



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

## **PROJETO DE LEI N.º 7.174-A, DE 2002**

**(Do Sr. Welinton Fagundes)**

Institui o transporte ferroviário de passageiros ao longo da Ferrovia Senador Vuolo (FERRONORTE), no trecho compreendido do Estado do Mato Grosso ao Estado de São Paulo; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição (relator: DEP. MÁRIO NEGROMONTE).

### **DESPACHO:**

À COMISSÃO DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES; E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO (ART. 54).

### **APRECIÇÃO:**

Proposição sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

## **S U M Á R I O**

I – Projeto Inicial

II – Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica criada a linha de transporte ferroviário de passageiros interligando os Estados de Mato Grosso e São Paulo.

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

### **JUSTIFICAÇÃO**

Como terceiro maior estado brasileiro, Mato Grosso apresentou, entre 1990 e 1996, crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) de quase 4%, para 2,8% do Brasil. Na composição do PIB, destacam-se os serviços (70,4%), a agropecuária (27,1%) e a indústria com 11,7%. O crescimento apontado foi ancorado por importante fluxo migratório nos anos noventa, do que resultou uma população de quase um milhão de habitantes na Grande Cuiabá e de cerca de 400 mil habitantes na Região Sul de Mato Grosso, com diversos municípios ao longo da rodovia centrada no terceiro maior município do Estado, Rondonópolis, que dista 199 Km da capital. Situação esta verificada ao longo do estado de Mato Grosso, com um fluxo grande também as margens da rodovia ao longo do trecho que interliga o estado de São Paulo.

Como centros urbanos importantes do Estado, Cuiabá e Rondonópolis registram um dos pontos com significativo nível de demanda origem-destino dos deslocamentos de pessoas e bens, viabilizando a oferta do modal ferroviário para o transporte de passageiros, tratando-se assim de uma alternativa à hegemonia do transporte rodoviário existente, que vem ao encontro do anseio da população, proporcionando a melhoria da qualidade do transporte realizado. Além de registrar um dos maiores índices de acidentes rodoviários no Brasil.

A Ferrovia Senador Vuolo em Mato Grosso que esta sendo construída pela FERRONORTE, representa hoje, o maior projeto de desenvolvimento do Centro Oeste. O projeto inclui a ligação ferroviária São Paulo – Cuiabá, Cuiabá – Santarém e Cuiabá – Porto Velho.

Pôr isso, nos temos que aproveitar-la da melhor maneira possível no escoamento de nossa produção, de grãos, combustível, de carne, etc.

Como o potencial turístico do Estado de Mato Grosso é extraordinário, estamos solicitando a inclusão no plano básico de trens, como também, de vagões para o transporte de passageiros, assim como acontece já na Ferrovia do Carajás, concebida inicialmente para transportes de minérios.

Pelo grande alcance social da medida, contamos com o apoio dos nobres pares para sua aprovação.

Sala das Sessões, em 28 de agosto de 2002.

Deputado WELINTON FAGUNDES

## **COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

### **I – RELATÓRIO**

Para exame desta Comissão encontra-se o projeto de lei em epígrafe, que cria a linha de transporte ferroviário de passageiros no trecho compreendido entre os Estados de Mato Grosso e a divisa dos Estados de Mato Grosso do Sul e São Paulo.

Na justificção, o autor da medida expõe a potencialidade da demanda existente, tendo em vista o grande desenvolvimento do Estado do Mato Grosso e sua vocação turística.

Esgotado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto.

É o relatório.

### **II - VOTO DO RELATOR**

Em que pese o mérito da intenção do eminente autor da proposta, Deputado Welinton Fagundes, de querer prover uma alternativa de transporte de passageiros à população dos municípios situados ao longo do traçado da ferrovia que interliga os Estados de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul até a divisa com São Paulo, denominada FERRONORTE, a proposta apresenta óbices definitivos, que a inviabilizam.

Do ponto de vista constitucional, o assunto não é da competência do Poder Legislativo federal. A criação de uma linha de transporte ferroviário interestadual é ato administrativo a ser implementado no âmbito do Poder Executivo federal, de acordo com a atribuição executiva prevista na Carta Magna. Pelo art. 21, inciso XII, alínea “d”, compete à União: *“explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão (...) os serviços de transporte ferroviário (...) que transponham os limites de Estado(...)”*.

Outro aspecto a ser considerado é o fato de o trecho ferroviário, objeto do PL em análise, ter sido concedido pela União, em 1989, ao consórcio empresarial FERRONORTE S.A. para construção, operação, exploração e conservação, exclusivamente, para o transporte de carga. A concessão foi devidamente consagrada mediante contrato firmado entre as partes. Como a FERRONORTE engloba projetos para a construção de cerca de 5 mil km, a concessão foi de 90 anos, prorrogável por igual período, até dez anos antes do final do prazo contratual. Vale ressaltar que, até o momento, ou seja, após 15 anos, foram construídos cerca de 410 km entre Aparecida do Taboado – MS e Alto Taquari – MT e a ponte rodoferroviária do rio Paraná, interligando a FERRONORTE à FERROBAN.

Assim, a proposta sob exame abrange trechos ainda não implantados da FERRONORTE no Estado do Mato Grosso, os ramais que ligam Cuiabá a Uberlândia – MG e a Porto Velho – RO, como também o que segue para Santarém – PA.

Caso o Poder Executivo implantasse o transporte de passageiros na linha concedida para transporte de carga, descumprindo unilateralmente o contrato firmado, teria que arcar com todos os ônus dos ajustes afins, havendo sempre a possibilidade de a parte prejudicada recorrer ao Poder Judiciário para dirimir pendências.

A lei ampara o contrato firmado, cujo conteúdo não pode ser desrespeitado por uma das partes. No entanto, se o serviço fosse implantado com acordo bilateral, caberia à União o pagamento pelo direito de passagem à concessionária.

Na justificação, o autor refere o transporte de passageiros da Estrada de Ferro Carajás como argumento favorável à sua proposição. De fato, atualmente, trens em dias alternados conduzem 1.200 pessoas por mês no trecho entre São Luís - MA e Parauapebas - PA. Porém, faltou revelar que o serviço em questão foi implantado, em 1986, pela Companhia Vale do Rio Doce.

Na ementa, o PL apresenta a incorreção de denominar o trecho da FERRONORTE englobando os Estados do Mato Grosso e Mato Grosso do Sul como "Ferrovia Senador Vuolo", sendo que essa denominação tem por base o PL nº 068/01, originário da Assembléia Legislativa do Mato Grosso do Sul, restringindo-se, portanto, a essa unidade da Federação.

Ante o exposto e amparado no art. 32, inciso XX, alíneas "b", "c", "d" e "g" do Regimento Interno da Casa, que legitima o atributo deste colegiado para analisar matéria relativa ao transporte ferroviário interestadual de passageiros, votamos pela REJEIÇÃO do PL nº 7.174, de 2002.

Sala da Comissão, em 14 de julho de 2004.

Deputado MÁRIO NEGROMONTE  
Relator

### III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, rejeitou unanimemente o Projeto de Lei nº 7.174/02, nos termos do parecer do relator, Deputado Mário Negromonte.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Wellington Roberto - Presidente, Giacobbo, Pedro Chaves e Neuton Lima - Vice-Presidentes, Aracely de Paula, Beto Albuquerque, Carlos Santana, Chico da Princesa, Devanir Ribeiro, Domiciano Cabral, Francisco Appio, Lael Varella, Leônidas Cristino, Marcelo Castro, Marcelo Teixeira, Mário Negromonte, Mauro Lopes, Romeu Queiroz, Aroldo Cedraz, Pedro Fernandes e Zezéu Ribeiro.

Sala da Comissão, em 20 de outubro de 2004.

Deputado WELLINGTON ROBERTO  
Presidente

<b>FIM DO DOCUMENTO</b>
-------------------------