demais bens que compõem o patrimônio cultural associado ao transporte ferroviário no Estado.(Requerimento de Comissão 12.929, de 2018).
4/12/2018	Deputado Duarte Bechir	Requer seja encaminhado ao Ministério Público de Contas de Minas Gerais pedido de providências para a apuração de denúncias de superfaturamento na obra do projeto Trem das Águas, que circula entre São Sebastião do Rio Verde e São Lourenço, orçada em R$7.500.000,00 e realizada pela Setop, pela Codemge e pela Codemig (Requerimento de Comissão 13.001, de 2018).
4/12/2018	Deputado João Leite Deputado Duarte Bechir Deputado Gil Pereira	Requerem sejam encaminhadas à Advocacia-Geral do Estado, à Procuradoria-Geral de Justiça e à Procuradoria-Geral da República as notas taquigráficas da 10ª Reunião Extraordinária, que teve por finalidade discutir os estudos elaborados pelo Tribunal de Contas da União sobre o processo de renovação antecipada das concessões ferroviárias (Requerimento de Comissão 13.002, de 2018).
4/12/2018	Deputado João Leite Deputado Duarte Bechir Deputado Gil Pereira Deputado Anselmo José Domingos Deputado Gustavo Santana	Requerem seja encaminhado ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte – Dnit – e ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – Iphan – pedido de informações sobre a destinação dos carros Ganz-Mavag, popularmente conhecidos como "trens húngaros", que integravam o patrimônio da Rede Ferroviária Federal – RFFSA –, sua localização atual e seu estado de conservação. (Requerimento de Comissão 13.003, de 2018).
6/12/2018	Deputada Marília Campos Deputado João Leite Deputado Antônio Carlos Arantes.	Requerem seja realizada audiência pública, com a presença da Fundação Dom Cabral, para debater o desenvolvimento do modal ferroviário em Minas Gerais e no Brasil.
6/12/2018	Deputado João Leite Deputado Duarte Bechir Deputado Bosco	Requerem seja encaminhado à Secretaria de Patrimônio da União pedido de providências para afetação da área do ramal Águas Claras, nos Municípios de Belo Horizonte e Nova Lima, de forma a garantir a manutenção de seu caráter ferroviário, e a cessão desse trecho para entidade que promoverá seu uso em atividades ferroviárias.
6/12/2018	Deputado João Leite Deputado Duarte Bechir Deputado Bosco	Requerem sejam encaminhadas à equipe de transição do governador eleito, para conhecimento, as notas taquigráficas da 14ª Reunião Extraordinária, que teve por finalidade debater, com a citada equipe, o desenvolvimento do transporte ferroviário no Estado.

ANEXO 2

RELATÓRIOS DAS VISITAS

RELATÓRIO DE VISITA

Comissão Extraordinária Pró-ferrovias Mineiras

Local visitado: Agência Nacional de Transportes Terrestres– Brasília – DF

Apresentação

Atendendo ao Requerimento nº 12.261/2018, de autoria dos deputados Celinho do Sinttrocel e da deputada Marília Campos, a Comissão Extraordinária Pró-–ferrovias Mineiras visitou, no dia 3/7/2018, às 11 horas, a sede da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT –, em Brasília. A finalidade foi verificar a possibilidade de realização de audiências públicas daquele órgão em Minas Gerais,

visando garantir recursos e novos investimentos no Estado, tendo em vista o processo de renovação antecipada das concessões ferroviárias, que está em curso.

Participaram da visita o presidente da comissão, deputado João leite, a vice-presidenta, deputada Marília Campos e o deputado Celinho do Sinttrocel.

Os deputados mineiros foram acompanhados pelo deputado federal Domingos Sávio e recebidos pelo diretor-geral da ANTT, Mário Rodrigues Junior, pelo diretor da agência, Sérgio de Assis Lobo, e pelo Superintendente de Infraestrutura e Serviços de Transporte Ferroviário de Cargas, Alexandre Porto de Souza.

Relato

Os parlamentares esclareceram que a visita tinha o intuito de solicitar a realização de audiências públicas, pela ANTT, em diversos municípios mineiros afetados diretamente pela renovação antecipada das concessões ferroviárias em curso.

Primeiramente, os deputados foram informados que estava em adiantado processo de negociação uma renovação antecipada da concessão federal de importantes ferrovias que atravessam o Estado e que são administradas pelas concessionárias MRS Logística S/A, Estrada de Ferro Vitória-Minas e Ferrovia Centro-Atlântica S/A, entre as quais as duas últimas são controladas pela Mineradora Vale.

Os parlamentares questionaram a notícia de que compensações previstas pela renovação das concessões dessas linhas que atravessam Minas Gerais seriam investidas em dois projetos em outros estados da Federação, a Ferrovia de Integração Centro-Oeste, de 383 quilômetros, entre Água Boa, no Mato Grosso, e o entroncamento com a Ferrovia Norte–Sul, em Campinorte, em Goiás, e o Ferroanel de São Paulo, de 53 quilômetros.

Além de questionarem o que chamaram de “investimento cruzado”, os deputados reivindicaram a realização de audiências públicas em Belo Horizonte e pelo menos três outros municípios para tratar da renovação das concessões: Ipatinga, Divinópolis e Juiz de Fora. O diretor-geral da ANTT se comprometeu a realizar duas audiências públicas nas duas regiões metropolitanas de Minas Gerais – Belo

Horizonte e Vale do Aço – e a estudar a realização de outras audiências em diferentes regiões.

Por fim, os presentes ponderaram a necessidade de realização de investimentos, não só no transporte de cargas, mas também no transporte de passageiros, principalmente na Região Metropolitana de Belo Horizonte.

Conclusão

Ao final da visita, os deputados se mostraram preocupados com a possibilidade de investimentos em outros estados em troca da renovação da concessão de trechos ferroviários que cortam Minas Gerais. Porém, saíram satisfeitos com o compromisso firmado pela ANTT de realização de audiências públicas em outros municípios do Estado, além de Belo Horizonte.

RELATÓRIO DE VISITA

Comissão Extraordinária Pró-ferrovias Mineiras

Local visitado: Anexo II da Câmara dos Deputados – Brasília-DF

Apresentação

Atendendo ao Requerimento nº 12.327/2018, de autoria dos deputados João Leite e Glaycon Franco e da deputada Marília Campos, a Comissão Extraordinária Pró-ferrovias Mineiras visitou, no dia 3/7/2018, às 15 horas, a Câmara dos Deputados, em Brasília, com a finalidade de participar da audiência pública da Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados realizada com a finalidade de debater o transporte ferroviário de cargas e passageiros.

Participaram da visita o presidente da comissão, deputado João leite, a vice-presidenta, deputada Marília Campos, e o deputado Celinho do Sinttrocel.

Relato

A audiência pública da Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados contou com a presença do deputado Leônidas Cristino, presidente da Frente Parlamentar da Engenharia, Infraestrutura e Desenvolvimento Nacional; do diretor da Seinfraportoferrovia, representando o Tribunal de Contas da União – TCU –, Jairo Misson Cordeiro; do diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres, representando a ANTT, e ministro de Estado dos Transportes, Portos e Aviação Civil,

Sérgio Lobo; do diretor de Operações e Participações da VALEC Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., Marcus Expedito Felipe de Almeida; e do gerente técnico da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários – ANTF –, Ticiano Bragatto.

Inicialmente, o deputado Leônidas Cristino apresentou um panorama crítico e completo sobre a situação da malha ferroviária no País. Sua fala foi corroborada por deputados e todos os especialistas presentes, que listaram algumas vantagens das ferrovias sobre as rodovias, principalmente no transporte de cargas, como baixo número de acidentes, capacidade de transportar maior volume e menor emissão de poluentes.

Ticiano Bragatto, da ANTF, justificou os pedidos de várias concessionárias de ferrovias para que a renovação dos contratos, prevista para daqui a 10 anos, seja feita agora. Ele disse que a antecipação poderia resultar na melhoria tanto dos contratos como das leis regulatórias. Esses pedidos de antecipação estão sendo examinados pelo TCU, para que se encontrem elementos concretos que justifiquem a prorrogação dos contratos e não a realização de novas licitações, levando-se em conta o interesse público.

O representante da Valec apresentou a situação das principais obras a cargo empresa que estão em andamento.

Já o representante da ANTT e do Ministério dos Transportes, Sérgio Lobo, confirmou a realização das audiências públicas para tratar da antecipação da renovação das concessões em Minas Gerais, que deverão ocorrer em agosto deste ano.

Os deputados estaduais e a deputada estadual presentes corroboraram, em suas falas, as apreentações dos expositores, mas também expressaram a insatisfação com o abandono de trechos da malha mineira pelas empresas que operam as ferrovias. Também ressaltaram a necessidade de novos investimentos, não só no transporte de cargas, mas também no transporte de passageiros, principalmente na Região Metropolitana de Belo Horizonte, que já possui ligação por trilhos em 22 de seus municípios. Além disso, se mostraram indignados com a possibilidade de investimento cruzado em outras unidades da federação, como contrapartida da renovação de trechos de ferrovias que cortam o Estado. Ainda assim, se mostraram satisfeitos com a confirmação, pelo representante da ANTT presente, da realização

das audiências públicas em, pelo menos, quatro municípios do interior do Estado, além de Belo Horizonte.

Conclusão

Ao final da audiência pública da Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados, os participantes se mostraram otimistas pelo momento oportuno em que se discute a renovação das concessões ferroviárias, já que é clara a necessidade de novos investimentos no modal ferroviário para o transporte de cargas e de passageiros. Entretanto, os deputados e a deputada estadual não deixaram de manifestar a insatisfação com a possibilidade de investimento em outros estados como contrapartida à renovação de concessões de trechos que cruzam Minas Gerais.

RELATÓRIO DE VISITA

Comissão Extraordinária Pró-Ferrovias Mineiras

Local visitado: Lavras, Ribeirão Vermelho e Bom Sucesso

Apresentação

Atendendo ao Requerimento nº 12.322/2018, de autoria dos deputados João Leite, Sargento Rodrigues e Marília Campos, a Comissão Extraordinária Pró-Ferrovias Mineiras visitou estruturas ferroviárias em Lavras, Ribeirão Vermelho e Bom Sucesso, no dia 7/7/2018, com a finalidade de verificar as condições de transporte de cargas e de passageiros nas oficinas ferroviárias locais.

Participou da visita o presidente da comissão, deputado João Leite, acompanhado de André Tenuta, diretor da ONG Trem, Antônio Pastori, coordenador do Grupo Fluminense de Preservação Ferroviária, e Renan Ramos, secretário municipal de Cultura de Ribeirão Vermelho.

Relato

A Comissão Extraordinária Pró-Ferrovias Mineiras visitou os Municípios de Lavras, Bom Sucesso e Ribeirão Vermelho, para conhecer o trabalho de recuperação dos galpões da antiga Rede Ferroviária Federal – RFFSA –, no Sul de Minas, desenvolvido pela ONG Circuito Ferroviário Vale Verde, e verificar as condições do patrimônio ferroviário existente na região.

Tal patrimônio é composto por estações, prédios, oficinas, linhas, locomotivas e vagões da RFFSA que foram devolvidos pela concessionária Ferrovia Centro Atlântica para o governo federal. O presidente do Circuito Ferroviário Vale Verde, César Mori Júnior, explicou que a associação mantém um acordo com a concessionária Ferrovia Centro Atlântica há mais de cinco anos e já obteve a anuência para operar um trem turístico entre Lavras e Varginha. Segundo ele, o projeto está na Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT –, já possui locomotiva em funcionamento e aguarda recursos para os carros de passageiros e para a reforma da linha. O presidente do Circuito disse também que está em andamento a criação da Escola Ferroviária professor Victor José Ferreira, para a formação de profissionais para trabalhar no sistema ferroviário.

César Mori Júnior destacou que o patrimônio citado fazia parte das concessões operadas pela Ferrovia Centro Atlântica. Entretanto, a empresa deixou de utilizá-lo, em especial os pontos que passavam dentro dos municípios, operando apenas a rota de escoamento do minério.

Com o passar do tempo, as máquinas e oficinas viraram locais de depredação e furtos. Após conseguir a cessão do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – Dnit –, o Circuito Ferroviário Vale Verde passou a buscar recursos e doações para a recuperação das máquinas, da linha e das oficinas abandonadas.

Durante a visita, a comissão esteve em um pátio no Município de Bom Sucesso que conta com cerca de 100 locomotivas e vagões abandonados. Também foram visitadas a sede do Circuito Ferroviário Vale Verde, em Lavras, que já possui três locomotivas recuperadas, e a imponente rotunda (oficina redonda) em Ribeirão Vermelho. Construída em 1888, com estrutura em bronze e utilizando materiais importados da Europa, ela é a maior rotunda da América Latina e possui inestimável valor histórico.

Conclusão

Ao final da visita, o deputado João Leite lamentou a situação de abandono das locomotivas e dos prédios históricos, bem como a sua depredação, com o furto de componentes, e disse que as imagens da visita seriam debatidas na

Comissão Extraordinária Pró-Ferrovias Mineiras para que providências sejam tomadas.

RELATÓRIO DE VISITA

Comissão Extraordinária Pró-Ferrovias Mineiras

Local visitado: Ministério Público Estadual

Apresentação

Atendendo ao Requerimento nº 12.328/2018, de autoria dos deputados João Leite, Marília Campos e Glaycon Franco, a Comissão Extraordinária Pró-Ferrovias Mineiras visitou, no dia 9/7/2018, o Ministério Público Estadual, com a finalidade de avaliar com o Ministério Público o cenário dos contratos de concessões ferroviárias no Estado e a situação das empresas responsáveis quanto ao cumprimento das condições contratuais estabelecidas.

Participaram da visita o deputado João Leite, presidente da comissão, e a deputada Marília Campos, vice-presidenta.

Os deputados foram recebidos pelo procurador-geral de Justiça do Ministério Público de Minas Gerais, Antônio Sérgio Tonet, e pela coordenadora da Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico, Giselle Ribeiro de Oliveira.

Relato

Recebidos no gabinete do procurador-geral de Justiça, os parlamentares esclareceram que a visita tinha o intuito de avaliar medidas que podem ser adotadas pelo Ministério Público Estadual na perspectiva da defesa e preservação do patrimônio e da malha ferroviária de Minas Gerais. O presidente da comissão, deputado João Leite, explicou os objetivos da Comissão Extraordinária Pró-Ferrovias Mineiras da ALMG e fez um relato de três eventos recentes realizados pela comissão, que denotaram urgência na defesa dos interesses do Estado no que se refere às suas ferrovias.

Primeiramente, os deputados relataram a visita feita pela comissão à Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT –, em Brasília, no dia 3/7/2018, onde foram informados de que estava em adiantado processo de negociação uma renovação antecipada da concessão federal de importantes ferrovias que atravessam o

Estado e que são administradas pelas concessionárias MRS Logística S.A., Estrada de Ferro Vitória-Minas e Ferrovia Centro-Atlântica S.A., sendo que as duas últimas são controladas pela Mineradora Vale.

Segundo os deputados, o governo federal planeja prorrogar por mais 30 anos, de forma antecipada, a concessão desses lucrativos trechos ferroviários mineiros em troca de investimentos em dois projetos em outros estados da Federação. O primeiro será a Ferrovia de Integração Centro-Oeste, com 383Km de extensão, entre Água Boa, no Mato Grosso, e o entroncamento com a Ferrovia Norte-Sul em Campinorte, em Goiás. O segundo será o Ferroanel de São Paulo, com 53Km de extensão.

Os recursos oriundos da renovação antecipada das outorgas de ferrovias localizadas em Minas Gerais por mais 30 anos deverão ser da ordem de 9 bilhões de reais. Como ainda restam 10 anos do prazo original da concessão, se o acordo fosse selado hoje as concessões durariam até o ano de 2058.

A reunião ocorrida na ANTT causou indignação nos deputados João Leite e Marília Campos, e ainda no deputado federal Domingos Sávio, que também estava presente no encontro, pois o acordo planejado não contempla nenhum investimento na sucateada malha ferroviária mineira.

O deputado João Leite acrescentou que os valores arrecadados com multas aplicadas às concessionárias, pelo não cumprimento de contratos, segundo foram informados, também podem vir a ser gastos em projetos fora de Minas Gerais.

A deputada Marília Campos realçou a importância de os recursos oriundos dessa possível renovação de concessão de ferrovias mineiras serem revertidos para o próprio Estado de Minas Gerais, e ponderou ainda a necessidade de realização de investimentos não apenas no transporte de cargas, como também no transporte de passageiros, especialmente na Região Metropolitana de Belo Horizonte.

Em seguida, o deputado João Leite fez um relato da visita da comissão às estruturas ferroviárias existentes em Lavras e em Bom Sucesso, no dia 7/7/2018. Em Lavras, segundo o deputado, a comissão visitou o imponente complexo da rotunda do Rio Vermelho, que se encontra abandonado. Em Bom Sucesso, o parlamentar verificou *in loco* dezenas de locomotivas e vagões em péssimo estado de

conservação. E salientou que imagens desse patrimônio abandonado serão repassadas para a promotora Giselle Ribeiro de Oliveira, que coordena a Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico.

Em seguida, os deputados comentaram sobre audiência pública realizada pela comissão no dia 5/7/2018, quando foi ouvido o procurador da República Fernando Martins, que vem atuando em uma ação civil pública em que medidas compensatórias são exigidas da concessionária Ferrovia Centro-Atlântica S.A. por não ter cumprido exigências contratuais. Segundo o procurador, as medidas compensatórias giram em torno de 1 bilhão de reais, mas a maior parte delas beneficia obras rodoviárias, o que, para os deputados, é um contrassenso.

O procurador-geral de Justiça de Minas Gerais, Antônio Sérgio Tonet, compreendeu as preocupações da comissão e disse que o Ministério Público Estadual vai se aliar à Assembleia na defesa dos recursos e também do patrimônio histórico do Estado, no que diz respeito às ferrovias.

A promotora Giselle Ribeiro de Oliveira afirmou que o Ministério Público Estadual poderá atuar de várias formas na defesa do patrimônio histórico das ferrovias. Segundo ela, por tratar-se de patrimônio histórico da União, o órgão poderá fazer gestões junto ao Ministério Público Federal – MPF – e ainda atuar como litisconsorte em ações judiciais promovidas pelo MPF. Com relação ao patrimônio ferroviário estadual e municipal, o Ministério Público Estadual tem competência plena para atuar em todas as frentes.

Conclusão

Ao final da visita, o procurador-geral de Justiça decidiu designar a promotora Giselle Ribeiro de Oliveira, da Promotoria de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico de Minas Gerais, para acompanhar os trabalhos da Comissão Extraordinária Pró-Ferrovias Mineiras da Assembleia Legislativa.

Antônio Sérgio Tonet afirmou ainda que órgão participará de gestões em Brasília e fará um trabalho coletivo com o Ministério Público Federal. Para ele, as ferrovias fazem parte da história e da própria essência dos mineiros, e é interesse comum lutar por elas.

RELATÓRIO DE VISITA

Comissão Extraordinária Pró-Ferrovias Mineiras

Local visitado: Superintendência Regional do Departamento Nacional de Infraestrutura e Transporte – Dnit –, em Belo Horizonte

Apresentação

Atendendo ao Requerimento nº 12.426/2018, de autoria do deputado João Leite, a Comissão Extraordinária Pró-Ferrovias Mineiras visitou, no dia 7/8/2018, a Superintendência Regional do Departamento Nacional de Infraestrutura e Transporte – Dnit –, em Belo Horizonte, com a finalidade de levar reivindicações da comissão em prol da reestruturação da malha ferroviária do Estado.

Participou da visita o presidente da comissão, deputado João Leite, que foi recebido por Fabiano Martins Cunha, superintendente regional do Dnit em Minas Gerais, e pela servidora da unidade ferroviária da autarquia, Vânia Cardoso.

Relato

Inicialmente, o deputado João Leite apresentou os objetivos da comissão e discorreu sobre as atividades já realizadas, com destaque para a visita que os parlamentares realizaram à sede da Agência Nacional de Transportes terrestres – ANTT –, em Brasília, e também reportou a visita da Comissão ao pátio de locomotivas abandonadas no Município de Bom Sucesso, no Sul de Minas Gerais. No local, a comissão testemunhou a falta de segurança com relação ao patrimônio ferroviário da União, alvo de furtos e depredações.

Questionado sobre a política do Dnit de proteção das linhas férreas sob sua responsabilidade, o superintendente ponderou que a autarquia não dispõe de verbas de custeio para realizar a segurança da malha ferroviária federal em Minas Gerais, que é a maior do Brasil. Por isso, o Dnit tem feito parcerias com prefeituras, por meio das quais esse patrimônio é cedido aos municípios, que passam a ser responsáveis por zelar por ele.

O deputado João Leite criticou, no entanto, municípios, os quais, com base nessa medida, retiraram as linhas de ferro locais para dar outras destinações aos terrenos onde elas estavam, como, por exemplo, a implantação de pistas rodoviárias. Segundo a servidora Vânia Cardoso, o Dnit concorda com tais críticas. Ela ponderou

que as atuais autorizações de uso não são irreversíveis e poderão ser canceladas caso o município não cumpra os objetivos de preservação.

Ainda sobre a situação de Bom Sucesso, o parlamentar questionou de quem é a responsabilidade pela guarda e proteção das locomotivas que ali se encontram. A servidora Vânia Cardoso explicou que tal situação decorre da política de troca de locomotivas adotada nos contratos de concessão. Essa política estabelece que, as locomotivas menores e antigas podem ser trocadas por outras maiores e mais modernas, compradas pela concessionária e voltadas para os corredores de exportação. Assim, são as novas locomotivas que passam a figurar nos ativos do contrato de concessão (e que serão revertidas à União, findos os contratos), ao passo que as locomotivas menores substituídas passam a ser de propriedade das concessionárias, que costumam abandoná-las sem utilização. A servidora esclareceu que, nessa condição, cabe às concessionárias a guarda e proteção dessas locomotivas mais antigas.

O deputado João Leite ponderou que seria interessante que as concessionárias fizessem mais parcerias com a sociedade civil para dar nova destinação a essas locomotivas sem utilização, já que os projetos de retomada ferroviária e de trens de passageiros, inclusive os voltados para o turismo, precisam justamente de acesso às locomotivas menores, que estão abandonadas.

A servidora concordou com o parlamentar e lembrou o trabalho realizado pela Associação Brasileira de Preservação Ferroviária, uma organização não governamental que opera diversas linhas históricas de trem no País.

O superintendente regional do Dnit em Minas Gerais considerou muito oportunos os trabalhos desenvolvidos pela comissão da ALMG e defendeu a busca da intermodalidade logística e a complementariedade dos modais ferroviário, rodoviário e aquaviário. Ele pediu ainda apoio político da comissão para que o Dnit receba recursos com os quais possa estruturar sua unidade técnica e administrativa ferroviária, condição que ele reputa como essencial para a viabilização de novos projetos na área.

Conclusão

O presidente da Comissão Extraordinária Pró-Ferrovias Mineiras, deputado João Leite, entregou ao superintendente regional do Dnit em Minas Gerais, Fabiano Martins Cunha, um documento com uma série de propostas, apelidado de "lista de desejos", que vem sendo construído pelos parlamentares em conjunto com a sociedade civil e o convidou a participar de audiência pública na Assembleia. O superintendente afirmou que analisará as propostas da comissão e se comprometeu a participar da reunião para a qual foi chamado.

RELATÓRIO DE VISITA

Comissão Extraordinária Pró-Ferrovias Mineiras

Local visitado: Museu Ferroviário, Oficina da MRS Logística e Antiga Fábrica de Vagões Companhia Industrial Santa Matilde, no Município de Conselheiro Lafaiete

Apresentação

A visita foi realizada em 13/8/2018, em atendimento ao Requerimento de Comissão nº 12.556/2018, de autoria dos deputados João Leite, Glaycon Franco, Celinho do Sinttrocel, Roberto Andrade e da deputada Marília Campos. Participaram da visita os deputados João Leite e Glaycon Franco. Também estavam presentes Fernando Mendes Henriques, presidente do Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias do Município de Conselheiro Lafaiete, Jair Dias da Silva, ferroviário aposentado, João Vicente Gomes, ferroviário, Mário Marcus Leão Dutra, prefeito de Conselheiro Lafaiete, Ronaldo Rubatino, engenheiro especializado em manutenção de vagões, Sérgio Carrato, consultor de relações institucionais da MRS Logística, e Tathiane Miranda, analista de responsabilidade social da mesma empresa.

Relato

Conselheiro Lafaiete, além de polo comercial regional, está localizado no quadrilátero ferrífero, próximo de diversas minas, e de plantas industriais de grande porte. Possui importante patrimônio ferroviário, não apenas de caráter histórico, mas também operacional, como oficinas e pátios. Conforme destacou o deputado Glaycon Franco, Conselheiro Lafaiete é um município que se desenvolveu em torno da linha férrea.

Os parlamentares visitaram a antiga estação ferroviária do município, inaugurada em 1883, com o nome de Queluz, que à época também era a denominação da localidade. Atualmente a estação se encontra fechada, sem operação de trens de passageiros. No local já funcionaram também uma biblioteca e um museu. Segundo apuraram os deputados, há expectativa de que o museu seja reaberto em breve, possivelmente em setembro deste ano.

Foi conhecida também a área de manutenção da MRS Logística em Conselheiro Lafaiete. A empresa detém a concessão da infraestrutura herdada da antiga Rede Ferroviária Federal na região Sudeste, o que abrange o município visitado. Entre as estruturas concedidas está essa importante oficina ferroviária, que se encontra em funcionamento.

Os deputados estiveram ainda na antiga fábrica de vagões da Companhia Industrial Santa Matilde, atualmente desativada. Eles defenderam que sejam estudadas maneiras de se viabilizar que a fábrica volte a operar, o que, na avaliação deles, poderia gerar por volta de 500 empregos. O deputado João Leite defendeu que seja constituído um grupo de trabalho para estudar esse tema. No entanto, Sérgio Carrato, da MRS Logística, alertou que a massa falida da Companhia Santa Matilde foi adquirida por particulares e que qualquer atividade de retomada da empresa precisará contar com sua participação, visto que desejarão que seu investimento nessa aquisição seja remunerado.

Durante a visita foi apurado que o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial – Senai – está prestes a instalar uma escola ferroviária no município, com o objetivo de formar novos profissionais para atuar no setor. Os deputados destacaram a importância dessa iniciativa, que deverá conferir a Conselheiro Lafaiete um papel de destaque na retomada do transporte ferroviário no Estado, opinião que foi corroborada por Sérgio Carrato.

Conclusão

Durante a visita foi constatado que o setor ferroviário em Conselheiro Lafaiete está em pleno desenvolvimento, com destaque para a operação da oficina de manutenção da MRS e o processo de instalação de escola ferroviária. Ao mesmo tempo, ainda há questões importantes que não estão resolvidas, como o fechamento da antiga estação ferroviária, ainda que haja a perspectiva de sua reabertura como museu,

e a desativação da Companhia Santa Matilde, cuja retomada de atividades poderia criar empregos no município e região.

RELATÓRIO DE VISITA

Comissão Extraordinária Pró-Ferrovias Mineiras

Locais visitados: Trechos ferroviários, oficinas e equipamentos localizados nos Bairros Belvedere e Horto, no Município de Belo Horizonte.

Apresentação

Atendendo ao Requerimento nº 12.553/2018, de autoria dos deputados João Leite, Glaycon Franco, Celinho do Sinttrocel, Roberto Andrade e da deputada Marília Campos, a Comissão Extraordinária Pró-Ferrovias Mineiras realizou, no dia 16/8/2018, visita aos Bairros Horto e Belvedere, no Município de Belo Horizonte, com a finalidade de conhecer trechos ferroviários, oficinas e equipamentos ali localizados.

Iniciada às 9 horas, a primeira etapa da visita, no Bairro Belvedere, contou com a participação do deputado João Leite, presidente da comissão, e da deputada Marília Campos, vice-presidenta. Além dos parlamentares, estiveram presentes Adriano Gomes Peixoto, diretor-presidente da Organização Não Governamental – ONG – Ecoavis – Ecologia e Observação de Aves; Álvaro Gonzaga, membro da Associação dos Moradores do Bairro Vila da Serra; Frederico Lanna Amaro, diretor de Esportes da ONG Arca Amaserra; Jershon Ayres de Morais, vice- – presidente do Circuito Turístico Serras de Minas e membro do Circuito Ferroviário Vale Verde; Dener Azevedo e José Luís Cavalieri, ferroviaristas; Luciano Murta, da ONG Trem; Sérgio Carrato, consultor de relações institucionais da concessionária MRS Logística; Tathiane Miranda, analista de responsabilidade social da empresa; e Welington de Souza "Formigão", da *Associação Mineira* das Federações Esportivas.

Mais tarde, às 10h30, a segunda etapa da visita foi ao pátio ferroviário da empresa VLI e na oficina ferroviária da empresa MRS Logística, ambos situados no Bairro Horto, também em Belo Horizonte. Estiveram nesses dois locais o deputado João Leite, presidente da comissão, e Jershon Ayres de Morais, vice-presidente do Circuito Turístico Serras de Minas e membro do Circuito Ferroviário Vale Verde. Da visita à VLI participaram ainda os seguintes funcionários da empresa: Flávio

Henrique, analista de relações institucionais, José Azevedo, gerente de relações institucionais, Lígia Lazzarini, gerente de patrimônio, Paulo Caldeira, maquinista, Renata Sena, supervisora de operação, e Victor Fonseca, assessor de imprensa. Já na empresa à MRS Logística, estiveram presentes os funcionários Marco Marotta, gerente de locomotivas, Matheus Rabelo, gerente de vagões, e Sérgio Carrato, consultor de relações institucionais.

2. Relato da visita ao trecho de linha férrea no Bairro Belvedere, em Belo Horizonte

A visita ao trecho ferroviário foi realizada em formato de caminhada de cerca de um quilômetro ao longo do seu leito. Iniciou-se na área delimitada aproximadamente pelas Ruas Severino Melo Jardim e Dicíola Horta, em Belo Horizonte, e a Alameda Oscar Niemeyer, em Nova Lima, e foi encerrada na área delimitada aproximadamente pelas Ruas Rodrigo Otávio Coutinho e José Ferreira Cascão.

O local fica no limite entre Belo Horizonte e Nova Lima e é remanescente de ramal ferroviário que funcionava para o escoamento da produção de minério de ferro da Mina de Águas Claras, na Serra do Curral, até 2006. A área desperta muitos interesses devido às suas dimensões (230 mil m²), que equivalem a cerca de 32 campos de futebol, e à sua localização privilegiada, entre os bairros Belvedere, em Belo Horizonte, e Vila da Serra, em Nova Lima.

A primeira observação dos parlamentares e dos convidados foi a de que, no ponto onde começou a caminhada, não havia quaisquer trilhos, que foram provavelmente furtados. Além disso, bastante lixo e entulho estavam espalhados ao longo da via. Em contraste, foi possível visualizar dezenas de edifícios de luxo lindeiros ao leito da ferrovia.

O deputado João Leite notou, no entorno do local em que se iniciou a caminhada, além do intenso tráfego de carros particulares, o grande número de vans estacionadas e também em trânsito na região. Nesse contexto, opinou que o transporte ferroviário de passageiros, por meio de veículo leve sobre trilhos (VLT), por exemplo, seria muito útil para a melhoria das condições de tráfego na área limítrofe entre os municípios de Belo Horizonte e Nova Lima. Apontou que o espaço poderia ser

utilizado para transporte de passageiros inclusive com caráter turístico, visto que a linha chega até o Instituto Inhotim, em Brumadinho.

Álvaro Gonzaga, membro da Associação dos Moradores do Bairro Vila da Serra, afirmou que a área, embora de propriedade do governo federal, sob a supervisão da Superintendência de Patrimônio da União – SPU –, está sendo administrada pela Caixa Econômica Federal, que teria demonstrado interesse em aliená-la, o que preocupou os parlamentares. Alertou que existe também um plano da Prefeitura de Nova Lima para utilizar o espaço da ferrovia para a instalação de uma rodovia, que serviria para dar acesso a uma grande área pertencente a uma empreiteira, a qual, por sua vez, pretenderia loteá-la. Afirmou que isso seria bastante danoso para os moradores do entorno, devido à poluição sonora e do ar que o tráfego de veículos suscitaria. Além disso, destacou que a construção de prédios na área que seria servida por essa rodovia causaria grande adensamento do espaço urbano, agravando os problemas de mobilidade já existentes. Ainda outra possibilidade, segundo ele, seria a alienação da área para a instalação de um parque urbano, com recursos privados, para atendimento à população local.

A deputada Marília Campos destacou que áreas semelhantes já foram utilizadas, com sucesso, para a implantação de parques urbanos, o que ajudou a revitalização das cidades em que foram instalados, como é o caso do High Line, em Nova Iorque, que foi criado exatamente sobre um viaduto ferroviário desativado. A parlamentar defendeu ainda que deveria ser estudada a doação desse trecho de ferrovia para o governo do Estado, pois se trata de área relevante para a gestão metropolitana.

Adriano Peixoto, da Ecoavis, lembrou que a área também poderia ser aproveitada para a instalação de um corredor ecológico para ligar o Parque Estadual Serra da Rola Moça à Mata do Cercadinho e ao Vale do Mutuca.

O deputado João Leite se mostrou preocupado com o impacto ambiental que a instalação de uma rodovia poderia trazer. Destacou que a área visitada pertence à Reserva da Biosfera da Serra do Espinhaço, de forma que devem ser buscadas formas de minimizar intervenções em seu patrimônio natural. Demonstrou receio especial com os danos ambientais que rodovia pretendida poderia

causar na área de captação do Cercadinho, que ajuda a reabastecer os mananciais que atendem Belo Horizonte.

Tendo sido constatado o furto de trilhos em diversas partes do trecho visitado, Sérgio Carrato, consultor de relações institucionais da MRS Logística, explicou que o trecho foi explorado por aquela empresa, sob regime de concessão, entre 1996 e 2006. Nesse período atendia à Mina de Águas Claras, da mineradora MBR, atualmente controlada pela Vale. Segundo ele, quando o trecho foi devolvido ao governo federal, em 2006, a ferrovia estava em perfeitas condições de uso. Esclareceu que, após a devolução do trecho concedido, a responsabilidade por sua manutenção passou a ser do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT.

Ao longo da caminhada percebeu-se a invasão da faixa de domínio da ferrovia não apenas por moradores de baixa renda em situação de vulnerabilidade social, mas também por empreendimentos comerciais, como estacionamentos. A deputada Marília Campos se mostrou bastante preocupada com esse relato e afirmou que solicitará, por meio da comissão, esclarecimentos adicionais à empresa e ao DNIT sobre as condições em que a concessão foi devolvida, diante dos problemas constatados durante a visita.

Conclusão

Na primeira parte da visita, os parlamentares constaram o mau estado do trecho ferroviário visitado, com furto de trilhos, invasões e presença de lixo e entulho. Ao mesmo tempo, e a partir do diálogo com os demais participantes, apuraram que a área apresenta diversas possibilidades de aproveitamento, com impactos positivos para o meio ambiente e para a logística urbana. Possíveis desdobramentos da visita incluem ações para evitar a alienação da área por parte do governo federal e impedir o seu uso para instalação de rodovia, bem como a obtenção de esclarecimentos sobre quais eram as condições da ferrovia quando houve a sua devolução por parte da concessionária MRS Logística, em 2006.

3. Relato da visita às oficinas e aos equipamentos ferroviários localizados no Bairro Horto, em Belo Horizonte

A segunda parte da visita começou pelo pátio ferroviário da empresa VLI, situado no Bairro Horto, em Belo Horizonte. Flávio Henrique, analista de relações institucionais, apresentou ao deputado João Leite o modelo de negócios da empresa, que é baseado em um sistema de logística integrada, que envolve não só o modal ferroviário, mas também outros modais, como o marítimo. Explicou que a empresa foi formada a partir de ativos que eram de propriedade da Vale, dos quais a mineradora se desvinculou de forma a permitir a ela focar em seu negócio principal. Destacou a eficiência logística do modal ferroviário, em que um vagão pode transportar até o equivalente ao que cinco carretas carregadas conseguem levar por rodovias.

Durante uma breve caminhada pelo pátio, que se encontrava em operação, foi apresentada uma locomotiva recentemente adquirida, que estava estacionada em local próximo, o que motivou uma breve apresentação sobre os planos de investimento em material rodante. A locomotiva foi fabricada pela empresa General Electric, no município de Contagem.

O deputado João Leite perguntou aos funcionários quais são os procedimentos seguidos pela empresa referentes ao material rodante antigo, pertencente à antiga Rede Ferroviária Federal, e que foi concedido à empresa. Lígia Lazzarini, gerente de patrimônio, explicou que a VLI avalia constantemente suas máquinas e seus equipamentos e que segue o que foi acordado no processo de concessão. Dessa maneira, quando um bem advindo do patrimônio concedido é considerado inservível, é avaliado se vantajoso substituí-lo ou se é preferível indenizar o concedente, que é o governo federal. Lembrou ainda que, caso o bem seja solicitado, por exemplo, por uma instituição da sociedade civil, estuda-se a possibilidade de cessão desse patrimônio.

O presidente da comissão questionou os presentes sobre a situação do município de Bom Sucesso, visitado pela comissão em 7/7/2018, onde foi constatada situação de abandono de material rodante. O parlamentar demonstrou sua preocupação com a degradação do patrimônio e seu impacto social negativo para a localidade. Lígia Lazzarini esclareceu que a empresa começou recentemente a lacrar o material rodante, de forma a minimizar o furto de peças e a sua utilização indevida, e que providenciou a limpeza da área, inclusive com capina e remoção de entulho.

A pedido do deputado, o maquinista Paulo Caldeira apresentou a planta do pátio e fez uma rápida explanação sobre seu funcionamento. Posteriormente, com o apoio de um mapa, o analista de relações institucionais, Flávio Henrique discorreu sobre as operações ferroviárias da VLI no País, inclusive sobre os trechos dos quais a empresa é concessionária e aqueles em que opera na malha de terceiros. Detalhou ainda que as principais cargas transportadas pela empresa são soja, milho e fertilizantes.

O deputado João Leite quis saber sobre o compartilhamento de linhas para o transporte de passageiros na Região Metropolitana de Belo Horizonte – RMBH. Flávio Henrique informou que, segundo estudo elaborado pela Metrominas – Trem Metropolitano de Belo Horizonte –, empresa pública do governo estadual, o ideal seria a divisão de faixas, com duplicação de parte da infraestrutura. O parlamentar perguntou ainda sobre o antigo trecho ferroviário conhecido como linha mineira. Segundo a empresa, ele já estava desativado quando houve o processo de concessão da malha ferroviária na década de 1990.

Outro ponto abordado pelo parlamentar foi a possibilidade de uso da malha operada pela VLI para a exportação de café, como aqueles produzidos em Monte Carmelo e na região de Guaxupé. Segundo Flávio Henrique, hoje não há o transporte desse produto pela empresa, mas sugeriu que os produtores entrassem em contato com o setor de negócios da VLI para se avaliar essa possibilidade. Uma preocupação adicional do parlamentar foi com o trecho que cruza a Serra do Tigre, na região de Campos Altos, e cuja natureza topográfica reduz a velocidade das composições. Essa preocupação foi ratificada pelos funcionários da empresa, que confirmaram se tratar de trecho de transposição lenta.

Na sequência, o deputado João Leite foi presenteado com duas locomotivas em miniatura, uma das quais para o próprio parlamentar e outra para a vice-presidenta da comissão, deputada Marília Campos, a ser entregue posteriormente.

Após deixar as instalações da VLI, o deputado foi à oficina da MRS Logística, em local próximo, também no Bairro Horto, onde uma caminhada pelo pátio foi seguida de uma apresentação institucional da empresa, conduzida por Matheus Rabelo, gerente de vagões. Ele destacou que minério de ferro, soja e

produtos siderúrgicos são as principais cargas transportadas, escoadas por cinco portos do País, nos quais a empresa atua.

Os dados fornecidos indicaram ainda que a produtividade da MRS tem crescido de forma contínua desde que recebeu a concessão da malha ferroviária, na década de 1990. Em contrapartida, a taxa de acidentes diminuiu de forma significativa, por volta de 70%, no mesmo período. Foi informado também que a MRS foi primeira ferrovia de carga do mundo a ser certificada para operação com Sistema de Controle de Trens Baseado em Comunicação – CBTC –, o que mereceu cumprimentos do deputado João Leite, pela dificuldade de se obter essa qualificação. Matheus Rabelo explicou então, de forma geral, quais serviços de manutenção são realizados na oficina da empresa.

Por fim, o parlamentar pediu esclarecimentos sobre a existência de cursos de formação profissional para o setor ferroviário. Matheus Rabelo e Marcos Marotta, gerente de locomotivas, afirmaram que existem cursos de nível técnico e também superiores em nível de pós-graduação, mas não de graduação, os quais, segundo o deputado, também seriam importantes para a formação de quadros nessa área. Os representes da empresa concordaram com o deputado e destacaram que a Escola Estadual Técnico Industrial Professor Fontes, também localizada no Bairro Horto, é uma importante formadora de mão de obra para as oficinas da MRS Logística.

Conclusão

Durante a segunda parte da visita, foi constatado que as empresas em questão atuam com eficiência no transporte de cargas, o que é importante para a melhoria das condições logísticas do País. Além de promoverem o aumento da produtividade ferroviária, têm ainda reduzido diretamente o número de acidentes ferroviários e, indiretamente, no modal rodoviário, ao possibilitarem a diminuição do número de veículos pesados de transporte de carga em circulação nas estradas. Ao mesmo tempo, foram identificados gargalos que dificultam a operação de trens de passageiros no Estado, o que demandaria intervenções conjuntas da iniciativa privada com o poder público para que essa forma de transporte também seja revitalizada, assim como está sendo feito com o transporte de cargas.

ANEXO 3

RESUMO DAS AUDIÊNCIAS PÚBLICAS

RESUMO DA AUDIÊNCIA DE 5/7/2018

1. Apresentação

Participaram da audiência pública realizada no dia 5/7/2018 o presidente da comissão, deputado João Leite, a vice-presidente, deputada Marília Campos, e os deputados Antonio Carlos Arantes, Sargento Rodrigues, João Vítor Xavier e Isauro Calais.

Além dos deputados, estiveram presentes, como convidados, Laura Lima, jornalista e moradora do Bairro Belvedere; Rosângela Guimarães, chefe de Gabinete da Superintendência do Iphan; Fernando de Almeida Martins, procurador federal da Procuradoria da República no Estado de Minas Gerais; Waldimir Telles, diretor de Ciências e Tecnologia do Conselho Regional de Engenharia e Agronomia de Minas Gerais – Crea-MG; José Antônio Silva Coutinho, vice-presidente de Relações Institucionais e coordenador da Comissão Técnica de Transportes da Sociedade Mineira de Engenheiros; Luiz Eduardo Pereira de Oliveira, assessor do Ministério Público Federal; Jershon Ayres de Morais, vice-presidente do Circuito Turístico Serras de Minas; Ubirajara Tadeu Malaquias Baía, membro da Comissão Técnica de Transportes da Sociedade Mineira de Engenheiros; André Louis Tenuta, Nelson Dantas Filho e Luciano Murta, diretores da ONG Trem; e Antônio Augusto Moreira de Farias, conselheiro da ONG Trem.

2. Relato

Inicialmente, o presidente da comissão anunciou que a reunião destinava-se a discutir as concessões de transporte ferroviário e suas renovações.

Os deputados manifestaram-se contrariamente à notícia de que os recursos oriundos da renovação de concessões de linhas que atravessam Minas Gerais seriam destinados a dois projetos localizados em outros estados: a Ferrovia de Integração Centro-Oeste (com 383km de extensão, entre Água Boa, no Mato Grosso, e o entroncamento com a Ferrovia Norte-Sul, em Campinorte, em Goiás) e o Ferroanel de São Paulo (com 53km de extensão).

Além da destinação dos recursos, os parlamentares questionaram o papel do sistema ferroviário no País e o abandono de trechos sob concessão. Em 1996, quando ocorreram essas concessões, o Brasil contava com cerca de 28.000 a 32.000km de ferrovias. Hoje temos por volta de 12.000km, e um terço disso está abandonado.

Por fim, os presentes ponderaram a necessidade de investimentos, não só no transporte de cargas, mas também no de passageiros, visto que a maior parte dos trilhos destinados a esse tipo de transporte foi abandonada pelas concessionárias. Alguns desses trechos, que estavam sob a responsabilidade da Superintendência do Patrimônio da União, agora estão sob os cuidados do Iphan.

RESUMO DA AUDIÊNCIA DE 12/7/2018

1. Apresentação

Participaram da audiência pública realizada no dia 12/7/2018 o presidente da comissão, deputado João Leite, a vice-presidente, deputada Marília Campos, e os deputados Sargento Rodrigues, Glaycon Franco e Celinho do Sinttrocel.

Além dos deputados, estiveram presentes, como convidados, Luiz Otávio Silva Portela, vice-presidente da Sociedade Mineira de Engenheiros; Ronaldo Gusmão, presidente da Sociedade Mineira de Engenheiros; José Antônio Silva Coutinho, vice-presidente e coordenador da Comissão Técnica de Transportes da Sociedade Mineira de Engenheiros; Laura Lima, jornalista; André Louis Tenuta, diretor da ONG Trem; Sílvio Nazaré, diretor da Sociedade Mineira de Engenheiros; Antônio Augusto Moreira de Farias, conselheiro da ONG Trem; Jershon Ayres de Morais, vice-presidente do Circuito Turístico Serras de Minas; Nelson Dantas, diretor da ONG Trem; e Marcos Túlio de Melo, subsecretário de Projetos da Setop.

2. Relato

Inicialmente, o presidente da comissão anunciou que a reunião destinava-se a discutir, com a iniciativa privada, as concessões de transporte ferroviário e suas renovações.

Os deputados receberam cópia de um estudo, elaborado em 2006, intitulado “Carta de Belo Horizonte”, com o planejamento integrado da infraestrutura e da logística do Centro-Leste brasileiro.

Debateu-se acerca do transporte ferroviário de passageiros, principalmente na Região Metropolitana de Belo Horizonte, tendo sido abordadas a demanda existente e a extensão de linhas inutilizadas. Os deputados questionaram, ainda, o papel do Conselho Estadual de Transporte e, consequentemente, da Metrominas. A partir da venda da Rede Mineira de Viação, o Estado de Minas Gerais deixou de dar prioridade ao modal ferroviário.

Por fim, discutiu-se sobre o papel das parcerias com a iniciativa privada no sistema ferroviário. Os parlamentares e convidados ponderaram que as parcerias acabam sendo inevitáveis, uma vez que o Estado não dispõe de recursos para investir, porém há de se ter uma fiscalização mais efetiva das concessões, com eventuais punições caso não sejam cumpridos os acordos de concessão.

RESUMO DA AUDIÊNCIA DE 2/8/2018

1. Apresentação

Participou da audiência pública realizada no dia 2/8/2018 o presidente da comissão, deputado João Leite.

Além do deputado, estiveram presentes, como convidados, Walmir de Almeida Januário, diretor administrativo e financeiro do Conselho Regional de Engenharia e Agronomia de Minas Gerais – Crea-MG; Waldimir Telles, diretor de Ciências e Tecnologia do Crea-MG; Roberto Willians de Santana, diretor-geral da Escola Técnica Estadual de Transportes Engenheiro Silva Freire; Cesar Mori Junior, presidente do Circuito Ferroviário Vale Verde; Luciano Murta e André Louis Tenuta Azevedo, diretores da ONG Trem; Antônio Marcos Ramos de Freitas, vereador de Mariana; Geraldo Augusto Simplício e Marconni Esperidião Gonçalves, da Guarda Municipal de Mariana; Antônio Augusto Moreira de Faria, conselheiro da ONG Trem; e Ricardo Soares, engenheiro, ex-funcionário da Usiminas.

2. Relato

Inicialmente, o presidente da comissão anunciou que a reunião destinava-se a ouvir Roberto Willians de Santana, diretor-geral da Escola Técnica Estadual de Transportes Engenheiro Silva Freire, do Rio de Janeiro, e Cesar Mori Junior, presidente do Circuito Ferroviário Vale Verde, da região de Lavras.

Os convidados enfatizaram a importância das escolas ferroviárias, destinadas a formar profissionais especializados na área. Por conta da relativização da importância do sistema ferroviário como modal de transporte, principalmente de passageiros, as escolas ferroviárias acompanharam esse movimento, sendo várias fechadas. Porém, defendeu-se a sua vital importância para o funcionamento das ferrovias em todo o Brasil.

Debateram-se também as diferenças entre o modo que São Paulo e o Rio de Janeiro organizaram seu transporte ferroviário de passageiros. Os presentes chegaram a um consenso de que o modo paulista é mais vantajoso para o Estado, já que conseguiu associar o público e o privado, e a sua elite empresarial compreendeu que o transporte ferroviário de passageiros é importante. Por fim, o presidente da comissão enfatizou esse ponto de vista.

RESUMO DA AUDIÊNCIA DE 9/8/2018

1. Apresentação

Participaram da audiência pública realizada no dia 9/8/2018 o presidente da comissão, deputado João Leite, a vice-presidente, deputada Marília Campos, e o deputado Roberto Andrade.

Além dos deputados, estiveram presentes, como convidados, Cátia Malek Saab, diretora-geral da Câmara de Comércio e Indústria Brasileira de Belo Horizonte; Cássio Roberto dos Santos Andrade, procurador do Estado; Ariston Ayres Rodrigues, coordenador de Manutenção Ferroviária do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte – Dnit; Onofre Alves Batista Júnior, advogado-geral do Estado; Marcelo Almeida Pinheiro Chagas, coordenador-geral de Obras Ferroviárias do Dnit; Carlos Eduardo Orsini Nunes de Lima, diretor executivo da YKS e consultor do Banco Mundial; Walmir de Almeida Januário, diretor administrativo e financeiro do Conselho Regional de Engenharia e Agronomia de Minas Gerais – Crea-MG; Waldimir Teles Filho, diretor de Planejamento, Gestão e Tecnologia do Crea-MG; Ricardo Soares, engenheiro, ex-funcionário da Usiminas; Raquel Alkmim Figueiredo Mendonça, assistente do advogado-geral do Estado; Valmir Peixoto Costa, procurador do Estado; Davina Márcia Souza Braga, conselheira do Crea-MG; Bruna Teixeira Cordeiro, secretária municipal de Cultura, Esporte, Lazer e Turismo da Prefeitura de Dom Silvério; Fabiano Martins Cunha, superintendente regional do Dnit no Estado de

Minas Gerais; José Antônio Silva Coutinho, vice-presidente de Relações Institucionais e coordenador da Comissão Técnica de Transportes da Sociedade Mineira de Engenheiros; Antônio Augusto Moreira de Faria, conselheiro da ONG Trem; Júlio César Duarte de Paula, engenheiro da Unidade Ferroviária do Dnit; José Roberto Barbosa, diretor-geral da Petrocity Portos.

2. Relato

Inicialmente, o presidente da comissão anunciou que a reunião destinava-se a debater a preservação, restauração e modernização dos equipamentos da malha ferroviária de Minas Gerais sob a responsabilidade do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte – Dnit.

Os parlamentares e os convidados discutiram aspectos jurídicos e sociais da renovação das concessões ferroviárias, especialmente da Ferrovia Vitória-Minas. O representante do Dnit esclareceu que o órgão está à disposição para contribuir com a comissão no segmento de transporte de passageiros, por meio de parcerias e fiscalização, e mostrou sua preocupação com a falta de profissionais especializados na área ferroviária, no que foi endossado pelos parlamentares. Também mencionou que já existem projetos de contornos ferroviários aprovados, mas não há recursos para executá-los.

Debateu-se também sobre o patrimônio ferroviário mineiro. O Dnit assumiu parte da responsabilidade de fiscalizar e fazer avaliações patrimoniais, conjuntamente com a ANTT. E o balanço dessas avaliações não tem sido positivo. Trilhos, estações e ferrovias estão abandonados e se deteriorando. Também foi abordada a variedade de bitolas que temos em nossas ferrovias e como isso dificulta a integração das linhas.

RESUMO DA AUDIÊNCIA DE 23/8/2018

1. Apresentação

Participaram da audiência pública realizada no dia 23/8/2018 o presidente da comissão, deputado João Leite, a vice-presidente, deputada Marília Campos, e o deputado Sargento Rodrigues.

Além dos deputados, estiveram presentes, como convidados, Murilo de Campos Valadares, secretário de Estado de Transportes e Obras Públicas e diretor-

presidente de Planejamento e Monitoramento da Metrominas; Cássio Roberto dos Santos Andrade, procurador do Estado, representando Onofre Alves Batista Júnior, advogado-geral do Estado; Adão Guimarães e Silva, analista técnico, representando Miguel da Silva Marques, superintendente da Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU; Nilson Tadeu Ramos Nunes, professor do Departamento de Engenharia de Transportes e Geotecnia da Escola de Engenharia da UFMG; André Louis Tenuta Azevedo, diretor da ONG Trem; Antônio Augusto Moreira de Faria, conselheiro da ONG Trem; Valmir Peixoto Costa, procurador do Estado; Aloísio Soares Lopes, assessor, representando Flávia Mourão Parreira do Amaral, diretora-geral da Agência de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Belo Horizonte; Ricardo Soares, da Nippon Steel – Usiminas; Raquel Alkmim Figueiredo Mendonça, assistente do advogado-geral do Estado; José Antônio Silva Coutinho, coordenador da Comissão Técnica de Transportes da Sociedade Mineira de Engenheiros; e Vânia Cardoso, representante da Unidade Ferroviária do Dnit.

2. Relato

Inicialmente, o presidente da comissão anunciou que a reunião destinava-se a debater a situação do modal ferroviário na Região Metropolitana de Belo Horizonte – RMBH.

Os parlamentares questionaram a extensão das linhas de transporte ferroviário de passageiros em áreas urbanas na Região Metropolitana de Belo Horizonte. Enquanto em Brasília, por exemplo, são 42km, na RMBH, são apenas 28km. O papel da Metrominas e da estadualização do transporte sobre trilhos também fez parte da discussão. Abordou-se, ainda, a questão institucional, já que no Brasil são diversos os órgãos responsáveis pelos transportes. Como consequência, a interlocução com o governo federal fica prejudicada.

Antônio Augusto Moreira de Faria apresentou dados preocupantes sobre o sistema de transporte urbano por trilhos. Em 1964, sua extensão chegava a quase 40.000km no Brasil. Em 1985, esse número tinha se reduzido a 29.000km. Ainda segundo ele, nas regiões metropolitanas houve, desde o início do século XXI, uma política de modernização dos metrôs, com aumento da malha viária, sendo a Região Metropolitana de Belo Horizonte a única exceção.

Murilo de Campos Valadares comentou sobre a participação da Metrominas nessa questão. O órgão foi criado para receber o metrô de Belo Horizonte, por conta de uma lei do início dos anos 2000, pois, naquela época, o Banco Mundial exigia, para a concessão de financiamentos, que se fizesse uma lei estadualizando o metrô. Segundo ele, ninguém discorda da estadualização; o que gera discordância é a forma como ela deve ocorrer. Existem diversas divergências entre a Metrominas e a CBTU que precisam ser resolvidas antes da estadualização.

RESUMO DA AUDIÊNCIA DE 20/9/2018

1. Apresentação

Participou da audiência pública realizada no dia 20/9/2018 o presidente da comissão, deputado João Leite.

Além do deputado, estiveram presentes, como convidados, Célia Maria Corsino, superintendente do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – Iphan – em Minas Gerais; André Louis Tenuta Azevedo, diretor da ONG Trem; José Antônio Silva Coutinho, vice-presidente de Relações Institucionais e coordenador da Comissão Técnica de Transportes da Sociedade Mineira de Engenheiros; Prof. Antônio Augusto Moreira de Faria, conselheiro da ONG Trem; Jershon Ayres de Morais, vice-presidente do Circuito Turístico Serras de Minas; Luciano Murta, diretor da ONG Trem; Waldimir Teles Filho, diretor de Planejamento, Gestão e Tecnologia do Conselho Regional de Engenharia e Agronomia de Minas Gerais – Crea-MG; e Ricardo Soares, representante da Nippon Steel.

2. Relato

Inicialmente, o presidente da comissão anunciou que a reunião destinava-se a ouvir a superintendente do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – Iphan – em Minas Gerais sobre a situação do patrimônio histórico do transporte ferroviário no Estado.

Célia Maria Corsino, superintendente do Iphan, fez uma breve análise do patrimônio ferroviário mineiro. Segundo ela, “havendo interesse, o prefeito solicita ao Iphan a valoração, dar o valor cultural e histórico aos bens, a gente a faz, leva a Brasília, volta de Brasília, a SPU passa o imóvel para o Iphan, logo depois se passa para a prefeitura”. A superintendente mostrou-se preocupada com a continuidade das

ações em âmbito municipal, já que, de mandato em mandato, muitas das políticas mudam, inclusive as de valoração de patrimônio.

Além disso, comentou que o determinante nessa questão é como a malha ferroviária mudou a vida em Minas Gerais. Então, mesmo que não haja uma tipologia arquitetônica muito interessante em Montes Claros, por exemplo, o importante é que a chegada do trem a Montes Claros determinou uma mudança para o Norte de Minas: a chegada das notícias não mais pelo Rio São Francisco, mas diretamente. Segundo ela, o patrimônio ferroviário tem uma importância que ninguém nega, mas em alguns casos essa importância é local, em outros, estadual. Por exemplo, no Estado, o próprio Iepha tombou toda a cidade de Ribeirão Vermelho.

De acordo com a superintendente, o Iphan fez o levantamento de tudo o que está tombado em âmbitos municipal e estadual, para que, no médio prazo, todos esses bens sejam valorados. A valoração é um pouco diferente do tombamento, mas isso não quer dizer que o Iphan não atuará. A comunidade local deve entender que aquilo é sua referência cultural de cidade, que cidades não existiriam se não fosse a estação, se não fosse a parada do trem.

Por fim, o presidente da comissão enfatizou a fala da convidada, mencionando que o trabalho de conservação e restauração do patrimônio ferroviário é fundamental e de extrema importância para mantermos viva a história do povo mineiro.

RESUMO DA AUDIÊNCIA DE 25/10/2018

1. Apresentação

Participaram da audiência pública realizada no dia 25/10/2018 o presidente da comissão, deputado João Leite, e os deputados Glaycon Franco, Sargento Rodrigues e Bonifácio Mourão.

Além dos deputados, estiveram presentes, como convidados, André Louis Tenuta Azevedo, da ONG Trem, e Ricardo Soares, representante da Nippon Steel.

2. Relato

Inicialmente, o presidente da comissão anunciou que a reunião destinava-se a ouvir relatos dos deputados e convidados que participaram da audiência

pública realizada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT – em Governador Valadares no dia 18/10/2018.

O deputado Bonifácio Mourão e os convidados destacaram que na audiência pública realizada em Governador Valadares, defendeu-se que o prazo para a discussão sobre a renovação das concessões seja ampliado. Além disso, ficou patente a indignação dos representantes daquela região diante da possibilidade de que recursos obtidos em Minas Gerais sejam investidos em obras ferroviários localizadas em outros estados (Mato Grosso, Goiás e São Paulo).

Assim, resumidamente, os pontos abordados foram: necessidade de mais prazo para se discutir a renovação da concessão da Vale; não destinar recursos obtidos em Minas Gerais para obras em outros estados; atender às reivindicações dos municípios com referência à linha pesada da Vale; atender à parte social, para os municípios e para o Estado; o transporte de passageiros entre Belo Horizonte e Vitória, passando por todos esses municípios, inclusive Governador Valadares.

RESUMO DA AUDIÊNCIA DE 21/11/2018

1. Apresentação

Participaram da audiência pública realizada no dia 21/11/2018 o presidente da comissão, deputado João Leite, a vice-presidente, deputada Marília Campos, e os deputados Roberto Andrade, Glaycon Franco, Tiago Ulisses, Tito Torres, Cássio Soares e Carlos Henrique.

Além dos deputados, estiveram presentes, como convidados, Uriel de Almeida Papa, secretário da Seinfra Porto Ferrovia – Tribunal de Contas da União; Ricardo Soares, representante da Nippon Steel; Jershon Ayres de Morais vice-presidente do Circuito Turístico Serras de Minas; José Antônio Silva Coutinho, vice-presidente de Relações Institucionais e coordenador da Comissão Técnica de Transportes da Sociedade Mineira de Engenheiros; Luciano Murta, diretor da ONG Trem; Giselle Ribeiro de Oliveira, promotora de Justiça, coordenadora das Promotorias de Justiça de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico do Ministério Público de Minas Gerais; Cássio Roberto dos Santos Andrade, procurador do Estado; Raquel Alkmim Figueiredo Mendonça, assistente do advogado-geral do Estado; André Louis Tenuta Azevedo, diretor da ONG Trem; Carlos Eduardo Orsini Nunes de Lima, diretor executivo da YKS e consultor do Banco Mundial; Luiz Eduardo Pereira

de Oliveira, assessor do Ministério Público Federal; Luciano Medrado, diretor técnico do Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas do Estado de Minas Gerais; e Sérgio Motta de Mello, presidente da Oscip Apito.

2. Relato

Inicialmente, o presidente da comissão anunciou que a reunião destinava-se a **d**iscutir os estudos elaborados ou que serão elaborados, especialmente o cronograma de atuação do Tribunal de Contas da União – TCU –, após as audiências realizadas pela ANTT, e os documentos entregues por esta comissão ao TCU sobre o processo de renovação antecipada das concessões ferroviárias.

Uriel de Almeida Papa, representante do TCU, citou diversos problemas do sistema ferroviário brasileiro, dentre eles, o custo de logística, a diferença entre bitolas e a configuração ineficiente da matriz de transporte brasileira.

Em seguida, explanou acerca da fiscalização do Tribunal de Contas da União sobre a governança das agências reguladoras para verificar se elas, de fato, estão tendo a autonomia que precisam para exercer o seu trabalho técnico. Para ele, há necessidade de adaptações na estrutura das agências para que elas possam fiscalizar melhor novos contratos de concessão.

Recomendou, ainda, melhorias aplicáveis a futuros estudos de demanda, para futuras concessões e prorrogações, e citou como exemplo a Ferrovia Norte-Sul, na qual o TCU detectou um superdimensionamento de aproximadamente R$20.000.000,00 na frota prevista para ser adquirida pela futura concessionária. Em 2013, quando fiscalizou a proposta de concessão da Fico – que não teve prosseguimento –, o tribunal detectou superdimensionamentos de valores que chegavam a mais de R$1.000.000.000,00. Foram problemas graves nas estimativas de investimento.

Sobre a renovação da concessão da Estrada de Ferro Vitória-Minas, ressaltou que a competência para fiscalizar diretamente esses contratos é da ANTT. Ao TCU cabe exigir da ANTT uma atuação efetiva, uma regulamentação condizente com a legislação e com as demandas do Congresso e da sociedade. Destacou que um fato relevante nas concessões administradas pela Vale é a questão do investimento cruzado. Foi, inclusive, questionada a constitucionalidade desse dispositivo em sede

da ADI nº 5.991, de relatoria do ministro Dias Toffoli, que permitiria que valores da outorga de Carajás e da Vitória-Minas fossem direcionados para outras malhas. O próprio Ministério da Fazenda criticou o modelo de prorrogação antecipada das concessões da Vale.

Por fim, assinalou que está em discussão no Congresso Nacional a medida provisória que trata da constituição do Fundo Nacional de Desenvolvimento Ferroviário, que busca receber recursos do setor e garantir que o uso desses recursos seja direcionado ao setor ferroviário.

RESUMO DA AUDIÊNCIA DE 22/11/2018

1. Apresentação

Participaram da audiência pública realizada no dia 22/11/2018 o presidente da comissão, deputado João Leite, a deputada Celise Laviola e o deputado Sargento Rodrigues.

Além dos deputados, estiveram presentes, como convidados, Sérgio Henrique Carrato, consultor de Relações Institucionais da MRS Logística; Daniela de Rezende Junqueira Bello, gerente-geral de Regulação e Relações Institucionais da MRS Logística; Bruno Carlos Ferreira Hauck, estudante; Flávio Henrique Rodrigues Pereira, diretor de Relações Institucionais da VLI Logística; Luiz Gustavo Bambini de Assis, diretor de Relações Institucionais da MRS Logística; Jershon Ayres de Morais vice-presidente do Circuito Turístico Serras de Minas; Luciano Murta, diretor da ONG Trem; Valmir Peixoto Costa, procurador do Estado; Raquel Alkmim Figueiredo Mendonça, assistente do advogado-geral do Estado; Sérgio Motta de Mello, presidente da Oscip Apito; Ricardo Soares, representante da Nippon Steel; Ana Maria Nogueira Rezende, historiadora e mestre em Ambiente Construído e Patrimônio Sustentável; Luiz Eduardo Pereira de Oliveira, assessor do Ministério Público Federal; André Louis Tenuta Azevedo, diretor da ONG Trem; Marcos Túlio de Melo, subsecretário de Projetos da Secretaria de Estado de Transportes e Obras Públicas; Nelson de Mello Dantas Filho, diretor da ONG Trem; Eduardo Azevedo de Paula, especialista de regulação da VLI Logística; Fabiana Carlos Almeida, presidente da Associação nos Trilhos de Minas Formiga – Centro-Oeste.

2. Relato

Inicialmente, o presidente da comissão anunciou que a reunião destinava-se a debater os projetos de trens turísticos Belo Horizonte-Inhotim, Cataguases-Além Paraíba-Três Rios (Trem Rio-Minas) e Lavras-Três Corações-Varginha (Expresso do Rei).

Sérgio Henrique Carrato abordou o projeto de trem turístico ligando Belo Horizonte a Inhotim. São 51km de extensão, saindo da estação de Belo Horizonte, passando por um trecho da FCA até o Barreiro, e, desse bairro em diante, por um trecho da MRS, até Inhotim. Estão previstos dois trens diários, cada um deles com capacidade para 780 passageiros.

A Região Metropolitana de Belo Horizonte, na década de 1960, tinha 534km de linhas férreas para o transporte de passageiros, na capital e em seu entorno, abrangendo até Sete Lagoas. Hoje, são somente 28km de linhas férreas para o transporte de pessoas.

Para o representante da VLI Logística, não é só o turismo que será resgatado pelo trem de passageiros Belo Horizonte-Inhotim, mas também a identidade cultural, o patrimônio, pois essa linha remete à antiga estrada de rodagem BH-São Paulo, de 1930. “Ao falar disso, estamos falando de história, de cultura local, regional, enfim, de todo um regionalismo. E as pessoas, mesmo sem ser atendidas, vão se sentir valorizadas com o trem de passageiros Belo Horizonte-Inhotim.”

Em relação às outras duas linhas turísticas em estudo (Trem Rio-Minas e Expresso do Rei), ressaltou-se que os trechos eram operados pela VLI Logística para transporte de cargas, o que não ocorre mais por falta de demanda.

Segundo os convidados, a ANTT é um empecilho para a difusão dos trens turísticos, pois cria muitas dificuldades, como, por exemplo, a exigência de que sejam substituídos 90% dos dormentes da linha para que o Trem Rio-Minas seja autorizado a rodar.

RESUMO DA AUDIÊNCIA DE 3/12/2018

1. Apresentação

A Audiência Pública foi realizada no Município de Viçosa, na sede Prefeitura, no dia 3/12/2018. Participaram da reunião o Presidente da Comissão, deputado João Leite, e o Relator da Comissão, deputado Roberto Andrade.

Também participaram da audiência pública os convidados Ângelo Chequer, Prefeito – Prefeitura Municipal de Viçosa, o Coronel Henrique, Deputado Estadual eleito, Roberto Willians de Santana, Diretor-Geral da Escola Técnica Estadual de Transportes Engenheiro Silva Freire – Rio de Janeiro, Antônio Pastori, Pesquisador e Elaborador de Projetos de Mobilidade Urbana sobre Trilhos, Sergio Vitorelli, Presidente do Circuito Turístico Serras de Minas, André Louis Tenuta Azevedo, e Diretor da ONG Trem e Jershon Ayres de Morais, vice-presidente do Circuito Turístico Serras de Minas.

2. Relato

No início dos trabalhos, o deputado João Leite, presidente da Comissão, saudou os presentes, e fez um resumo dos trabalhos até então realizados.

O pesquisador e elaborador de Projetos de Mobilidade Urbana sobre Trilhos, Antônio Pastori, criticou o abandono do patrimônio histórico ferroviário. Ele mostrou fotos de estações históricas abandonadas, carros de passageiros destruídos em um pátio em São Paulo e enfatizou que tudo foi construído com recursos públicos. Ele defendeu a criação de novos trens turísticos no país, realçando que há muitos trechos turísticos bem-sucedidos em outros estados, como o Trem das Águas, da Mantiqueira, do Vinho, da Serra do Mar e do Corcovado.

Membro da ONG Trem, o professor André Louis Tenuta Azevedo fez um histórico do surgimento das estradas de ferro mineiras, iniciado na metade do século XIX, dando ênfase à ascensão e posterior abandono da chamada Linha Mineira, que foi inciada no governo do Rei Dom Pedro II. Ele lembrou que essa ferrovia foi construída a duras penas, em uma época em que não havia eletricidade e nem máquinas. O objetivo foi explicar e contextualizar a multa de cerca de 1 bilhão de reais aplicada pela Agência Nacional de transportes Terrestres à concessionária Ferrovia Centro Atlântica devido ao abandono de trechos concedidos. Segundo ele, em 1957 houve a criação da Rede Ferroviária Federal – RFFSA –, com tarifas irrealmente baixas e déficits crescentes, o que resultou na erradicação de linhas férreas, especialmente as que compunham a malha ferroviária mineira. Em 1996, a privatização das ferrovias levou ao abandono da Linha Mineira pela concessionária, que é controlada pela mineradora Vale.

André Tenuta também rebateu os argumentos da Vale de que os trechos mencionados são antieconômicos. Mas, segundo ele, as concessionárias e o governo federal, até o momento, só se interessaram por corredores de exportação para dar vazão ao minério e soja.

O prefeito de Viçosa, Ângelo Chequer, entregou aos membros da comissão um Manifesto com as principais reivindicações das cidades da região para melhorar as ferrovias que cortam os municípios. No documento, assinado pelos prefeitos de Viçosa, Ubá, Cajuri, Dona Euzébia e Guiricema, é exigida a aplicação da multa na ANTT na reativação da Linha Mineira. Segundo o prefeito, já está sendo articulada uma frente mineira de prefeitos pró-ferrovias. Ângelo Chequer lembrou também que, muitas vezes, as prefeituras cuidam da conservação das linhas férreas sozinhas, sem receber nada do governo federal.

Eleito deputado estadual para a próxima legislatura, Coronel Henrique disse já estar em contato com o futuro ministro do turismo no governo federal para pedir apoio à causa ferroviária no Estado.

O deputado João Leite comemorou a expiração da Medida Provisória nº 845/2018, ressaltando que a mobilização política da Comissão e da bancada mineira impediu que a medida fosse aprovada no Congresso Nacional. A multa a ser paga pela Vale, seria destinada ao Fundo Nacional de Desenvolvimento Ferroviário criado por meio dessa Medida Provisória. Na avaliação do deputado, a existência desse fundo permitiria que os recursos advindos da multa fossem drenados para investimentos diversos às regiões e estados afetados pelo abandono das ferrovias.

Ele também disse que a desativação da Linha Mineira acabou por prejudicar muitas empresas exportadoras, pois essa ferrovia poderia fazer a ligação do Estado de Minas Gerais com o Porto do Açu, no município de São João da Barra, no norte do Estado do Rio de Janeiro.

O relator da comissão, deputado Roberto Andrade disse que outro modelo de licitação será necessário no futuro. Para ele, a perda de Minas Gerais com a renovação antecipada, no formato atual, será muito grande.

Após o encerramento da audiência pública, os deputados realizaram uma visita ao Centro Tecnológico de Desenvolvimento Regional de Viçosa – CenTev

– que é um órgão da Universidade Federal de Viçosa – UFV –, onde discutiram a possibilidade do centro abrigar uma *"startup"* de projetos ferroviários.

RESUMO DA AUDIÊNCIA DE 5/12/2018

1. Apresentação

Participaram da audiência pública realizada no dia 5/12/2018 o presidente da comissão, deputado João Leite, a vice-presidente, deputada Marília Campos, e o deputado Antonio Carlos Arantes.

Além dos deputados, estiveram presentes, como convidados, José Roberto Barbosa da Silva, representante da Petrocity Portos S.A.; José Antônio Silva Coutinho, vice-presidente de Relações Institucionais e coordenador da Comissão Técnica de Transportes da Sociedade Mineira de Engenheiros; Francisco Carlos Pinheiro, vereador de Três Corações; Walmir de Almeida Januário, diretor administrativo e financeiro do Conselho Regional de Engenharia e Agronomia de Minas Gerais – Crea-MG; André Louis Tenuta Azevedo, diretor da ONG Trem; Ricardo Soares, representante da Nippon Steel; Raquel Alkmim Figueiredo Mendonça, assistente do advogado-geral do Estado; Valmir Peixoto Costa, procurador do Estado; Jershon Ayres de Morais, vice-presidente do Circuito Turístico Serras de Minas; Cássio Roberto dos Santos Andrade, representando Onofre Alves Batista Júnior, advogado-geral do Estado; Marcela de Lacerda Trópia, representando Victor Lobato Garizo Becho, da equipe de transição do governo Zema; Ney Nascimento Junior, diretor comercial da Geo 5 Logística; Carlos Eduardo Orsini Nunes de Lima, diretor executivo da YKS e consultor do Banco Mundial; Antônio Augusto Moreira de Faria, conselheiro da ONG Trem; Tiago Macedo Munden, analista comercial sênior da Nippon Steel & Sumitomo Metal; e Sebastião Carlos Martins, consultor de Negócios da SCM Sistemas Consultoria.

2. Relato

Inicialmente, o presidente da comissão anunciou que a reunião destinava-se a debater, com a equipe de transição do governador eleito, o desenvolvimento do transporte ferroviário no Estado.

De forma a esclarecer a representante da equipe de transição, Marcela Trópia, sobre a atuação da comissão, os deputados apresentaram um resumo das

atividades. O deputado João Leite elencou o que foi realizado, destacando o elevado número de audiências e visitas, mesmo com o reduzido prazo de funcionamento da comissão, cerca de seis meses. Apontou a impropriedade da renovação antecipada da concessão da Estrada de Ferro Vitória-Minas – EFVM – tendo como contrapartida o investimento em obras localizadas fora de Minas Gerais e do Espírito Santo, estados por onde a ferrovia passa.

Por sua vez, a deputada Marília Campos apontou a importância do desenvolvimento do modal ferroviário para o Estado, em especial para o transporte de passageiros na Região Metropolitana de Belo Horizonte. Também se mostrou contrária ao modelo de renovação antecipada proposto pelo governo federal.

Os parlamentares destacaram que o trabalho da comissão, com a Advocacia-Geral do Estado, o Ministério Público Federal, o Ministério Público Estadual e o Tribunal de Contas da União, contribuiu para que a renovação antecipada da concessão da EFVM não ocorresse em 2018, em cenário de final de governo.

A Advocacia-Geral do Estado ressaltou os questionamentos feitos ao governo federal, em especial à ANTT, sobre a proposta de renovação antecipada da concessão da EFVM, entre eles, a classificação de gastos em manutenção da ferrovia como investimento, reduzindo, assim, os recursos investidos de fato no desenvolvimento do modal.

Marcela Trópia esclareceu que ainda não há diagnóstico, por parte do novo governo, sobre o tema das ferrovias. Apontou que somente após a realização desse diagnóstico será possível executar qualquer planejamento para a área, ressaltando que a prioridade do governo é o equilíbrio fiscal e que a expansão de gastos será reprimida.

Por fim, o deputado João Leite destacou que os questionamentos apontados pela comissão, em vez de significarem aumento de gastos, podem trazer receitas importantes para o Estado, como a aplicação, em Minas Gerais, dos recursos oriundos de multas aplicadas às concessionárias. Indicou ainda que a renovação antecipada das concessões, caso feita nos moldes apropriados, implicará a realização de investimentos no Estado, com impacto positivo sobre a economia.

RESUMO DA AUDIÊNCIA DE 6/12/2018

1. Apresentação

Participaram da audiência pública realizada no dia 06/12/2018, o presidente da comissão, deputado João leite, a vice-presidenta da comissão, deputada Marília Campos, o deputado Antonio Carlos Arantes, o deputado Duarte Bechir e o deputado Bosco.

Também participaram da audiência pública os convidados Alexandre Aroeira Salles, Advogado da Aroeira Salles Advogados, Thamires Aparecida Dos Santos Faria, Advogada da Aroeira Salles Advogados, Luis Henrique Baeta Funghi, Advogado da Aroeira salles Advogados, André Louis Tenuta Azevedo, Diretor da ONG TREM, Jershon Ayres de Morais, Vice-Presidente – Circuito Turístico Serras de Minas, Luciano Murta, Diretor da ONG TREM, Valmir Peixoto Costa, Procurador do Estado de Minas Gerais, Raquel Alkimim Figueiredo Mendonça, Assistente do Advogado-Geral do Estado, Allysson Oliveira, Representante da Secretaria de Cultura e Turismo do Municipio de Acaiaca, Ricardo Soares, Representante da Nippon Steel e Antônio Augusto Moreira de Faria, Conselheiro da ONG TREM.

2. Relato

No início dos trabalhos, o deputado João Leite, presidente da Comissão, fez um resumo dos trabalhos até então realizados e agradeceu a presença dos advogados especialistas em concessões ferroviárias.

Em seguida, o advogado Alexandre Aroeira Salles iniciou sua fala explicando os dois modelos básicos de concessões adotados na Europa, o vertical e o horizontal. No sistema vertical, que é o adotado nas concessões ainda em vigor, a prestação do serviço de transporte ferroviário de cargas é atrelada à totalidade da utilização da infraestrutura, implicando em um regime monopolista de exploração.

Já o sistema horizontal, muito adotado na Inglaterra, há o compartilhamento da malha entre vários operadores. O advogado disse que este seria o modelo mais interessante para o país por ser capaz, inclusive, de resolver problemas entre estados, imprimir maior dinamismo ao sistema e agregar perspectivas criativas de empresários locais, tanto para uso da malha como em projetos associados. Além de ser um modelo mais competitivo. Salles explicou ainda que o modelo horizontal

permite que um operador mantenha a infraestrutura da malha e um outro, ou até vários, cuide do uso para o transporte em si, compartilhando linhas para o transporte de cargas e de passageiros, inclusive para fins turísticos, conforme o caso e demandas específicas.

Ainda comparando os dois modelos, ele disse que um operador único, quando faz o cálculo de custos para avaliar seu retorno financeiro, certamente não leva em conta operações menores ou de interesse público, e sim aquelas mais vantajosas.

O advogado explicou ainda à comissão o conceito de "engenharia de valor". Utilizada na Europa, para cálculos envolvendo concessões e investimentos em transporte, a engenharia de valor leva em conta elementos de interesse social, e não apenas financeiros, tais como redução de acidentes e congestionamentos em rodovias.

Tal critério, segundo Salles, considera, ainda, quanto custa, por dia, a ausência de um sistema bem implantado para o transporte de cargas e passageiros. Isso tendo em vista que o transporte é um meio de deslocamento e de produção, que impacta na qualidade de vida e no aumento da produtividade, detalhou o advogado.

Nesse sentido, ele defendeu que a segurança para empreendimentos em ferrovias não deve ser só do ponto de vista jurídico, mas também calcada no planejamento.

Os deputados da comissão concordaram que o modelo de concessões horizontal e o conceito de "engenharia de valor" são os mais adequados às necessidades brasileiras e defenderam sua adoção nas próximas concessões ferroviárias no país.

RESUMO DA AUDIÊNCIA DE 11/12/2018

1. Apresentação

Participaram da audiência pública realizada no dia 06/12/2018, o presidente da comissão, deputado João Leite, a vice-presidenta da comissão, deputada Marília Campos, o relator deputado Roberto Andrade, o deputado Celinho do Sinttrocel, o deputado Glaycon Franco, o deputado Bonifácio Mourão.

Também participaram da audiência pública os convidados Valmir Peixoto Costa, Procurador do Estado de Minas Gerais, Raquel Alkimim Figueiredo

Mendonça, Assistente do Advogado-Geral do Estado, José Antônio Silva Coutinho, Vice-presidente da Sociedade Mineira de Engenheiros, André Louis Tenuta Azevedo, Diretor da ONG TREM, Jershon Ayres de Morais, Vice-Presidente – Circuito Turístico Serras de Minas, Luciano Murta, Diretor da ONG TREM, Ricardo Soares, Representante da Nippon Steel, Sérgio Motta de Mello, Presidente da Oscip Apito e Waldimir Telles Filho, Diretor de Planejamento, Gestão e Tecnologia do CREA-MG.

2. Relato

A audiência se destinou à leitura e aprovação do relatório final da Comissão. Os deputados presentes destacaram a importância das atividades da Comissão. Em especial, destacaram o papel central para impedir que ocorresse a renovação antecipada da concessão da Estrada de Ferro Vitória a Minas. Durante a leitura do relatório, os Deputados presentes fizeram sugestão de acréscimo ao relatório, que foram acatadas pelo relator. Em seguida, procedeu-se à aprovação do relatório.