

PROJETO DE LEI Nº , DE 2016

(Do Sr. RONALDO BENEDET)

Altera a Lei nº 12.379, de 06 de janeiro de 2011, para dispor sobre a desativação ou erradicação de trechos ferroviários pertencentes ao Subsistema Ferroviário Nacional.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 12.379, de 06 de janeiro de 2011, que dispôs sobre o Sistema Nacional de Viação.

Art. 2º O **caput** do art. 24 da Lei nº 12.379, de 2011, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 24. A União poderá desativar ou erradicar trechos ferroviários de tráfego inexpressivo, não passíveis de arrendamento ou concessão, desde que haja autorização do Congresso Nacional e que esteja assegurada a existência de alternativa de transporte para o atendimento aos usuários do trecho a ser desativado ou erradicado.” (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Muito tem se falado sobre as deficiências de logística no Brasil, particularmente por falta de participação mais expressiva do modo ferroviário na matriz de transportes brasileira. O aumento da produtividade do transporte ferroviário de cargas (em números absolutos) contrasta com o abandono e desativação de extensos trechos concedidos, alijando usuários de várias regiões do País do transporte ferroviário, que se limita, cada vez mais, a poucos consumidores.

Não podemos permitir que o interesse privado defina, por si só, os contornos do transporte ferroviário no Brasil. A regulação da exploração do serviço público de transporte ferroviário consiste, justamente, em impedir que os agentes econômicos deliberem e definam por iniciativa própria o futuro do modal em tela, devendo a Agência Reguladora, de maneira restritiva da liberdade privada das concessionárias, induzir, determinar, controlar e direcionar o comportamento destas, evitando a sobreposição dos interesses privados em detrimento dos interesses sociais e públicos definidos na Constituição Federal, na Lei de Concessões e ratificados nos contratos de concessão e arrendamento firmados, o que, em alguns casos, não tem acontecido.

Para mitigar o risco da erradicação ou desativação desarrazoada de trechos ferroviários, propomos o presente projeto de lei, que altera o **caput** do art. 24 da Lei nº 12.379, de 2011, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação. Pela proposta, além do crivo técnico do Regulador, a desativação ou a erradicação de linhas férreas componentes do Subsistema Ferroviário Federal deverá ter autorização do Congresso Nacional, consoante a missão constitucional de exercer o controle externo. Esta medida dará voz às populações e aos grupos afetados, por meio de seus representantes eleitos, o que pode ser muito mais eficaz, do ponto de vista do interesse público, que as audiências públicas ou as tomadas de subsídios levadas a termo pela Agência Reguladora.

Cito como exemplo de risco que o projeto contribui para mitigar, a edição da Resolução nº 4.131, de 03 de julho de 2013, alterada pela Resolução nº 4.160, de 26 de agosto de 2013, ambas da Agência Nacional de Transportes Terrestres, que autoriza a Concessionária Ferrovia Centro-

Atlântica S.A. – FCA – a proceder a desativação e devolução de trechos ferroviários. Pela Resolução, serão devolvidos 742 quilômetros de trechos antieconômicos, além de mais de 3.000 quilômetros de trechos considerados economicamente viáveis coincidentes com segmentos priorizados pelo Programa de Investimentos em Logística – PIL. Justamente essa situação impõe a presente medida, visto que não parece razoável desativar trechos economicamente viáveis e, também, não parece iminente a substituição desses trechos por novas concessões advindas do PIL, o que pode gerar uma insuportável descontinuidade na prestação do serviço de transporte.

O contrato de concessão prevê que a concessionária deve prestar serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, sem qualquer tipo de discriminação e sem incorrer em abuso de poder econômico, além de promover a aquisição de novos bens, de forma a assegurar prestação de serviço adequado. Assim, torna-se necessária a intervenção do Congresso Nacional para que não haja abandono de trechos subutilizados, em detrimento de outros mais demandados pelos usuários, o que geraria interesse na devolução, que, por sua vez, contribuiria para a diminuição de custos operacionais e aumento de receita por parte da concessionária.

Alguns riscos trazidos pelo normativo da ANTT são evidentes e afetariam em grande medida o arranjo logístico das empresas que utilizam os portos baianos. Não há, no curto prazo pelo menos, perspectiva de consolidação do PIL ferroviário e não nos parece que os segmentos da Bahia sejam priorizados. Como poderíamos então desativar os trechos do Estado sem a correspondente e oportuna substituição por novos segmentos? E os afetados, foram consultados? De que forma? O que ocorreu na Bahia, caso citado como exemplo para deixar claro que não se trata de uma questão paroquial, também pode ser observado em outros Estados da Federação, como Santa Catarina.

Todas as vezes que a Administração Pública resolve limitar o exercício de direitos individuais, deve assegurar ao interessado o direito de ser previamente ouvido, relacionando-se essa garantia com o direito de defesa, o princípio do contraditório e com o devido processo legal. Esse princípio clássico da audiência prévia se projeta como regra de validade quase universal, expressando a garantia constitucional do devido processo legal em sentido substantivo, visto que ela deve se realizar antes de ser adotada

providência de caráter geral, tal como a desativação ou erradicação de trechos ferroviários.

Por isso, é necessário garantir aos usuários afetados o direito de se manifestar, o que será, conforme o projeto, feito por meio do Congresso Nacional, em observância ao princípio de freios e contrapesos, que deve vigorar nos regimes democráticos.

Por isso, tendo em vista a competência constitucional do Congresso Nacional para representar os cidadãos e realizar a fiscalização dos atos do Poder Executivo e a necessidade de garantir a continuidade da prestação do serviço público de transporte, que ganhou recentemente status de direito social na Constituição, esperamos contar com o apoio de nossos Pares para a aprovação do presente Projeto de Lei.

Sala das Sessões, em de de 2016.

Deputado RONALDO BENEDET