REQUERIMENTO

(Do Sr. Lúcio Vale e demais membros do Centro de Estudos e Debates Estratégicos)

Requer o envio de Indicação ao Poder Executivo, sugerindo a revogação do Decreto nº 8.129, de 2013, que instituiu a política de livre acesso ao Subsistema Ferroviário Nacional e tratou da atuação da Valec nas concessões ferroviárias.

Senhor Presidente,

Nos termos do art. 113, inciso I e § 1º, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, requeiro a V. Exª. seja encaminhada ao Poder Executivo a Indicação em anexo, sugerindo a revogação do Decreto nº 8.129, de 23 de outubro de 2013, que instituiu a política de livre acesso ao Subsistema Ferroviário Federal e tratou da atuação da Valec nas concessões ferroviárias.

Sala das Sessões, em 13 de setembro de 2016.

Deputado LÚCIO VALE

INDICAÇÃO Nº , DE 2016

(Do Sr. Lúcio Vale e demais membros do Centro de Estudos e Debates Estratégicos)

Sugere ao Poder Executivo a revogação do Decreto nº 8.129, de 2013, que instituiu a política de livre acesso ao Subsistema Ferroviário Nacional e tratou da Valec nas concessões ferroviárias.

Excelentíssimo Senhor Ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil:

Vimos, por meio desta Indicação, solicitar a V. Exª. a revogação do Decreto nº 8.129, de 23 de outubro de 2013, que dispõe sobre a política de livre acesso ao Subsistema Ferroviário Nacional e trata da participação da Valec nas concessões ferroviárias.

Para avançar no processo de modernização da infraestrutura e da logística ferroviária do País, o Governo Federal, em agosto de 2012, lançou o Programa de Investimentos em Logística (PIL), visando ampliar os investimentos públicos e privados em infraestrutura de transportes. Nesse sentido, foram apresentadas as prioridades do Governo Federal no que se refere ao modo ferroviário, quais sejam: concessão das novas estradas de ferro construídas; indução de novos investimentos no âmbito das concessões já existentes; e fomento e garantia da interoperabilidade do Subsistema Ferroviário Federal (SFF).

A Primeira Etapa do PIL contemplava a construção de novas Estradas de Ferro (EF), perfazendo cerca de 10 mil quilômetros de ferrovia. A intenção inicial era permitir a exploração dessas novas malhas ferroviárias federais por meio de um novo modelo de concessão, o qual ficou conhecido como Modelo Horizontal. Esse modelo previa a separação entre a

prestação do serviço de transporte ferroviário de cargas e a atividade de construção, manutenção e exploração da infraestrutura ferroviária. O modelo previa também a prestação do serviço de transporte ferroviário de cargas pelos Operadores Ferroviários Independentes (OFI) em regime de competição no SFF.

Para tanto, o Decreto nº 8.129, de 2013 instituiu a política de livre acesso ao Subsistema Ferroviário Federal e tratou da atuação da Valec – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A, com o objetivo de efetivar o desenvolvimento dos sistemas de transporte ferroviário, além de outras providências. Dentre os objetivos do decreto restavam: a promoção da competição entre os operadores ferroviários, bem como a expansão e ampliação de capacidade da infraestrutura ferroviária.

Entretanto, após mais de dois anos de edição do decreto que institui a política de livre acesso, mesmo com a realização de estudos no âmbito da primeira etapa do PIL, não se logrou a realização de novas outorgas da infraestrutura ferroviária. Dentre os fatores indicados para tanto estiveram a ausência de suficiente previsibilidade fiscal para a aquisição de capacidade pela empresa estatal, o que se agravou diante da atual crise econômica, impedindo a atração de investidores para participação dos leilões.

Ocorre que o estudo sobre a logística voltada para o Arco Norte, conduzido pelo Centro de Estudos e Debates Estratégicos da Câmara dos Deputados, concluiu, que o modelo vertical atualmente é mais apropriado para as licitações que estão por vir e que impactam a logística para o norte do País, como a Ferrogrão e a Ferrovia Norte-Sul. Tal conclusão considera a maior possibilidade de expansão da malha, a facilidade de manutenção do modelo e da coordenação entre trilhos e trens, haja vista a desnecessidade de revisão de contratos, e a maior clareza acerca da responsabilidade civil. No longo prazo, pode-se migrar para modelo misto, em que grandes linhas integradoras seriam exploradas no modelo horizontal e as ferrovias dedicadas, no vertical.

Desta forma, faz-se premente que sejam avaliados distintos modelos para o alcance dos objetivos de ampliação da infraestrutura e da ampliação da capacidade de transporte, considerando-se, particularmente, sua aptidão para atrair investidores que se habilitem a explorar os novos segmentos ferroviários.

Nesse contexto, é factível a implantação de novos projetos que permitam a exploração da infraestrutura ferroviária conjugada com o transporte ferroviário e que, ainda assim, atendam ao objetivo da competitividade, mediante o recurso a mecanismos regulatórios apropriados.

Assim, faz-se necessário permitir a adaptação das concessões à realidade econômica do País, bem como ampliar a competitividade dos futuros certames mediante a adoção de modelagens que atraiam investidores privados, sendo fundamental para tanto que a modelagem dos projetos possa adotar modelos regulatórios mais adequados a cada caso, alcançando, de forma equilibrada, os objetivos de extensão e ampliação da malha e a eficiente operação no transporte ferroviário. Por outro lado, referido Decreto tornou-se incompatível com a nova perspectiva de concessões ferroviárias.

Vale ressaltar que a interoperabilidade do Subsistema Ferroviário Federal, assegurada por meio do compartilhamento da infraestrutura ferroviária, na modalidade de Tráfego Mútuo (TM) e de Direito de Passagem (DP), deve ser fomentada aos novos Operadores Ferroviários Independentes na prestação de serviços, mediante autorização, em qualquer ponto do SFF.

Diante disso, **faz-se necessário a revogação do Decreto nº 8.129, de 2013**, facultando a realização de novas outorgas sob o modelo que melhor se adequar ao caso concreto, respeitados os parâmetros da legislação vigente.

Ante o exposto, e certos da liderança e tirocínio de V. Exª quanto à questão suscitada, encaminhamos este documento para sua elevada consideração, esperando ver atendido nosso pleito, pelo bem da logística brasileira.

Sala das Sessões, em 13 de setembro de 2016.

Deputado LÚCIO VALE