

## REQUERIMENTO DE INFORMAÇÃO Nº , DE 2019

(Do Sr. HUGO LEAL)

Requer informações ao Sr. Ministro de Estado da Infraestrutura com relação às ferrovias brasileiras, seu estado de conservação e ações para sua recuperação.

Senhor Presidente:

Requeiro a V. Ex<sup>a</sup>., com base no art. 50 da Constituição Federal, e na forma dos arts. 115 e 116 do Regimento Interno que, ouvida a Mesa, sejam solicitadas informações ao Sr. Ministro de Estado da Infraestrutura, no sentido de responder a esta Casa, com relação às ferrovias brasileiras, seu estado de conservação e ações para sua recuperação, o seguinte:

- Quais as ações planejadas por esse Ministério para o fomento da atividade ferroviária no Rio de Janeiro, em especial:
  - Reativação da E. F. Mauá, na região de Magé;
  - Reativação de linhas desativadas na Serra da Estrela entre Magé e Petrópolis;
  - Recuperação da linha entre Angra dos Reis e Lídice;
  - Implantação/Reativação dos trens turísticos entre Paraíba do Sul e Cavarú, Nogueira e Itaipava, Governador Portela e Conrado, Pedra Branca e Ugepim;
- Como tem atuado a ANTT, vinculada a esse Ministério, com relação aos investimentos obrigatórios a serem feitos pelas concessionárias, em especial ao determinado pelo inciso II do art. 2º da Resolução ANTT nº 4.131/2013, imposto à Ferrovia Centro-Atlântica S.A? Quais mecanismos têm sido adotados para garantir que o montante, inicialmente fixado em

aproximadamente R\$ 760 milhões, seja integralmente aplicado na recuperação das vias férreas degradadas, como determina a Resolução?

- Há previsão de destinação de recursos para recuperação e desenvolvimento de infraestrutura ferroviária dedicada a trens turísticos, regionais e *short lines* no Brasil?
- Qual tem sido a atuação deste Ministério com relação à recuperação, revitalização e conservação do patrimônio cultural associado à memória ferroviária?

## JUSTIFICAÇÃO

O transporte ferroviário, ainda no século XIX, representava nossa principal alternativa de transporte terrestre. Fortemente incentivada pelo Governo Imperial, a construção de ferrovias no Brasil teve o Rio de Janeiro como berço e principal experiência de sucesso.

Nas décadas seguintes, contudo, o que se viu foi o gradual e sistemático abandono desse e dos demais modos de transporte em favor do transporte rodoviário. Como resultado, temos, hoje, nossa matriz de transportes completamente desequilibrada, o que provoca toda sorte de dificuldades logísticas e diminui a competitividade de nossa economia.

Nesse sentido, não somente o transporte de mercadorias por estradas de ferro foi negligenciado, mas, também, a atividade turística e o transporte de passageiros por trens perderam espaço.

O turismo sobre trilhos é uma atividade capaz de contribuir de forma relevante para a economia de uma localidade. No caso do Rio de Janeiro, em especial nos pontos onde já existem diversas vias férreas, infelizmente desativadas ou em péssimo estado de conservação, as paisagens constituem grande atrativo com potencial turístico comprovado pelos trens turísticos que costumavam operar na década de 1990.

As linhas curtas (*short lines*) e o transporte regional também são atividades importantes que podem se servir de vias férreas conservadas e

operantes. O transporte de passageiros em pequenas distancias por trens pode contribuir de forma determinante para a mobilidade, constituindo, inclusive, alternativa a ser conciliada com outros modos, compondo um sistema multimodal de transporte urbano e semi-urbano mais eficiente e racional.

A despeito do potencial econômico oferecido pelo turismo sobre trilhos e pelo transporte ferroviário regional, muitos trechos de vias férreas no País encontram-se em lamentável estado de conservação. Mesmo iniciativas de concessão de trechos à iniciativa privada, cujo potencial e resultados na gestão de serviços públicos é reconhecidamente eficiente, foi incapaz de garantir o bom funcionamento de importantes linhas férreas. Destacamos o caso da concessionária Ferrovia Centro-Atlântica S.A. que teve a devolução e desativação de trechos ferroviários autorizada pela resolução ANTT nº 4.131/2013, tendo sido, na ocasião, obrigada a investir cerca de R\$ 760 milhões na recuperação de trechos degradados.

Acreditamos no potencial do transporte ferroviário no Brasil, tanto para transporte de mercadorias em grandes distâncias quanto para a atividade turística e transporte regional, e entendemos ser fundamental a atuação desse Ministério nesse sentido.

Sala das Sessões, em        de        de 2019.

Deputado HUGO LEAL