

# ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MINAS GERAIS

## COMISSÃO EXTRAORDINÁRIA PRÓ-FERROVIAS MINEIRAS

### Relatório Final

(Versão apresentada pelo relator em 7/12/2022)

**Relator: Deputado Roberto Andrade**

Aprovado na Comissão Extraordinária Pró-Ferrovias Mineiras em 7/12/2022

Publicado no *Diário do Legislativo* em .../.../.....

**Belo Horizonte**

**2022**

## **COMISSÃO EXTRAORDINÁRIA PRÓ-FERROVIAS MINEIRAS**

**Comissão extraordinária com a finalidade de 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.**

## SUMÁRIO

<b>1 – Introdução.....</b>	<b>4</b>
<b>2 – A comissão colhe resultados .....</b>	<b>6</b>
<b>3 – Os processos de renovação antecipada das concessões ferroviárias federais .</b>	<b>10</b>
<b>4 – O novo marco regulatório ferroviário brasileiro .....</b>	<b>15</b>
<b>5 – Outros temas discutidos na comissão .....</b>	<b>28</b>
<b>6 – Conclusões e recomendações.....</b>	<b>31</b>
<b>Referências.....</b>	<b>37</b>
<b>Anexo I – Requerimentos aprovados pela comissão .....</b>	<b>38</b>
<b>Anexo II – Eventos realizados pela comissão .....</b>	<b>49</b>
<b>Anexo III – Resumo das audiências públicas realizadas pela comissão .....</b>	<b>52</b>

## 1 – INTRODUÇÃO

A Mesa da Assembleia Legislativa do Estado de Minas Gerais decidiu, em 13/7/2021, criar novamente a Comissão Extraordinária Pró-Ferrovias Mineiras – CFM. Fundamentada no art. 115-A do Regimento Interno, a decisão tem como base:

- 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;
- 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.

Os objetivos a serem perseguidos por esse novo período da comissão foram igualmente definidos como os mesmos daqueles dos períodos anteriores, quais sejam:

- 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<sup>1</sup>.

A composição da CFM foi indicada pelos blocos e bancadas deste Parlamento. No dia 12/8/2021, foi realizada reunião especial, quando tomaram posse os membros da comissão e foram eleitos o presidente e o vice-presidente, de modo que a composição, as suplências, a presidência e a relatoria da comissão se organizaram da seguinte forma:

<b>Membros Efetivos</b>	<b>Membros Suplentes</b>
João Leite (presidente)	Raul Belém
Gustavo Mitre (vice-presidente)	Bosco
Roberto Andrade (relator)	-
Coronel Henrique	Ione Pinheiro
Gustavo Santana	Celinho Sintrocel

Desde então, **a comissão realizou 25 audiências públicas, reuniões com convidados, reuniões especiais e reuniões para apreciação de matérias.**

No Anexo I, apresentamos um quadro que detalha todos os eventos realizados.

No Anexo III, apresentamos um relato resumido das discussões ocorridas em cada uma das audiências públicas realizadas pela comissão.

Durante os trabalhos, foram aprovados 106 requerimentos dos mais diversos, entre os quais estão aqueles solicitando informações ou providências a órgãos públicos e outras entidades, bem como aqueles relacionados a providências internas, como pedidos para realização de audiências públicas ou de visitas. A relação dos requerimentos aprovados consta do Anexo II, ao final deste relatório.

---

<sup>1</sup>Vide

<[https://www.almg.gov.br/consulte/legislacao/completa/completa.html?tipo=DCM&num=41&comp=&ano=2021&aba=js\\_textoAtualizado#texto](https://www.almg.gov.br/consulte/legislacao/completa/completa.html?tipo=DCM&num=41&comp=&ano=2021&aba=js_textoAtualizado#texto)>. Acesso em: 20/9/2022.

## 2 – A COMISSÃO COLHE RESULTADOS

Em seu terceiro momento como comissão extraordinária da ALMG, ultrapassando mais de uma legislatura, a Comissão Extraordinária Pró-Ferrovias Mineiras – CFM – tem sido um marco na defesa da retomada e do crescimento do transporte ferroviário nas matrizes de transporte mineira e brasileira.

É da lavra da comissão o robustecimento do marco legal, a criação de instâncias de decisão no Poder Executivo e a construção de instrumento de planejamento para o setor ferroviário no âmbito do Estado. Já no País, ela foi em grande medida responsável por pautar a discussão da transformação do marco legal ferroviário brasileiro e por trazer contribuições ao processo de renovação das concessões ferroviárias da União, o qual ainda está em curso.

A necessidade de um marco legal atualizado para o setor ferroviário – tanto no Estado como no País – permeou boa parte das discussões da comissão desde 2018. Avaliações de deputados, entidades e especialistas partícipes da comissão ao longo desse período davam conta de que o modo de exploração então vigente – centralizado na União e que permitia apenas a operação direta ou mediante concessão – não era suficiente para os desafios logísticos do País e do Estado, bem como de que muitas ferrovias outrora operantes estavam com seu patrimônio físico sendo paulatinamente desativado ou destruído.

Em função disso, a CFM capitaneou e apoiou **quatro** grandes iniciativas legislativas: um projeto de lei tratando do reconhecimento do valor histórico e cultural das ferrovias no Estado (Projeto de Lei nº 5.190/2018, transformado em seguida na Lei nº 23.230, de 2019), uma proposta de emenda constitucional para incluir a possibilidade de exploração ferroviária por meio de autorização concedida pelo Estado de Minas Gerais (Proposta de Emenda à Constituição nº 43/2019, depois convertida na Emenda à Constituição nº 105, de 2020), um projeto de lei criando a Política Estadual de Transporte sobre Trilhos no Estado (Projeto de Lei nº 1699/2020, convertido posteriormente na Lei nº 23.748, de 2020) **e um projeto de lei autorizando o Poder Executivo a isentar do ICMS insumos e bens destinados à fabricação, reforma ou manutenção de trens, locomotivas, vagões, bem como isentar do pagamento desse imposto as prestações de serviço de transporte ferroviário intermunicipal de cargas e de**

passageiros, que tenha início e término em território mineiro. (Projeto de Lei nº 2222/2020, incorporado posteriormente na Lei nº 23.801, de 2021)

Paralelamente às movimentações em curso no Estado – e em certa medida devido à influência e aos desdobramentos da CFM –, ocorreu também no âmbito federal uma discussão extensa visando à atualização do marco legal ferroviário no âmbito da União. No Capítulo 4 deste relatório é apresentado em detalhes esse processo, com suas idas e vindas, sua complexidade peculiar e suas consequências ao desenvolvimento do modal ferroviário no País e no território mineiro.

Outra conquista para Minas Gerais que decorreu diretamente de ações da CFM foi a criação da Superintendência de Transporte Ferroviário no âmbito da Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade – Seinfra. Aproveitando o envio de reforma administrativa no início do mandato do atual governador (Projeto de Lei nº 363/2019), a presidência da comissão apresentou emenda propondo a instituição desse órgão, no entendimento de que faltava um *locus* na administração estadual onde pudessem ser gestadas e operacionalizadas as ações de desenvolvimento do transporte ferroviário. O projeto veio a ser sancionado, e essa estrutura no Poder Executivo foi formalmente instituída por meio da Lei nº 23.304, de 2019<sup>2</sup>.

*Pari passu* à instituição da superintendência dedicada ao setor ferroviário – e com apoio formal desta –, foi elaborado o Plano Estratégico Ferroviário de Minas Gerais – PEF. Financiado pela Associação Nacional de Transportadores Ferroviários – ANTF – e elaborado pela Fundação Dom Cabral, esse estudo era há muito cobrado pela CFM e pelos especialistas e entidades que nela se fizeram presentes. Alegava-se que a completa ausência de pesquisas e análises em âmbito estadual impediam a tomada de decisão política e o desenvolvimento do modal ferroviário no Estado.

O PEF, conforme define a Seinfra, tem como objetivos

avaliar o modal ferroviário existente, identificando a viabilidade, a necessidade e o potencial de projetos ferroviários de transporte de cargas e de passageiros, que gerem benefícios à sociedade e à economia, bem como subsidiar as ações do Estado por meio de

---

<sup>2</sup>Mais detalhes da tramitação disponível em

>[https://www.almg.gov.br/atividade\\_parlamentar/tramitacao\\_projetos/interna.html?a=2019&n=367&t=PL](https://www.almg.gov.br/atividade_parlamentar/tramitacao_projetos/interna.html?a=2019&n=367&t=PL)>. Acesso em 22/9/2022.

um embasamento técnico e econômico-financeiro sólido aptos a direcionar as ações prioritárias do Governo de Minas em relação ao modal ferroviário<sup>3</sup>.

Já na introdução do documento propriamente dito, a FDC informa que os estudos seguem uma abordagem exploratória de longo prazo, de forma a identificar necessidades de projetos potenciais de transporte ferroviário de passageiros e cargas em benefício da sociedade e da economia mineiras. Portanto, o PEF Minas é composto por um portfólio de projetos priorizados para a implantação e operação de uma nova estrutura ferroviária em Minas Gerais. Como ponto de partida, foi construído um diagnóstico do atual sistema ferroviário mineiro, de forma a serem definidas estratégias e elaborado um plano de investimentos que atenda à demanda do setor e da população de Minas Gerais<sup>4</sup>.

Como pode se depreender, o PEF é um documento orientativo – decorrente do processo de planejamento estatal e que teve como base dados disponíveis no momento de sua elaboração – a ser usado pelos governos e por demais interessados, inclusive potenciais investidores em ferrovias. Contudo, ele é uma referência não extensiva, que não pode ser impeditivo para o planejamento e implantação de novas linhas e serviços nele não contidos expressamente.

Isso é uma consideração importante porque o desenvolvimento econômico é dinâmico e o surgimento de novos polos de demanda de cargas e de passageiros, bem como a alteração na infraestrutura logística de Minas Gerais ou do País, podem vir a demandar a implantação de novas linhas e ramais que podem não estar contidos no documento.

Outrossim, vale dizer que o transporte ferroviário de passageiros tende a ser financeiramente deficitário em praticamente todos os lugares do mundo. Portanto, dificilmente haverá a possibilidade de exploração de trechos para passageiros sem

---

<sup>3</sup>Vide <<http://www.infraestrutura.mg.gov.br/municipio/prestacao-de-contas/page/2420-plano-estrategico-ferroviario>>. Acesso em 23/9/2022.

<sup>4</sup>MINAS GERAIS. Secretaria de Infraestrutura e Mobilidade. Plano Estratégico Ferroviário de Minas Gerais – PEF-MG. Belo Horizonte: 2021. Disponível em: [http://www.infraestrutura.mg.gov.br/images/documentos/infraestrutura-ferroviaria/01\\_plano\\_estrategico\\_ferroviario/01\\_pef/Relatorio\\_PEF\\_Minis\\_2021.pdf](http://www.infraestrutura.mg.gov.br/images/documentos/infraestrutura-ferroviaria/01_plano_estrategico_ferroviario/01_pef/Relatorio_PEF_Minis_2021.pdf). Acesso em: 23/9/2022.

algum tipo de aporte, subsídio ou incentivo públicos, o que os torna viáveis do ponto de vista político, social e ambiental e, assim, possibilita sua implantação, a despeito da viabilidade econômica, a *priori*, não o recomendar.

Já o tema da renovação das concessões ferroviárias da União foi sempre muito presente nas discussões da CFM desde 2018. Em seus períodos anteriores, a comissão atuou fortemente buscando trazer benefícios para o Estado decorrentes desses processos e questionando decisões da União que, em seu entendimento, seriam contrárias ao interesse público. E, no período atual, não foi diferente. No Capítulo 3 detalhamos as ações empreendidas pela comissão com esses objetivos e traçamos um panorama da situação atual das renovações dessas concessões.

Como vemos, a Comissão Extraordinária Pró-Ferrovias Mineiras, neste último período, foi importante para consolidar seu papel de protagonista, já mencionado, para trazer à tona alguns temas novos e, o mais importante, para acompanhar e fiscalizar o andamento da implementação das ações, dos projetos e dos marcos legais que derivaram das discussões pretéritas que nela ocorreram.

Os relatórios finais das edições anteriores, disponíveis para consulta aqui<sup>5</sup> e aqui<sup>6</sup>, apresentam, em detalhes, todo o processo descrito neste capítulo desde seus primórdios, ainda no ano de 2017.

Além dos capítulos já mencionados, que desdobrarão alguns temas citados de forma embrionária, trazemos neste relatório também um capítulo específico sobre os demais assuntos que foram discutidos pela comissão ao longo deste último período e que não foram aqui detalhados (Capítulo 5) e, por fim, o capítulo final, com as conclusões e recomendações desta comissão para a política pública ferroviária e para os gestores por ela responsáveis.

Integra também este relatório a relação dos requerimentos apresentados e aprovados pela CFM neste último biênio (Anexo I), a relação dos eventos por ela realizados (Anexo II) e os extratos (resumos) das audiências públicas (Anexo III).

---

<sup>5</sup>Vide

<[https://www.almg.gov.br/atividade\\_parlamentar/comissoes/extraordinaria/interna.html?idCom=1127&leg=18](https://www.almg.gov.br/atividade_parlamentar/comissoes/extraordinaria/interna.html?idCom=1127&leg=18)>. Acesso em 19/9/2022

<sup>6</sup>Vide

<[https://www.almg.gov.br/atividade\\_parlamentar/comissoes/extraordinaria/interna.html?idCom=1152&leg=19](https://www.almg.gov.br/atividade_parlamentar/comissoes/extraordinaria/interna.html?idCom=1152&leg=19)>. Acesso em 19/9/2022

### **3 – OS PROCESSOS DE RENOVAÇÃO ANTECIPADA DAS CONCESSÕES FERROVIÁRIAS FEDERAIS**

No ano de 2016 o Poder Executivo Federal encaminhou para deliberação do Congresso Nacional a Medida Provisória nº 752, que tinha como objetivos expressos 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<sup>7</sup>.

No âmbito do setor ferroviário, em resumo, candidataram-se à renovação antecipada as três concessionárias que atuam em Minas Gerais: a Estrada de Ferro Vitória a Minas – EFVM –, a MRS Logística e a Ferrovia Centro-Atlântica – FCA. A Figura 1 apresenta o mapa das ferrovias brasileiras disponibilizado pela Agência Nacional de Transportes – ANTT –, onde é possível visualizar as ferrovias que atravessam o Estado.

Dessas concessões, a EFVM e a MRS já tiveram seus processos de renovação antecipada concluídos, e ambas agora detêm a concessão das respectivas malhas até meados da década de 2050.

Como compensação pela renovação do seu contrato, a EFVM deverá cumprir uma série de obrigações, dentre as quais se destacam, no âmbito de Minas Gerais, a implantação de um segundo par de trens de passageiros entre Belo Horizonte e Vitória (nas épocas de alta temporada do ano de 2025 em diante). Inclusive, essa foi uma demanda muito verbalizada no âmbito da CFM em mais de uma de suas reuniões, audiências e visitas.

---

<sup>7</sup>Nos relatórios anteriores da CFM são apresentados os fatos pretéritos e os decorrentes desse processo, além do detalhamento e dos questionamentos técnicos, administrativos e jurídicos trazidos pela comissão.



compensação pela renovação dessa concessão<sup>9</sup>. O relatório do período anterior desta comissão traz mais detalhes e argumentos que se entendiam como danosos ao Estado com a renovação antecipada da concessão da EFVM, nos moldes defendidos pela União.

**Tabela 1 – Novos investimentos a serem realizados pela Vale decorrentes da renovação antecipada do contrato de concessão da EFVM, por UF**

TIPO	MG	ES	MT/GO	BA
<i>Passagens Inferiores</i>	R\$ 21.728.045,82	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 0,00
<i>Viadutos Rodoviários</i>	R\$ 69.548.182,55	R\$ 22.357.924,42	R\$ 0,00	R\$ 0,00
<i>Túnel Rodoviário</i>	R\$ 7.182.156,29	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 0,00
<i>Passarelas de Pedestres</i>	R\$ 13.151.437,64	R\$ 7.363.997,16	R\$ 0,00	R\$ 0,00
<i>Vedações de Faixa de Domínio</i>	R\$ 25.241.785,12	R\$ 12.331.599,71	R\$ 0,00	R\$ 0,00
<i>Acessos Rodoviários</i>	R\$ 13.913.926,01	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 0,00
<i>Passagens em Nível Automáticas</i>	R\$ 76.333.992,32	R\$ 23.818.711,02	R\$ 0,00	R\$ 0,00
<i>Outros</i>	R\$ 59.547.029,00	R\$ 480.482,89	R\$ 0,00	R\$ 0,00
<i>FICO (EF-354)</i>	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 2.538.765.494,03	R\$ 0,00
<i>FIOL</i>	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 339.477.458,11
<b>TOTAL</b>	<b>R\$ 286.646.554,75</b>	<b>R\$ 66.352.715,20</b>	<b>R\$ 2.538.765.494,03</b>	<b>R\$ 339.477.458,11</b>
<b>%</b>	<b>8,87%</b>	<b>2,05%</b>	<b>78,57%</b>	<b>10,51%</b>

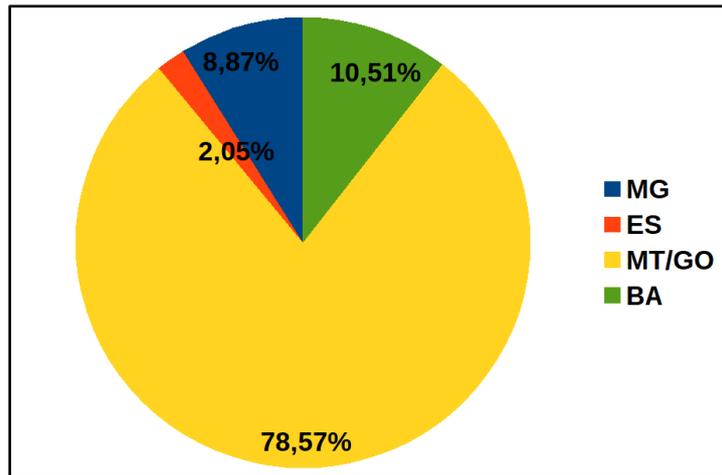
Fonte: Elaboração própria, com dados do 3º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão da EFVM<sup>10</sup>

**Figura 2 – Percentual dos novos investimentos a serem realizados pela Vale decorrentes da renovação antecipada do contrato de concessão da EFVM, por UF**

<sup>9</sup>Disponível em

<[https://www.almg.gov.br/consulte/publicacoes\\_assembleia/obras\\_referencia/arquivos/memorial-ferrovias.html](https://www.almg.gov.br/consulte/publicacoes_assembleia/obras_referencia/arquivos/memorial-ferrovias.html)>. Acesso em 18/10/2022.

<sup>10</sup>Disponível em <https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/ferrovias/concessoes-ferroviarias/vale-estrada-de-ferro-vitoria-a-minas/contrato-de-concessao-e-aditivos>. Acesso em: 24/10/2022.



Fonte: Elaboração própria, com dados do 3º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão da EFVM<sup>11</sup>

---

<sup>11</sup>Disponível em <https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/ferrovias/concessoes-ferroviarias/vale-estrada-de-ferro-vitoria-a-minas/contrato-de-concessao-e-aditivos>. Acesso em: 24/10/2022.

Quanto à renovação do contrato com a MRS, entendemos, igualmente, que Minas Gerais, que é o estado da Federação com a maior malha dessa concessão, poderia ter sido mais bem contemplado. De obra de maior vulto definida como de obrigação da concessionária, teremos apenas um terminal intermodal localizado no Município de Igarapé. As demais obras consistem em algumas travessias em desnível (viaduto ou passagem inferior) em alguns dos municípios cortados pela ferrovia, além da vedação (construção de muro ou de outra barreira física) em alguns quilômetros.

A maior parte dos novos investimentos previstos foi destinada a São Paulo, que terá uma grande extensão de faixa de domínio disponibilizada pela MRS – mediante a realização de obras em sua linha no valor aproximado de R\$2 bilhões – para que seja possível a construção de um trem intercidades de média velocidade, de São Paulo a Campinas, num trajeto aproximado de 101km. A Tabela 2 e a Figura 3 trazem um resumo das intervenções obrigatórias da MRS previstas no contrato aditivo assinado com a União, detalhadas por unidade da Federação.

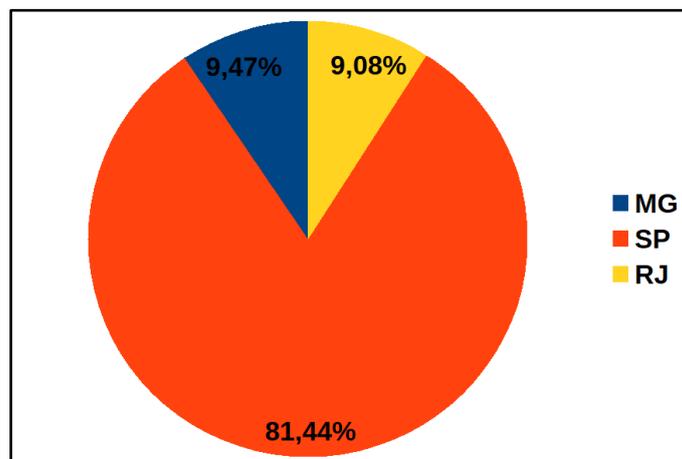
**Tabela 2 – Novos investimentos a serem realizados pela MRS por UF**

<b>TIPO</b>	<b>MG</b>	<b>SP</b>	<b>RJ</b>
<i>PASSAGENS INFERIORES</i>	R\$ 2.690.963,67	R\$ 23.323.009,72	R\$ 0,00
<i>VIADUTOS RODOVIÁRIOS</i>	R\$ 278.779.204,78	R\$ 287.460.108,07	R\$ 146.498.318,63
<i>PASSARELAS DE PEDESTRES</i>	R\$ 3.938.026,45	R\$ 15.717.797,80	R\$ 4.023.995,34
<i>VEDAÇÕES DE FAIXA DE DOMÍNIO</i>	R\$ 19.122.251,96	R\$ 20.532.893,59	R\$ 37.921.135,80
<i>PASSAGENS EM NÍVEL COM SINALIZAÇÃO ATIVA</i>	R\$ 15.783.906,04	R\$ 10.816.127,77	R\$ 20.918.408,68
<i>MELHORIAS EM PASSAGENS DE NÍVEL</i>	R\$ 3.715.057,25	R\$ 2.364.026,60	R\$ 4.185.223,52
<i>MELHORIAS EM PASSAGENS DE NÍVEL DE PEDESTRE</i>	R\$ 5.911.636,30	R\$ 2.334.135,19	R\$ 17.124.909,06
<b>OUTROS</b>	R\$ 179.663.574,45	R\$ 4.018.085.915,02	R\$ 257.859.018,98
<b>TOTAL</b>	<b>R\$ 509.604.620,90</b>	<b>R\$ 4.380.634.013,76</b>	<b>R\$ 488.531.010,01</b>
<b>%</b>	<b>9,47%</b>	<b>81,44%</b>	<b>9,08%</b>

Fonte: Elaboração própria, com dados do 4º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão firmado entre a União e a MRS<sup>12</sup>

<sup>12</sup>Disponível em <https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/ferrovias/concessoes-ferroviarias/mrs-logistica-s-a/contrato-de-concessao-e-aditivos>. Acesso em: 24/10/2022.

**Figura 3 – Percentual dos novos investimentos a serem realizados pela MRS, por UF**



Fonte: Elaboração própria, com dados do 4º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão firmado entre a União e a MRS<sup>13</sup>

**Como se vê, Minas Gerais terá revertido para seu território aproximadamente 9% dos recursos de investimentos previstos para os próximos 30 anos nas malhas da EFVM e da MRS, mesmo abrigando, como já dito, a maior extensão de trilhos em ambas as concessões.**

Por fim, continua em discussão entre União, estados e a concessionária Ferrovia Centro-Atlântica/VLI o processo de renovação da sua concessão. Maior malha em extensão entre as três que estão sendo aqui analisadas, a FCA é, no entender da CFM, a concessionária que menos cumpriu suas obrigações enquanto detentora de ativos da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA. Houve abandono de diversos trechos, destacando-se a então chamada Linha Mineira, que cortava o Sudeste e a Zona da Mata mineiros. Foram vários os requerimentos (vide Anexo I) aprovados pela comissão que denunciaram esse fato e por meio dos quais foi pleiteado que essa concessão não fosse renovada antecipadamente, dados os graves e sucessivos descumprimentos do contrato assinado em 26/8/1996. Além disso, nesse período da CFM, houve uma audiência específica para tratar da questão, realizada no dia 26/8/2021 (vide anexos II e III).

**O Ministério da Infraestrutura, até o encerramento deste relatório final, trabalhava com a perspectiva de enviar a modelagem final da renovação da Ferrovia**

<sup>13</sup>Disponível em <https://www.gov.br/anttp/pt-br/assuntos/ferrovias/concessoes-ferroviarias/mrs-logistica-s-a/contrato-de-concessao-e-aditivos>. Acesso em: 24/10/2022.

Centro-Atlântica/VLI ao Tribunal de Contas da União até o fim de 2022. Os termos que estão sobre a mesa, finalmente beneficiariam Minas Gerais. O principal aporte no Estado seria a construção do ramal ferroviário entre Unaí e Pirapora, com investimento estimado em R\$ 3 bilhões. A Seinfra tem se posicionado a favor dessa proposta. O órgão, representado pelo secretário de Infraestrutura e Mobilidade, Fernando Marcato, apresentou, no dia 29/11, em Brasília, à equipe de transição para o novo governo federal, documento que em que defende, dentre outras propostas para a infraestrutura de Minas Gerais, a construção do ramal Unaí-Pirapora.<sup>14</sup>O Estado também pleiteia investimentos para viabilizar a autorização da ferrovia Varginha-Lavras e para a resolução de conflitos urbanos nos municípios onde a operação da ferrovia causa transtornos.

A ligação ferroviária de Pirapora-Unaí, com 308 quilômetros de extensão, fez parte dos estudos do PEF. A implantação dessa ferrovia é relevante para os mineiros, pois o noroeste do Estado é uma importante área importadora de fertilizantes e exportadora de grãos, os chamados granéis sólidos agrícolas. O Plano Estratégico Ferroviário simulou a possibilidade de interligação desse trecho com o Porto do Açu, no Rio de Janeiro.<sup>15</sup>

Se concretizada, a implementação do ramal Unaí a Pirapora faz justiça ao fardo carregado por Minas Gerais, que ao longo de sucessivas décadas vem promovendo a manutenção e custeio das concessões das ferrovias por meio do transporte principalmente do minério de ferro, com todos os custos humanos e naturais que a exploração desse mineral representa e representou. Faz justiça, porque, na distribuição dos dividendos das renovações antecipadas das concessões da Estrada de Ferro Vitória a Minas e da MRS, Minas Gerais foi quase inexpressivamente recompensado.

O ramal Unaí Pirapora tem também um valor simbólico para a Comissão Pro ferrovias Mineiras, pois a mesma poderá representar, dentro do possível o resgate da Linha Mineira, uma vez que alimentará os trechos que descem para o Rio de Janeiro

---

<sup>14</sup>Documento disponível em:

[https://www.agenciaminas.mg.gov.br/ckeditor\\_assets/attachments/15573/relatorio\\_de\\_demandas\\_prioritarias.pdf](https://www.agenciaminas.mg.gov.br/ckeditor_assets/attachments/15573/relatorio_de_demandas_prioritarias.pdf) Acesso em 6/12/2022

<sup>15</sup>Informações disponíveis em <https://www.agenciaminas.mg.gov.br/noticia/ramal-ferroviario-unai-pirapora-podera-ter-interligacao-com-porto-do-acu-no-rio-de-janeiro>

com cargas da nova fronteira agrícola do Oeste Mineiro. O resgate da Linha Mineira é uma das bandeiras originais e permanentes da Comissão.

Desse modo, é fundamental a união de forças em Minas Gerais e perseverança para que o Estado seja, finalmente, contemplado no processo de renovações antecipadas das concessões das ferrovias públicas brasileiras.

#### 4 – O NOVO MARCO REGULATÓRIO FERROVIÁRIO BRASILEIRO

Está a pleno vapor no Brasil a busca pela restauração do modelo de construção e exploração de ferrovias que vigorou majoritariamente no País durante o Brasil Império e nas primeiras décadas da República, que compreende o regime de exploração privada do transporte ferroviário. Nesse período, a primeira ferrovia foi inaugurada no Brasil, em 1854, por Dom Pedro II: a Estrada de Ferro Mauá.

Foi apenas no século XX, principalmente a partir do governo de Getúlio Vargas, que o Brasil passou a enfatizar o provimento de ferrovias por intermédio de empresas estatais. No final dos anos 1990, o governo federal privatizou suas operações estatais, mas, desde então, apesar dos investimentos feitos pelas concessionárias, muitos trechos concedidos foram abandonados, de modo que não houve incremento significativo do modal ferroviário no Brasil. Uma análise ponderada da atual situação do setor ferroviário do País revela que o modelo da exploração de ferrovias por meio de concessões públicas, o qual está passando recentemente por um processo de renovações antecipadas, não foi eficaz para alavancar o modal ferroviário no País. De acordo com estudo divulgado pela Agência de Notícias da Indústria, o **transporte ferroviário responde atualmente por apenas 4% da movimentação doméstica de cargas, excluindo minérios e combustíveis, ao passo que o transporte rodoviário representa mais de 85% do total.**<sup>16</sup> Esses dados são preocupantes, pois revelam que a indústria brasileira está sendo privada da utilização do modal ferroviário, que é muito mais competitivo do que o rodoviário.

Segundo a Confederação Nacional da Indústria<sup>17</sup>, o Brasil possui 11 mil km de trechos ferroviários que estão há décadas sem tráfego. Desse montante, 6,9 mil km estão com vias permanentes (trilhos e dormentes) degradadas de tal modo, que não é mais possível o tráfego de locomotivas. Outros 4,2 mil km, apesar de apresentarem condições de tráfego, não registram operações de transporte programadas pelos operadores ferroviários.

---

<sup>16</sup><https://noticias.portaldaindustria.com.br/noticias/infraestrutura/autorizacao-para-construcao-de-novas-ferrovias-soma-quase-10-mil-quilometros-de-extensao/> Acesso em 4/11/2022

<sup>17</sup><https://noticias.portaldaindustria.com.br/noticias/infraestrutura/autorizacao-para-construcao-de-novas-ferrovias-soma-quase-10-mil-quilometros-de-extensao/> Acesso em 4/11/2022

Entre as ferrovias que estão em operação pelas concessionárias, há forte concentração. De acordo com estudo reproduzido pela Agência de Notícias da Indústria,

o transporte ferroviário no Brasil apresenta significativa concentração em determinadas mercadorias, operadores e corredores voltados para a exportação. No caso das cargas containerizadas, apesar de a movimentação ter dobrado em duas décadas, o volume de contêineres representa atualmente cerca de 1% da produção anual de carga ferroviária. A título de comparação, os portos brasileiros movimentaram 133 milhões de toneladas de contêineres em 2021, o que torna o fluxo de 5,3 milhões movimentados nas ferrovias equivalente a 4% desse volume. Os contêineres apresentam grande importância para o comércio de mercadorias e insumos industriais de maior valor agregado.<sup>18</sup>

Conforme se verifica na tabela a seguir, além da elevada dedicação das ferrovias ao transporte do minério de ferro, na última década ocorreu uma queda expressiva de outras mercadorias na movimentação de cargas, de 52%. Houve também uma redução de 25% do transporte ferroviário de cargas da indústria siderúrgica, de cimento e da construção civil, ou seja, de cargas pesadas que, ao migrar para o transporte rodoviário, sobrecarregam as estradas e trazem uma série de externalidades negativas para a sociedade como um todo.

---

<sup>18</sup><https://noticias.portaldaindustria.com.br/noticias/infraestrutura/autorizacao-para-construcao-de-novas-ferrovias-soma-quase-10-mil-quilometros-de-extensao/> Acesso em 4/11/2022

**Evolução da movimentação ferroviária por mercadoria (milhões de toneladas)**

<b>Mercadoria</b>	<b>2010</b>	<b>2021</b>	<b>Variação</b>
Minério de Ferro	324,8	373,6	15%
Soja e farelo de soja	20,6	40,2	95%
Indústria siderúrgica, cimento e construção civil	48,7	36,5	-25%
Açúcar	9,1	14,4	58%
Milho	8,4	11,9	41%
Celulose	2,7	9,0	236%
Combustíveis, derivados do petróleo e álcool	9,9	8,8	-11%
Adubos e fertilizantes	5,4	5,7	7%
Contêiner	2,6	5,3	103%
Outras mercadorias	3,0	1,4	-52%
<b>Total</b>	<b>435,2</b>	<b>506,8</b>	<b>16%</b>

Fonte: Agência de Notícias da Indústria<sup>19</sup>

Agora, a estratégia consiste na busca da expansão das ferrovias por meio do modelo de autorização para outorga de serviços de transporte ferroviário. Esse modelo inicia sua trajetória recente com a propositura, em 2018, do Projeto de Lei do Senado – PLS – nº 261, pelo senador José Serra, cuja ideia central é (re)implantar no Brasil o sistema de exploração de ferrovias em regime privado, sem alternar a manutenção da prestação dos serviços contratados por meio de concessões públicas, com a conformação de um regime de concomitância entre a execução de uma atividade econômica, sob o prisma de um regime competitivo, e outro subordinado a regime jurídico público. O transporte ferroviário em regime privado é regido pela livre concorrência, liberdade de preços e livre iniciativa de empreender, e os recursos para a implantação dos projetos pretendidos são por conta e risco das autorizatárias.

Esse projeto de lei, na análise do advogado da União Stanley Ribeiro,

tem como um dos seus propósitos viabilizar a operação no País de uma modalidade de ferrovia, construída e explorada pela iniciativa privada, em regime de direito privado e concomitantemente com ferrovias exploradas em regime de direito público. Além de efetivamente incluir as ferrovias privadas no modelo atual, o PLS traz para o âmbito legal várias

---

<sup>19</sup><https://noticias.portaldaindustria.com.br/noticias/infraestrutura/autorizacao-para-construcao-de-novas-ferrovias-soma-quase-10-mil-quilometros-de-extensao/> Acesso em 4/11/2022

questões e iniciativas que até o momento vinham sendo regulamentadas em atos infralegais e pelas práticas contratuais. Dentre os vários aspectos interessantes da proposta, é de se destacar a introdução de uma saudável concorrência intramodal na malha ferroviária, na medida em que explicitamente se permite a outorga de mais de uma ferrovia em uma mesma região, desde que obedecidos os aspectos técnicos e de segurança viária. (RIBEIRO, 2022, p.171-172)

Tal legislação possui clara inspiração em atos normativos que possibilitaram a retomada do transporte ferroviário nos Estados Unidos, que, assim como o Brasil, passou por um período de declínio das ferrovias, mas teve esse modal regenerado com a introdução das ferrovias construídas ou adquiridas pela iniciativa privada por meio de outorgas de autorização, com custos e regulação flexibilizados. Ainda segundo Stanley Ribeiro,

essa modalidade de exploração, utilizada em trechos menores e conhecida internacionalmente como *short line*, facilita os investimentos na expansão das linhas e em trechos ociosos, fomentando o compartilhamento das ferrovias. Nos Estados Unidos, as *short lines* foram essenciais para o aumento da eficiência e do volume de cargas transportadas nos últimos anos, incentivando e ampliando a integração da malha ferroviária. (...) O abandono de trechos da malha ferroviária e a simplificação do processo de alteração na administração de ativos ferroviários induziram a proliferação de *short lines*, que aumentaram de 20 em 1980, para cerca de 600 nos dias de hoje. Esse aumento ocorreu em função de trechos ociosos e com volume de carga transportada reduzido ou de baixa rentabilidade econômica. Como é possível verificar, a situação se amolda bastante ao cenário vivenciado no transporte de cargas ferroviário brasileiro. (RIBEIRO, 2022, p. 171-172)

A expectativa é que aconteça no Brasil o mesmo que nos EUA: que a nova legislação favoreça a concorrência no modal ferroviário de transporte e aumente

as opções para que outras mercadorias, além do minério de ferro, sejam transportadas por ferrovias.

Antes mesmo de o PLS nº 261/2018 ser aprovado, investidores já manifestavam interesse em realizar aportes no setor. Diante desse contexto, alguns estados, fazendo uso de sua competência constitucional, aprovaram, antes da legislação federal, seus respectivos marcos regulatórios para autorizações ferroviárias estaduais, conforme tabela abaixo:

**Leis ferroviárias por ente federado**

<b>Ente federado</b>	<b>Lei Ferroviária</b>
Pará	Lei nº 8.908, de 6/11/2019
Minas Gerais	Lei nº 23.748, de 22/12/2020
Mato Grosso	Lei Complementar nº 685, de 25/2/2021
União	Medida Provisória nº 1.065, de 30/8/2021
União	Lei nº 14.273, de 23/12/2021

A União aprovou, em 2021, de uma forma relativamente descompassada, dois marcos regulatórios para as ferrovias, por intermédio da edição da Medida Provisória nº 1.065, de 30/8/2021, e da Lei Federal nº 14.273, de 23/12/2021, que teve origem no PLS nº 261/2018. Essa aparente contradição surgiu da apreensão manifestada pelo Ministro da Infraestrutura de que a marcha das autorizações ferroviárias estaduais impunha a urgência de aprovação de uma lei federal para as autorizações:

O ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, afirmou nesta terça-feira (20) que o avanço do regime de autorização de ferrovias em leis estaduais torna mais urgente a necessidade de o governo editar uma Medida Provisória (MP) para liberar o modelo em âmbito federal. Freitas destacou que esse regime já vem sendo discutido pelo Congresso por dois anos, sem, no entanto, prosperar e virar lei.<sup>20</sup>

A edição da Medida Provisória nº 1.065, de 2021, instaurou o Programa de Autorizações Ferroviárias Pró-Trilhos e teve grande repercussão. Além de atrair

---

<sup>20</sup>Estado de Minas, 2021. Disponível em:  
[https://www.em.com.br/app/noticia/economia/2021/07/20/internas\\_economia,1288314/tarcisio-fala-em-urgencia-na-edicao-de-mp-que-destrave-novo-regime-de-fer.shtml](https://www.em.com.br/app/noticia/economia/2021/07/20/internas_economia,1288314/tarcisio-fala-em-urgencia-na-edicao-de-mp-que-destrave-novo-regime-de-fer.shtml)

muitos investidores interessados em assinar autorizações ferroviárias federais, o texto teve o condão de congelar pretensões de autorizações estaduais.

Em fevereiro de 2022, foi divulgada uma lista de 27 ferrovias e das respectivas empresas que tiveram contratos de autorização assinados com o Ministério da Infraestrutura (em negrito, os projetos que atravessam Minas Gerais):

1. Bracell: Lençóis Paulistas (SP), com 4,29km
2. Bracell: Lençóis Paulistas (SP) a Pederneiras (SP), com 19,5km
3. Ferroeste: Cascavel (PR) a Chapecó (SC): 286km
4. Ferroeste: Maracaju (MS) a Dourados (MS): 76km
5. Ferroeste: Cascavel (PR) a Foz do Iguaçu (PR): 166km
6. Grão-Pará: Alcântara (MA) a Açailândia (MA): 520km
7. **Macro Desenvolvimento Ltda.: Presidente Kennedy (ES) a Sete Lagoas: 610km**
8. **Petrocity: Barra de São Francisco (ES) a Brasília (DF): 1.108km de extensão**
9. Planalto Piauí Participações: Suape (PE) a Curral Novo (PI): 717km de extensão
10. Brazil Iron Mineração: Abaíra (BA) a Brumado (BA): 120km
11. Eldorado Brasil Celulose S.A.: Três Lagoas (MS) a Aparecida do Taboado (MS): 88,9km
12. Fazenda Campo Grande Empreendimentos e Participações Ltda: Santo André (SP): 7km
13. Ferroeste: Guarapuava (PR) a Paranaguá (PR): 405,2km
14. **Macro Desenvolvimento Ltda.: Sete Lagoas a Anápolis (GO): 716km**
15. Minerva Participações e Investimentos S.A.: Açailândia (MA) a Barcarena (PA): 571,3km
16. **Petrocity Ferrovias Ltda.: São Mateus (ES) a Ipatinga: 410 km**
17. Rumo S.A.: Água Boa (MT) a Lucas do Rio Verde (MT): 508km
18. **Rumo S.A.: Uberlândia a Chaveslândia (Santa Vitória): 276,5km**

19. VLI Multimodal S.A.: Água Boa (MT) a Lucas do Rio Verde (MT): 508km
- 20. VLI Multimodal S.A.: Uberlândia a Chaveslândia (Santa Vitória): 276,5km**
21. VLI Multimodal S.A.: Porto Franco (MA) a Balsas (MA): 230km
22. Porto do Açú Operações S.A.: São João da Barra (RJ): 41,17km
23. 3G Empreendimentos e Consultoria Ltda.: Barcarena (PA) a Santana do Araguaia (PA), com conexão entre Rondon do Pará (PA) e Açailândia (MA), com 1.370km
24. Morro do Pilar Minerais S.A.: Colatina (ES) a Linhares (ES): 100km
- 25. Petrocity Ferrovias Ltda.: Unaí (MG) a Campos Verdes (GO): 530km**
26. Rumo S.A.: Bom Jesus do Araguaia (MT) a Água Boa (MT): 249,2km
27. VLI Multimodal S.A.: Perequê (Cubatão – SP) e Tiplan (Santos – SP): 8km

A expectativa do governo federal é que a concretização dessas novas ferrovias demande investimentos totais de cerca R\$133 bilhões e que quase 10.000km de novas linhas sejam implementadas. A grande procura por interessados surpreendeu, de certa forma, o mercado e foi considerada um indicador do expressivo potencial inexplorado do setor ferroviário. A Figura 4 ilustra a distribuição espacial de alguns desses projetos no território brasileiro.

**Figura 4 – Autorizações ferroviárias solicitadas à União até 13/10/2021**



Fonte: Ministério da Infraestrutura<sup>21</sup>

Apesar das grandes expectativas em torno das autorizações ferroviárias, o fato de a União ter editado duas normas distintas para regulamentar a matéria tem suscitado impasses jurídicos importantes. Como dito acima, o governo se apressou em promulgar a Medida Provisória nº 1.065, de 2021, pois estava em marcha a possibilidade de serem concretizadas autorizações ferroviárias estaduais. O governo federal contava com a possibilidade de o Congresso Nacional abrir mão da aprovação do PLS nº 261/2018 e que ele validasse a medida provisória, convertendo-a em lei. Entretanto, o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco, ao comentar sobre a edição da medida provisória, ponderou que já existia projeto de lei em tramitação no Senado sobre

<sup>21</sup>[https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/noticias/2021/10/imagens/mapa\\_23autorizacoes.jpeg/image\\_view\\_fullscreen](https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/noticias/2021/10/imagens/mapa_23autorizacoes.jpeg/image_view_fullscreen) Acesso em 21/10/2022

o assunto e que era preciso avaliar se caberia tal medida provisória, o que denotou certo desconforto do Senado com o envio da matéria.<sup>22</sup>

Assim, o Senado deu preferência à apreciação do PLS, que tramitava na Casa desde 2018. A tramitação desse projeto de lei avançou no Senado e na Câmara dos Deputados, e o presidente da República o sancionou com poucos vetos, transformando-o na Lei Federal nº 14. 273, de 23/12/2021. Com *vacatio legis* (período entre a data da publicação da lei e o início de sua vigência) de 45 dias, a norma entrou vigor em 7/2/2022. A medida provisória, por outro lado, não foi convertida em lei e caducou em 6/7/2022.

Isso não seria uma questão relevante se não fosse o fato de as primeiras 27 autorizações ferroviárias, anteriormente listadas, terem sido assinadas justamente em momento em que a Lei Federal nº 14. 273, de 23/12/2021, ainda não tinha entrado em vigor e a Medida Provisória nº 1.065 ainda possuía força de lei. Ou seja, essas autorizações foram assinadas sob a égide jurídica da medida provisória. Assim, embora tenha caducado, a MP estava em vigor no momento das assinaturas, e o governo federal está considerando como atos jurídicos perfeitos essas 27 autorizações sacramentadas.

Segundo o *site* especializado em infraestrutura Agência Infra, houve uma “corrida” dos *players* interessados nas autorizações ferroviárias, tão logo a Medida Provisória nº 1.065 foi publicada, em 30/8/2021, com 78 pedidos formulados.<sup>23</sup> Destes, 27 foram assinados ainda durante a vigência da medida provisória e da *vacatio legis* da Lei das Ferrovias. Os demais pedidos de autorização formulados até o momento serão tutelados sob o regime da Lei Federal nº 14.273, de 23/12/2021.

Diante desse contexto, haverá, em nível federal, três regimes jurídicos distintos para o setor ferroviário: o regime tradicional de direito público, baseado em concessões, e dois regimes de direito privado baseados nas autorizações ferroviárias, o da medida provisória e o da Lei de Ferrovias. Na hipótese de as operações das atuais concessionárias serem afetadas pela entrada em atividade de alguma ferrovia autorizada, a legislação permite sua migração para o regime jurídico de autorização.

---

<sup>22</sup><https://www12.senado.leg.br/tv/programas/noticias-1/2021/08/pacheco-comenta-mp-que-institui-marco-legal-sobre-ferrovias-e-diz-que-congresso-ja-analisa-assunto>

<sup>23</sup><https://www.agenciainfra.com/blog/infradebate-mp-1065-21-o-futuro-dos-requerimentos-nao-analisados/>

O cenário é de elevada rivalidade entre os diversos proponentes de novas autorizações ferroviárias. Inclusive, em alguns casos, há mais de um pedido para o mesmo trecho ferroviário, como por exemplo o trecho ferroviário entre Uberlândia e Chaveslândia (Santa Vitória), de 276,5km, que foi requerido pela VLI Multimodal S.A. e pela empresa Rumo S.A. A disputa entre os diversos *players* é ilustrada também pela criação da Associação Nacional das Ferrovias Autorizadas – Anfa –, em contraponto à Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários – ANTF –, tradicional representante das concessionárias de ferrovias em regime de direito público.

Nesse contexto, estava em compasso de espera a regulamentação da lei de ferrovias, até que em 2/9/2022 a ANTT publicou, por meio da Resolução nº 5.987/2022, o processo administrativo de requisição para exploração de novas ferrovias, novos pátios ferroviários e demais instalações acessórias mediante outorga por autorização, nos termos do art. 25 da Lei nº 14.273, de 2021. A ANTT também publicou, por meio da Deliberação nº 257/2022, o relatório final da Audiência Pública nº 4/2022, que teve o objetivo de colher subsídios e informações adicionais para o aprimoramento da minuta do contrato de adesão para formalização das respectivas autorizações ferroviárias.

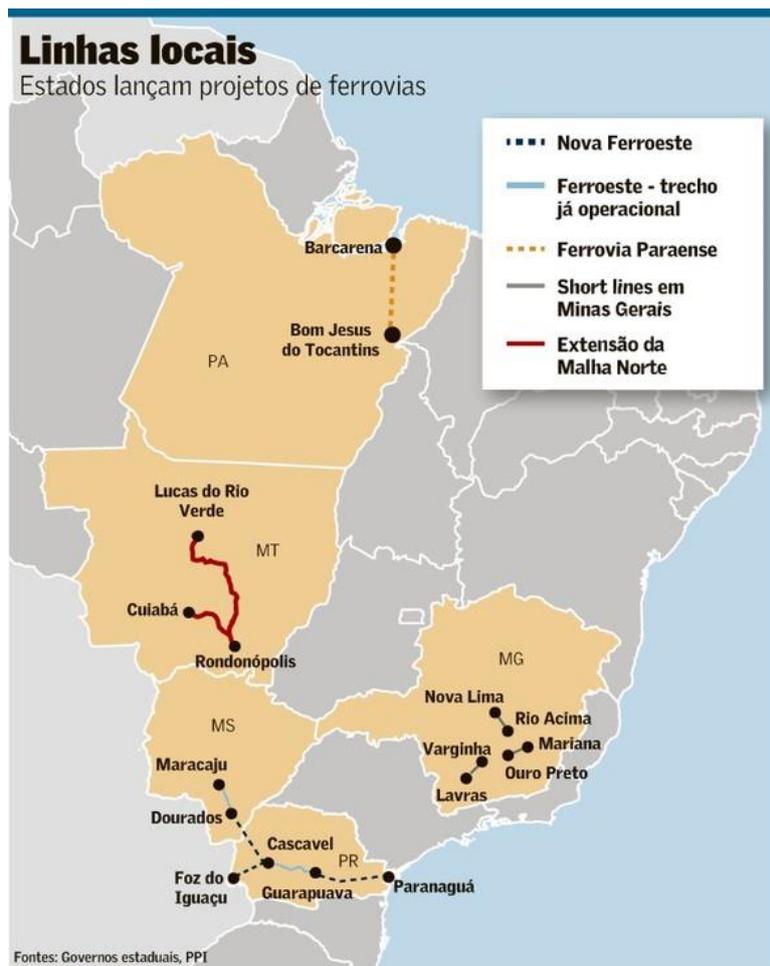
A Resolução nº 5.987/2022 estabelece, entre outros pontos, que somente serão objeto de análise e outorga pela ANTT os requerimentos de autorização para exploração de ferrovias que liguem portos brasileiros e fronteiras nacionais, que atravessem os limites de estado ou território, que componham o Subsistema Ferroviário Federal ou cujos projetos contemplem conexão com outras ferrovias sob jurisdição da União.

Posteriormente, foi assinado o Decreto nº 11.245, de 21/10/2022, que regulamentou a Lei Federal nº 14.273, de 23/12/2021, no âmbito da administração pública federal e instituiu o Programa de Desenvolvimento Ferroviário, e alterou o Decreto nº 8.428, de 2/4/2015. Até o fechamento do texto deste relatório, já foram efetuados 89 pedidos do setor privado para autorizações ferroviárias, representando 22.442km de novos trilhos em todas as regiões do País e com projeção de investimento estimado em R\$258 bilhões.

Por outro lado, verifica-se que as pioneiras leis estaduais de autorização ferroviária também têm atraído a atenção do mercado, de modo que, inclusive, serão as primeiras que sairão do papel para o plano concreto.

No Estado do Mato Grosso, a Rumo, empresa de logística do grupo Cosan, deu início em novembro à obra da Ferrovia de Integração Estadual de Mato Grosso. Essa via-férrea será construída com capital 100% privado, sob regime de autorização, por meio de contrato firmado entre a empresa e o governo do Mato Grosso, nos termos da Lei Complementar Estadual nº 685, de 25/2/2021. Essa ferrovia terá mais de 700km e custará cerca de R\$15 bilhões. Na geopolítica da logística brasileira, essa obra favorecerá o Porto de Santos, em São Paulo, no escoamento da produção agrícola do Mato Grosso.

Já em Minas Gerais, o governo do Estado, por meio da Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade, celebrou, no dia 27/10/2022, o protocolo de intenções com o governo federal, por intermédio do Ministério da Infraestrutura, para viabilização da delegação ao Estado da ferrovia localizada no trecho Varginha-Lavras. O objetivo dessa delegação é permitir que o Estado possa promover, com base na Lei nº 23.748, de 22/12/2020, uma autorização ferroviária mediante chamamento público. O trecho de 130km de extensão se encontra sob a concessão da VLI Multimodal S.A.(que assumiu as operações da Ferrovia Centro-Atlântica), que já manifestou para a ANTT o interesse em devolvê-lo. Essa *shortline* tem grande valor estratégico, pois permitirá que cargas do Sul de Minas sejam escoadas para portos no Sudeste do Brasil, pois ela se conectará com ferrovias troncais operadas por outras concessionárias. Outros projetos de *shortlines* em Minas Gerais estão em estudo.



Fonte: Valor Econômico. Disponível em: <https://valor.globo.com/empresas/noticia/2021/08/09/projeto-estadual-de-ferrovia-avanca-mas-gera-duvidas.ghtml> Acesso em 16/11/2022

À guisa de conclusão, as perspectivas para a expansão das ferrovias no País nunca foram tão boas desde o período imperial. Os investimentos que se avizinham têm grande potencial para, finalmente, permitir ao modal ferroviário ampliar sua participação na logística brasileira. Todavia, é preciso que a concorrência seja incentivada e todos os *players* tenham oportunidade de investir. Para isso, é necessário que se aperfeiçoem os mecanismos regulatórios que possibilitam o tráfego mútuo e o direito de passagem, tanto nos trechos ferroviários autorizados quanto nas ferrovias públicas operadas sob o regime de concessão.

## **5 – OUTROS TEMAS DISCUTIDOS NA COMISSÃO**

### **Parque Linear do Belvedere**

A Comissão Pró-Ferrovias Mineiras vem atuando para a criação do Parque Linear do Belvedere. A área remanescente da antiga operação do trem que transportava minério de ferro que era extraído da Mina das Águas Claras possui 50ha e está localizada em uma das áreas mais valorizadas da Região Metropolitana de Belo Horizonte, importantíssima, ao mesmo tempo, sob o aspecto ecológico-ambiental para a região. A criação do Parque Linear do Belvedere mobiliza moradores, artistas e lideranças políticas do Estado.

Após a desativação da Mina das Águas Claras, o ramal ferroviário foi devolvido à União e hoje está sob a tutela da Superintendência do Patrimônio da União, com propostas para sua utilização. No dia 5/11/2020, a Comissão Extraordinária Pró-Ferrovias Mineiras discutiu a proposta de criação de um parque linear no local, com estruturas de lazer, área verde e uma estação de veículo leve sobre trilhos – VLT –, para realizar embarques com destino ao Instituto Inhotim, em Brumadinho.

O projeto se inspira no High Line Park, de Nova Iorque, também construído sobre uma linha férrea sem uso. Relatório do período anterior da comissão defendeu que a implantação desse VLT fosse uma medida compensatória imposta à Vale S.A. em decorrência do desastre da Mina do Córrego do Feijão, no Município de Brumadinho. O trajeto almejado para o VLT passaria por localidades de grande beleza cênica e facilitaria o acesso de turistas ao Museu Inhotim, conhecido mundialmente. Por vias rodoviárias, o Museu Inhotim está situado a cerca de 60km do centro de Belo Horizonte. Há apenas um ônibus executivo que sai da rodoviária de Belo Horizonte e vai até o pátio do museu, e cada viagem está sujeita a muitos congestionamentos, podendo durar quase duas horas. O trem encurtaria o percurso, e acredita-se que ele poderia atrair mais turistas para a RMBH.

O projeto também é defendido sob o argumento de que a instituição do parque linear preservaria o patrimônio ferroviário local e contribuiria para a conservação dos mananciais do Cercadinho, por impedir a instalação de estruturas

viárias de outros tipos, como grandes avenidas, que impactariam forte e negativamente a região, uma vez que retroalimentariam o adensamento imobiliário.

Para evitar que os terrenos onde se pretende instalar o Parque Linear fossem leiloados pela União, a comissão, sobretudo por meio do seu presidente, teve atuação no movimento que se articulou para solicitar que o Ministério Público Federal propusesse ação civil pública para suspender a venda, ação esta que acabou sendo proposta e obteve êxito em evitar o leilão em 2022. O presidente da comissão e outros deputados da Casa estiveram presentes à inspeção judicial no local, já no contexto de avaliação, e o julgamento da ACP foi bastante noticiado.

### **Furto de ferro-gusa**

Um tema que surgiu nesse período da CFM, e que inclusive foi debatido especificamente em audiência pública, no dia 11/11/2021, foi o do furto de ferro-gusa dos vagões que transitam por ramais ferroviários na Região Metropolitana de Belo Horizonte. Foram discutidas com as Polícias Civil e Militar ocorrências desse crime, que estaria sendo cometido entre os Bairros Calafate, em Belo Horizonte, e Vila São Paulo, em Contagem, intensificadas a partir de novembro de 2020, paralelamente à explosão do preço do ferro no mercado internacional.

Como a infraestrutura – linha férrea – pertence à FCA, e os veículos – locomotivas e vagões – são da MRS, a responsabilidade da segurança seria compartilhada entre ambas as empresas. As forças de segurança presentes relataram seus esforços de investigação e de policiamento para combater essas ocorrências.

A comissão também aprovou 10 requerimentos dirigidos às autoridades e às concessionárias responsáveis, com pedido de providências e de informações, detalhados no Anexo I.

### **Fomento a linhas turísticas**

Motivo de intensos debates desde os anos iniciais da comissão, o fomento a linhas de trens turísticos também permeou as discussões nos últimos meses. O tema, inclusive, é um dos principais defendidos pelas organizações da sociedade civil que por aqui estiveram.

Entendemos que a operação dessa modalidade de serviço é de menor complexidade, por não envolver, necessariamente, grandes investimentos e por poder usar infraestrutura já em utilização pelo transporte de cargas. Assim, ela tende a ir ao encontro da tipologia das *shortlines* (trens de pequena distância operados de forma compartilhada com o fornecedor da infraestrutura).

Embora possam parecer intervenções pontuais, as linhas turísticas têm um enorme potencial de amplificar a cadeia produtiva do turismo, com benefícios para toda a economia. Não sem motivo, esse foi um dos principais temas de pelo menos seis audiências públicas promovidas pela comissão e de inúmeros requerimentos de providências e de informações (vide anexos).

### **Estrada de Ferro Bahia e Minas**

A Estrada de Ferro Bahia e Minas, tradicional e icônica ferrovia, imortalizada na canção *Ponta de Areia*, de Milton Nascimento, ligava a cidade de Caravelas, na Bahia, a Araçuaí, em Minas Gerais. Desativada pela Rede Ferroviária Federal em 1966, traz ainda lembranças positivas à população daquela porção do território mais pobre do Estado.

A comissão, neste e nos seus períodos anteriores, realizou audiências públicas e aprovou dezenas de requerimentos, instando as autoridades responsáveis a avaliarem a possibilidade de sua reativação, que seria muito importante para a economia da região. Para se ter uma ideia, a cidade de Nanuque, que foi o palco de uma audiência sobre o tema em 10/6/2022, perdeu seu posto de polo econômico regional – que alcançava inclusive o sul da Bahia – após a desativação desse trecho. Do ponto de vista demográfico, o declínio econômico também se refletiu no decréscimo populacional substantivo desse município.

Utilizar o traçado e as faixas de domínio ainda de posse da União para se reconstruir a ferrovia, em moldes e com características mais atuais, talvez fosse uma das políticas públicas que pudessem ser empreendidas visando a retomar o desenvolvimento da região e a reverter seu fluxo migratório negativo. E é essa a demanda verbalizada pelas autoridades locais e pelas entidades que participaram ativamente dos trabalhos da comissão.

## **6 – CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES**

Como se viu ao longo deste relatório, a Comissão Extraordinária Pró-Ferrovias Mineiras teve uma extensa e profícua atuação neste período de 2021 a 2022. Somados estes esforços aos iniciais – e tão importantes quanto eles –, levados a cabo a partir do segundo semestre de 2018, esta comissão espera ter contribuído de forma relevante para o processo de retomada ferroviária de Minas Gerais.

### **6.1 – Conclusões**

No Capítulo 1, apresentamos os objetivos, a finalidade e a composição da comissão. Também resumimos sua atuação em números, tanto na forma de centenas de requerimentos de providências e de informações, quanto de dezenas de audiências e reuniões realizadas. Esses dados são a síntese do conteúdo dos Anexos I, II e III, trazidos ao final deste documento.

Em seguida, no Capítulo 2, são apresentados os frutos que vêm sendo colhidos, em boa medida devido à mobilização promovida por edições anteriores desta comissão.

No Capítulo 3, detalhamos a continuidade da marcha das renovações antecipadas das concessões ferroviárias celebradas em regime de direito público.

Já no Capítulo 4, apresentamos o processo que levou a formatação de um novo marco regulatório das ferrovias no país, detalhando os imbróglis jurídicos nele presentes.

No Capítulo 5, pontuamos outras frentes de atuação da comissão.

Por fim, no Capítulo 6, trazemos as recomendações da CFM para a política pública ferroviária, para seus gestores e para as entidades envolvidas.

### **6.2 – Recomendações**

Diante do exposto, esta comissão expressa as seguintes recomendações, que, no nosso entendimento, sintetizam os anseios da população mineira no tocante ao desenvolvimento ferroviário do Estado:

#### **6.2.1 – Ao governador do Estado**

Para que informe oficialmente ao governo federal que, no âmbito do processo de renovação da concessão da Ferrovia Centro-Atlântica – FCA –, Minas Gerais pleiteia, além da implantação do ramal Pirapora-Unaí, e dos investimentos para viabilizar a autorização da ferrovia Varginha-Lavras, demanda a implantação de linha turística entre o Inhotim e o bairro Belvedere (em Belo Horizonte) e de linhas de transporte de passageiros entre Brumadinho e Belo Horizonte e entre Ouro Preto e Belo Horizonte. Pleiteia ainda que a concessionária viabilize um terminal de cargas no Município de Pedro Leopoldo, já que o município pode se consolidar como um hub logístico de integração dos modais rodoviário, ferroviário e aeroviário. Além disso, que sejam solucionados todos os conflitos entre linhas da concessionária e os centros urbanos do Estado e que sejam convertidas em passagem em desnível todas as interseções das linhas da concessionária com o sistema viário dos municípios pertencentes à Região Metropolitana de Belo Horizonte.

#### 6.2.2 – Ao Ministério da Infraestrutura e à ANTT

Para que, no âmbito do processo de renovação da concessão da Ferrovia Centro-Atlântica – FCA –, sejam incluídos como investimentos em Minas Gerais, além da implantação do ramal Pirapora-Unaí, e dos investimentos para viabilizar a autorização da ferrovia Varginha-Lavras, a implantação de linha turística entre o Inhotim e o bairro Belvedere (em Belo Horizonte), de linhas de transporte de passageiros entre Brumadinho e Belo Horizonte e entre Ouro Preto e Belo Horizonte e de um terminal ferroviário de cargas no município de Pedro Leopoldo. Além disso, que sejam solucionados todos os conflitos entre linhas da concessionária e os centros urbanos do Estado e que sejam convertidas em passagem em desnível todas as interseções das linhas da concessionária com o sistema viário dos municípios pertencentes à Região Metropolitana de Belo Horizonte.

#### 6.2.3 – Ao Ministério da Infraestrutura e à ANTT

Para que sejam elaborados novos regulamentos ferroviários que aperfeiçoem os mecanismos regulatórios que possibilitem o tráfego mútuo e o direito de passagem, tanto nos trechos ferroviários privados autorizados quanto nas ferrovias públicas operadas sob o regime de concessão.

6.2.4 – Ao governador do Estado, à Secretaria do Patrimônio da União, ao prefeito de Belo Horizonte e ao prefeito de Nova Lima

Para que seja viabilizada a criação do Parque Linear do Belvedere na área remanescente da antiga operação do trem que transportava minério de ferro que era extraído da Mina das Águas Claras.

#### 6.2.5 – À Mesa da ALMG

Para que envie cópia deste relatório aos seguintes órgãos, empresas, organizações não governamentais, entidades e autoridades:

- Advocacia-Geral da União;
- Advocacia-Geral do Estado;
- Agência Metropolitana da RMBH;
- Agência Metropolitana da RMVA;
- Agência Nacional de Transportes Terrestres;
- Agenda de Convergência do Vale do Aço;
- AngloGold Ashanti;
- Arquivo Público Mineiro;
- Assembleia Legislativa da Bahia;
- Assembleia Legislativa do Espírito Santo;
- Assembleia Legislativa do Pará;
- Assembleia Legislativa do Mato Grosso;
- Assembleia Legislativa do Rio de Janeiro;
- Assembleia Legislativa de São Paulo;
- Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (Cruzeiro-SP);
- Associação Brasileira da Indústria Ferroviária;
- Associação Locomotiva Zezé Leone (Santos Dumont);
- Associação Mineira de Municípios;
- Associação Nacional das Ferrovias Autorizadas;
- Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários;
- Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos;

- Associação Trem Bão de Minas (Sarzedo);
- Bancada Mineira no Congresso Nacional;
- Banco de Desenvolvimento de Minas Gerais;
- Banco Interamericano de Desenvolvimento (escritório brasileiro);
- Banco Mundial (escritório brasileiro);
- BHP Billington do Brasil;
- Centro Federal de Educação Tecnológica de Minas Gerais, *campus* Belo Horizonte;
- Centro Tecnológico de Desenvolvimento Regional de Viçosa, da Universidade Federal de Viçosa;
- Circuito Ferroviário Vale Verde;
- Circuito Turístico Serras de Minas;
- Comissão de Valores Mobiliários;
- Companhia Brasileira de Trens Urbanos;
- Confederação Nacional da Indústria;
- Confederação Nacional dos Transportes;
- Conselho Administrativo de Defesa Econômica;
- Conselho Regional de Engenharia e Agronomia de Minas Gerais;
- Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes;
- Deputado Estadual Robinho (BA);
- Desembargadores do Tribunal de Contas do Estado de Minas Gerais;
- Deutsche Bahn (escritório brasileiro);
- Federação das Indústrias de Minas Gerais;
- Fundação Dom Cabral;
- Fundação João Pinheiro;
- General Eletric do Brasil (unidade Contagem);
- Governador de Minas Gerais;
- Governador do Espírito Santo;

- Governador do Pará;
- Governador do Rio de Janeiro;
- Instituto Cidades (Ipatinga)
- Instituto Cultural Inhotim;
- Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional;
- Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais;
- Departamento de Cartografia do Instituto de Geociências da UFMG;
- Instituto Machadense de Artes e Ciências (Machado);
- Juiz Titular da 12ª Vara da Justiça Federal em Minas Gerais;
- Juiz Titular da 18ª Vara da Justiça Federal em Minas Gerais;
- Juiz Titular da 2ª Vara da Fazenda da Justiça Federal em Minas Gerais;
- Macro Desenvolvimento Ltda.;
- Ministério da Infraestrutura;
- Ministério do Turismo;
- Ministros do Supremo Tribunal Federal;
- Ministros do Tribunal de Contas da União;
- Movimento Nacional ONG Amigos do Trem (Juiz de Fora);
- MRS Logística;
- Nippon Steel & Sumitomo Metal Corporation (escritório brasileiro);
- ONG Trem – Transporte e Ecologia em Movimento;
- Oscip Apito;
- Petrocity Ferrovias;
- Prefeitos da Região Metropolitana de Belo Horizonte;
- Prefeitos da Região Metropolitana do Vale do Aço;
- Presidente da Câmara dos Deputados;
- Presidente da República;

- Presidente do Senado da República;
- Procurador-Geral de Justiça do Estado de Minas Gerais;
- Procuradoria da República em Minas Gerais (citar na correspondência o Processo nº 122000003878/2016-50);
- Procuradoria-Geral da República;
- Reinserção Ferroviária do Sul de Minas (Varginha);
- Reitoria da Universidade Federal de Minas Gerais;
- Rumo Malha Central;
- Samarco;
- Secretaria de Estado de Cultura e Turismo;
- Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade;
- Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Portuária e Ferrovias do Tribunal de Contas da União;
- Sociedade Mineira de Engenheiros;
- Sul Americana de Metais – subsidiária da chinesa Honbridge Holdings – Projeto de Mineração em Grão-Mogol;
- Superintendência de Transporte Ferroviário do Estado de Minas Gerais;
- Superintendência de Trens Urbanos de Belo Horizonte da CBTU;
- Superintendência do Patrimônio da União;
- Superintendência Regional em Minas Gerais do Dnit;
- Trem Metropolitano de Belo Horizonte S.A.;
- Usiminas;
- Vale S.A. e seus acionistas controladores;
- Valec;
- VLI – Ferrovia Centro-Atlântica.

Sala das Comissões, 7 de dezembro de 2022.

João Leite, presidente

Gustavo Mitre, vice-presidente

Roberto Andrade, relator.

## REFERÊNCIAS

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. *Novo marco legal ferroviário: avanços e pontos de atenção ao PLS 261/2018*. Brasília: CNI, 2021. p.7 Disponível em: [https://static.portaldaindustria.com.br/media/filer\\_public/60/df/60df6bba-1c27-4448-adfa-14449383c55f/id\\_237176\\_novo\\_marco\\_legal\\_ferroviano\\_web\\_1.pdf](https://static.portaldaindustria.com.br/media/filer_public/60/df/60df6bba-1c27-4448-adfa-14449383c55f/id_237176_novo_marco_legal_ferroviano_web_1.pdf) Acesso em 26/9/2022

RIBEIRO, Stanley Silva. *O novo marco legal das ferrovias e a introdução de short lines no modelo ferroviário nacional*. Publicações da Escola da AGU. Direito e infraestrutura no Brasil: temas relevantes em transportes terrestres e tópicos transversais. Parte II. Ano 13 - n. 04, pt.2(2022) - Brasília-DF, dez. 2021/fev. 2022. p. 179. Disponível em: <https://seer.agu.gov.br/index.php/EAGU/issue/view/172/341>. Acesso em 26/9/2022

MELO FILHO, M. A. *Novo marco regulatório do setor ferroviário – a Lei das Ferrovias – uma análise crítica à luz das teorias regulatórias apoiadas na responsividade*. Revista de Direito Setorial e Regulatório, Brasília, v. 8, n. 2, p. 146-171,2022. Disponível em: <https://periodicos.unb.br/index.php/rdsr/issue/view/2505> Acesso em: 27/9/2022

## ANEXO I – REQUERIMENTOS APROVADOS PELA COMISSÃO

#	Proposição	Autor(es)	Ementa
1	RQC 9.801/2021	João Leite Gustavo Santana	Requerem seja realizada audiência pública para debater a criação de um terminal logístico ferroviário em Corinto, bem como discutir a necessidade de implementação de uma linha ferroviária <i>shortline</i> que ligue Corinto a Diamantina, no Vale do Jequitinhonha.
2	RQC 9.850/2021	Gil Pereira	Requer seja realizada audiência pública em Pirapora para debater com o município a ampliação da Ferrovia Centro-Atlântica, no Norte de Minas e a reativação do transporte de passageiros.
3	RQC 9.853/2021	Gil Pereira	Requer seja realizada audiência pública em Montes Claros para debater com o município a ampliação da Ferrovia Centro-Atlântica, no Norte de Minas, e a reativação do transporte de passageiros.
4	RQC 9.854/2021	Gil Pereira	Requer seja realizada audiência pública no Município de Monte Azul para debater a ampliação da Ferrovia Centro-Atlântica, no Norte de Minas, atualmente controlada pela VLI, e a reativação do transporte de passageiros.
5	RQC 9.865/2021	João Leite	Requer seja realizada audiência pública para debater a multa referente à Ferrovia Centro-Atlântica.
6	RQC 9.866/2021	João Leite	Requer seja realizada audiência de convidados para debater assuntos afetos à comissão, com as presenças dos Srs. Paulo Brant, ex-vice-governador de Minas Gerais, Carlos Robson Rodrigues da Silva, deputado estadual pelo Estado da Bahia, Sílvio Ramalho, prefeito municipal de Caravelas (BA), e Gilmar Souza, presidente da Câmara Municipal de Caravelas.
7	RQC 9.868/2021	Bosco	Requer seja realizada audiência pública no Município de Ibiá para debater o transporte ferroviário de cargas e passageiros na região do Alto-Paranaíba.
8	RQC 9.869/2021	João Leite Roberto Andrade Gustavo Santana Gustavo Mitre Coronel Henrique	Requerem seja realizada visita ao 2º Batalhão Ferroviário – Batalhão Mauá –, no Município de Araguari, para conhecer suas instalações e discutir sua atuação na construção de novas ferrovias.
9	RQC 9.875/2021	João Leite	Requer seja realizada audiência pública no Município de Montes Claros para debater a retirada de trilhos ferroviários que passam pelo centro desse município.
10	RQC 9.876/2021	João Leite	Requer seja encaminhado à presidente do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada pedido de informações, consubstanciadas em estudo de demanda de cargas – matriz de cargas –, referente ao Sul e ao Centro-Sul de Minas Gerais, para estudos de interesse da comissão.
11	RQC 9.877/2021	João Leite	Requer seja encaminhado ao diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres, ao superintendente Regional do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes no Estado de Minas Gerais e ao presidente da Ferrovia Centro-Atlântica pedido de informações sobre os motivos de estarem sendo retirados os trilhos usados por trens de bitola estreita do trecho entre a Estação Ferrugem e a Estação Barreiro, na Região Metropolitana de Belo Horizonte.
12	RQC 9.878/2021	João Leite	Requer seja encaminhado à Ferrovia Centro-Atlântica e à Superintendência Regional do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – Dnit – pedido de providências para a liberação para uso do trecho ferroviário que passa dentro do perímetro urbano do Município de Além Paraíba, a fim de que seja utilizado em um trem turístico já em projeto e estruturação pela Associação Brasileira de Preservação Ferroviária e pelo Museu de História e Ciências Naturais.

#	Proposição	Autor(es)	Ementa
13	RQC 9.969/2021	Professor Cleiton	Requer seja realizada audiência pública conjunta com a Comissão de Participação Popular, no Município de Perdões, para debater o retorno das atividades de transporte nas ferrovias no Estado, especialmente na região Sul do Estado, e as desapropriações de casas dos moradores no entorno da rede ferroviária.
14	RQC 9.990/2021	João Leite Gustavo Mitre Coronel Henrique Laura Serrano	Requerem seja realizada audiência pública para debater a retomada da Estrada de Ferro Bahia-Minas.
15	RQC 9.991/2021	João Leite Gustavo Mitre Coronel Henrique Laura Serrano	Requerem seja realizada audiência pública para debater com a Cemig e a Gasmig a tecnologia do uso do gás natural para a tração ferroviária.
16	RQC 9.992/2021	João Leite Gustavo Mitre Coronel Henrique Laura Serrano	Requerem seja realizada audiência pública para debater, com a Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade, os projetos inscritos no Plano Estratégico Ferroviário elaborado pela Fundação Dom Cabral.
17	RQC 9.993/2021	João Leite Gustavo Mitre Coronel Henrique Laura Serrano	Requerem seja realizada audiência pública para debater o projeto ferroviário Belvedere-Olhos D'água, na Região Metropolitana de Belo Horizonte.
18	RQC 9.996/2021	João Leite Gustavo Mitre Coronel Henrique Laura Serrano	Requer seja formulada manifestação de protesto pelo descumprimento do acordo judicial de reparação dos danos causados pelo abandono de ferrovias pela concessionária FCA/VLI, cuja indenização deveria ser aplicada em projetos ferroviários nas regiões das unidades da Federação atingidas, mas que vem sendo depositada no caixa único do Tesouro Nacional.
19	RQC 9.997/2021	João Leite Gustavo Mitre Coronel Henrique Laura Serrano	Requerem seja encaminhado à Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade – Seinfra – pedido de providências para que essa secretaria se manifeste publicamente e que auxilie o Ministério Público Federal em relação ao descumprimento do acordo judicial referente à multa da concessionária de transporte ferroviário FCA, que deveria, pelo acordo, ser aplicada em projetos ferroviários nas unidades da Federação atingidas, mas que vem sendo, no entanto, depositada no caixa único do Tesouro Nacional.
20	RQC 9.998/2021	João Leite Gustavo Mitre Coronel Henrique Laura Serrano	Requerem seja encaminhado ao presidente do Senado Federal pedido de providências para que seja elaborado projeto de norma jurídica que determine que os recursos, recebidos pela União, provenientes do acordo de reparação do abandono de trechos ferroviários pela concessionária FCA-VLI, bem como de devoluções realizadas por outras concessionárias de ferrovias, sejam destinados a investimentos em projetos ferroviários nas unidades da Federação atingidas, proibindo que esses recursos, que têm natureza indenizatória, sejam destinados ao caixa único do Tesouro Nacional.
21	RQC 9.999/2021	João Leite Gustavo Mitre Coronel Henrique Laura Serrano	Requerem seja encaminhado ao Sr. Fernando de Almeida Martins, procurador da República, pedido de providências para que seja acionado o juízo competente com vistas a que os recursos recebidos pela União, provenientes do acordo de reparação dos impactos decorrentes do abandono de trechos ferroviários operados pela concessionária FCA/VLI, sejam destinados a investimentos em projetos ferroviários nas unidades da Federação atingidas, incluindo-se trens de carga, de passageiros e turísticos.
22	RQC 10.004/2021	João Leite Gustavo Mitre Coronel Henrique Laura Serrano	Requerem seja realizada audiência pública para debater com a VLI Multimodal o planejamento da concessionária para garantir que sejam cumpridas as cláusulas do contrato de concessão que exigem que os trechos que a concessionária pretende devolver à União sejam entregues de maneira operacional e adequados para serem utilizados.

#	Proposição	Autor(es)	Ementa
23	RQC 10.054/2021	João Leite Gustavo Santana Gustavo Mitre Coronel Henrique Laura Serrano	Requerem seja realizada visita ao Município de Teixeira de Freitas, no Estado da Bahia, para apurar informações e discutir os potenciais de cargas e passageiros na região, objetivando à retomada das atividades da Estrada de Ferro Bahia a Minas.
24	RQC 10.055/2021	João Leite Gustavo Santana Gustavo Mitre Coronel Henrique Laura Serrano	Requerem seja encaminhado ao governador do Estado, à Secretária de Estado de Planejamento e Gestão e ao Secretário de Infraestrutura e Mobilidade pedido de providências para que uma parte dos recursos oriundos da indenização decorrente da tragédia da mineradora Samarco, em Mariana, sejam destinados à retomada da operação da Estrada de Ferro Bahia a Minas, único projeto que tem o potencial de beneficiar simultaneamente os três estados que sofreram danos do desastre: Minas Gerais e Espírito Santo, atingidos pela poluição do Rio Doce, e a Bahia, atingida no Arquipélago Abrolhos, no Município de Caravelas, cidade onde fica o Ponta de Areia, terminal final da referida ferrovia.
25	RQC 10.106/2021	João Leite Gustavo Mitre	Requerem seja encaminhado à Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – Semad – ao Instituto Estadual de Florestas – IEF – ao Instituto Mineiro de Gestão das Águas – Igam – à Fundação Estadual de Meio Ambiente – Feam –, à Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade – Seinfra – ao Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais – Iepha – ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – Iphan – e à Companhia de Saneamento de Minas Gerais – Copasa – pedido de providências para que seja agilizada a implementação do Parque Linear Ferroviário de Belo Horizonte, considerando-se o interesse público, ambiental, social, histórico e turístico do projeto, que permitirá recuperar e revitalizar a área localizada no Bairro Belvedere, entre os Municípios de Belo Horizonte e Nova Lima, com a preservação dos ativos ambientais e históricos locais e a viabilização do transporte ferroviário para o Instituto Inhotim.
26	RQC 10.107/2021	João Leite Gustavo Mitre	Requerem seja encaminhado à Secretaria do Patrimônio da União, em Brasília, pedido de providências para que se promova parceria com a Fundação Doimo, com vistas a que essa instituição assuma a zeladoria da área localizada no Bairro Belvedere, entre os Municípios de Belo Horizonte e Nova Lima, para implementação do Parque Linear Ferroviário de Belo Horizonte, considerando-se o interesse público, ambiental, social, histórico, turístico e ferroviário do projeto.
27	RQC 10.108/2021	João Leite Gustavo Mitre	Requerem seja encaminhado ao Sr. Fernando Martins, da Procuradoria da República em Belo Horizonte, pedido de providências para que sejam estudadas medidas administrativas e judiciais, incluindo pedidos de tutela de urgência, para impelir a Secretaria do Patrimônio da União a promover parceria com a Fundação Doimo com o objetivo de a fundação assumir a zeladoria da área localizada no Bairro Belvedere, entre os Municípios de Belo Horizonte e Nova Lima, área que está abandonada e deteriorada e que poderá viabilizar a implementação do Parque Linear Ferroviário de Belo Horizonte, considerando-se o interesse público, ambiental, social, histórico, turístico e ferroviário do projeto.
28	RQC 10.186/2021	João Leite Tito Torres	Requerem seja realizada audiência pública para debater o projeto do novo trecho ferroviário que ligará Ipatinga a São Mateus (ES) e a extensão até o Parque Industrial Vale do Aço, com a participação do presidente da Petrocity Portos S.A. e o prefeito do Município de Coronel Fabriciano.
29	RQC 10.245/2021	Celise Laviola João Leite Celinho Sintrocel Tito Torres Mauro Tramonte Bernardo Mucida	Requerem seja encaminhado à MRS Logística S.A., em Belo Horizonte, pedido de providências para que a obra na ponte férrea no Bairro Praia, no Município de Carandaí, que está em andamento, seja corrigida, de modo a impedir que a ponte, no período das chuvas, represe as águas do Córrego Ibaté, causando transtornos quanto à defesa civil.

#	Proposição	Autor(es)	Ementa
30	RQC 10.246/2021	Celise Laviola João Leite Celinho Sintrocel Tito Torres Mauro Tramonte Bernardo Mucida	Requerem seja realizada audiência pública conjunta da Comissão Extraordinária Pró-Ferrovias Mineiras e da Comissão de Segurança Pública para entrega de diploma relativo a voto de congratulações com a 1ª Companhia de Meio Ambiente do Batalhão de Polícia Militar de Meio Ambiente, nas pessoas da Ten. Bárbara, do Cb. Araújo, do Sgt. Almeida e da Sd. Lais, pela atuação que paralisou a construção irregular de um galpão metálico no entorno da linha ferroviária localizada na área da Estação Ecológica do Cercadinho, no Bairro Belvedere.
31	RQC 10.350/2021	Cristiano Silveira	Requer seja encaminhado ao diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres pedido de informações sobre a previsão de início das intervenções na ferrovia pela qual passará o trem turístico Rio-Minas, no trecho compreendido entre os Municípios de Além Paraíba e Cataguases.
32	RQC 10.377/2021	João Leite Mauro Tramonte Gustavo Mitre	Requerem seja realizada audiência pública para debater os projetos de trens turísticos que constam no Plano Estratégico Ferroviário do Estado de Minas Gerais, elaborado pela Fundação Dom Cabral.
33	RQC 10.378/2021	João Leite Mauro Tramonte Gustavo Mitre	Requerem seja realizada audiência pública, para a qual seja convidada a empresa VLI Logística, para debater as propostas apresentadas por essa concessionária ao Ministério da Infraestrutura para a obtenção de autorização para a construção de novos trechos ferroviários no Estado.
34	RQC 10.379/2021	João Leite Mauro Tramonte Gustavo Mitre	Requerem seja realizada audiência pública, para a qual seja convidada a empresa Macro Desenvolvimento Ltda., para debater a proposta por ela apresentada ao Ministério da Infraestrutura para a obtenção de autorização para a construção de uma ferrovia ligando o Município de Sete Lagoas ao Município de Presidente Kennedy, no Espírito Santo.
35	RQC 10.389/2021	Arnaldo Silva	Requer seja realizada audiência pública no Município de Santa Vitória para debater a implantação de trecho ferroviário já contemplado no Plano Estratégico Ferroviário do Estado de Minas Gerais, entre Uberlândia e Chaveslândia, no Distrito de Santa Vitória.
36	RQC 10.507/2021	João Leite Celinho Sintrocel Mauro Tramonte Raul Belém	Requer seja encaminhado à Agência Nacional de Transportes Terrestres e ao Ministério de Infraestrutura pedido de providências para que seja determinada como obrigação das concessionárias do transporte ferroviário que atravessam Minas Gerais a recuperação da infraestrutura e da superestrutura ferroviária de todos os trechos de trens turísticos abrangidos pelo Plano Estratégico Ferroviário de Minas Gerais.
37	RQC 10.508/2021	João Leite Celinho Sintrocel Mauro Tramonte Raul Belém	Requerem seja encaminhado à Ferrovia Centro-Atlântica, em Belo Horizonte, e à Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT – pedido de providências para que seja concedido direito de passagem, com as necessárias adaptações e investimentos, entre a Estação Bauxita e o Município de Águas da Prata, em São Paulo, para viabilizar a implantação de um trem turístico entre Poços de Caldas e o citado município, e seja encaminhado aos referidos órgãos as notas taquigráficas da 8ª Reunião Extraordinária, que teve por finalidade conhecer os projetos de trens turísticos que constam no Plano Estratégico Ferroviário do Estado de Minas Gerais, elaborado pela Fundação Dom Cabral.
38	RQC 10.509/2021	João Leite Celinho Sintrocel Mauro Tramonte Raul Belém	Requerem seja encaminhado à Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade – Seinfra – pedido de providências para que sejam realizados estudos visando à implantação de trem turístico entre Cajuri e Cataguases, de forma a resgatar a importância histórica dos municípios da Zona da Mata Mineira.
39	RQC 10.560/2021	João Leite Gustavo Mitre Coronel Henrique	Requerem seja encaminhado à Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade – Seinfra – pedido de providências para que seja solicitado à Fundação Dom Cabral estudo de viabilidade econômica de um trem turístico entre os Municípios de Belo Horizonte e Catas Altas.

#	Proposição	Autor(es)	Ementa
40	RQC 10.562/2021	João Leite Gustavo Mitre Coronel Henrique	Requerem seja realizada audiência pública conjunta com a Comissão de Segurança Pública para debater com a Polícia Civil e a Polícia Militar os furtos de ferro-gusa ao longo da linha férrea na Grande BH, entre os Bairros Calafate, em Belo Horizonte, e Vila São Paulo, em Contagem.
41	RQC 10.563/2021	João Leite Gustavo Mitre Coronel Henrique	Requerem seja realizada audiência pública para conhecer os estudos de modelagem econômica feitos em parceria com o BID para implantação de ferrovias no Estado.
42	RQC 10.564/2021	João Leite Gustavo Mitre Coronel Henrique	Requerem sejam encaminhadas ao Sr. Fernando Martins, procurador do Ministério Público Federal, a Recomendação Conjunta PJ – CPPC 11/2018, do Ministério Público do Estado de Minas Gerais, e as notas taquigráficas da 8ª Reunião Extraordinária, que teve por finalidade conhecer os projetos de trens turísticos que constam no Plano Estratégico Ferroviário do Estado de Minas Gerais, elaborado pela Fundação Dom Cabral, para conhecimento e providências.
43	RQC 10.565/2021	João Leite Gustavo Mitre Coronel Henrique	Requerem seja realizada audiência pública para debater o financiamento voltado para a retomada do transporte de passageiros por linhas férreas, tanto os com características turísticas quanto os de caráter regular.
44	RQC 10.619/2021	João Leite	Requer seja encaminhado à VLI-Logística ofício do diretor do Museu de História e Ciências Naturais de Além Paraíba, em que solicita autorização a essa empresa para que a Locomotiva a Vapor nº 51 possa transitar no perímetro urbano, entre as Estações Ferroviárias de Porto Novo e São José, nesse município.
45	RQC 10.637/2021	João Leite	Requer seja encaminhado ao diretor-geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte pedido de informações sobre a cessão da estação ferroviária Esperança, no Município Itabirito, tendo em vista a denúncia feita a essa comissão, de que a estação está sendo utilizada por uma oficina de ferro velho.
46	RQC 10.638/2021	João Leite	Requer seja realizada audiência pública para debater com a empresa Progress Rail, a Caterpillar Company a adoção de novas tecnologias utilizadas na tração de locomotivas.
47	RQC 10.640/2021	João Leite	Requer seja realizada audiência pública para debater a interface entre a localização dos portos secos, a infraestrutura logística, notadamente a infraestrutura ferroviária, e o desenvolvimento regional de Minas Gerais, tendo como base pesquisa acadêmica realizada pelo professor Rodrigo Affonso de Albuquerque Nóbrega e outros pesquisadores do Instituto de Geociências da Escola de Engenharia da UFMG e da Faculdade de Engenharia Agrícola da Unicamp.
48	RQC 10.650/2021	Doutor Jean Freire	Requer seja realizada audiência pública no Município de Araçuaí para debater a reativação da Ferrovia Bahia-Minas e o impacto dessa medida nas regiões do Vale do Jequitinhonha e Mucuri.
49	RQC 10.680/2021	Rosângela Reis	Requer seja realizada audiência pública conjunta com a Comissão de Assuntos Municipais e Regionalização para debater os projetos e as obras viárias a serem realizadas na Estrada de Ferro Minas-Espírito Santo, que liga a região do Vale do Aço, no Leste mineiro, ao Município de São Mateus, no Estado do Espírito Santo.
50	RQC 10.692/2021	João Leite Fernando Pacheco Coronel Henrique	Requerem seja encaminhado à Secretaria Nacional de Aviação Civil do Ministério da Infraestrutura e à Agência Nacional de Aviação Civil – Anac – pedido de providências para que seja incluída, entre as obrigações da concessionária e em substituição à construção da segunda pista de pousos e decolagens, prevista no contrato de concessão do Aeroporto Internacional de Belo Horizonte – Confins –, a implantação de uma linha férrea (VLT, monotrilho ou trem de superfície) interligando a capital mineira àquele aeródromo.

#	Proposição	Autor(es)	Ementa
51	RQC 10.693/2021	João Leite Fernando Pacheco Coronel Henrique	Requer seja encaminhado ao Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento – Mapa –, à Receita Federal do Brasil e à Agência Nacional de Vigilância Sanitária – Anvisa – pedido de providências para que viabilizem o funcionamento 24 horas dos postos de desembarço de importação e exportação, respectivamente, da vigilância agropecuária, da aduana e da vigilância sanitária, existentes no Aeroporto Internacional de Belo Horizonte – Confins.
52	RQC 10.694/2021	João Leite Fernando Pacheco Coronel Henrique	Requerem seja realizada audiência pública para debater a implantação da escola ferroviária no Município de Conselheiro Lafaiete.
53	RQC 10.721/2021	João Leite Professor Cleiton Gustavo Mitre	Requer seja encaminhado ao governador do Estado, ao ministro da Infraestrutura, ao secretário de Estado de Infraestrutura e Mobilidade, ao procurador do Ministério Público Federal, Dr. Fernando Martins, ao presidente da Ferrovia Centro-Atlântica, ao diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres e ao diretor-geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, a Carta de Cataguases, documento redigido a partir de audiência pública realizada em 17/9/2021, no Município de Cataguases, que debateu questões relacionadas à revitalização do trecho ferroviário denominado Linha Mineira.
54	RQC 10.722/2021	João Leite Professor Cleiton Gustavo Mitre	Requer seja realizada audiência pública para debater a regulamentação, pela Agência Nacional de Transportes Terrestres, da destinação pela Estrada de Ferro Vitória a Minas de recursos para projetos e estudos de desenvolvimento tecnológico ferroviário e para a preservação da memória ferroviária.
55	RQC 10.778/2021	João Leite Sargento Rodrigues Gustavo Mitre Coronel Sandro	Requerem sejam encaminhadas à empresa VLI Logística as notas taquigráficas da 1ª Reunião Conjunta com a Comissão de Segurança Pública, que teve por finalidade debater com a Polícia Civil e a Polícia Militar de Minas Gerais os furtos de ferro-gusa que acontecem ao longo da linha férrea na Grande BH, entre os Bairros Calafate, em Belo Horizonte, e Vila São Paulo, em Contagem, para conhecimento.
56	RQC 10.779/2021	João Leite Sargento Rodrigues Gustavo Mitre Coronel Sandro	Requerem seja encaminhado à VLI Logística pedido de informações consubstanciadas em relatório referente a ocorrências de roubo e furtos de ferro-gusa na Região Metropolitana de Belo Horizonte, acompanhado da cópia dos registros de ocorrência referentes a esses fatos.
57	RQC 10.780/2021	João Leite Sargento Rodrigues Gustavo Mitre Coronel Sandro	Requerem sejam encaminhadas ao Centro de Apoio Operacional das Promotorias de Justiça das Crianças e dos Adolescentes as notas taquigráficas da 1ª Reunião Conjunta com a Comissão de Segurança Pública, que teve por finalidade debater com a Polícia Civil e a Polícia Militar de Minas Gerais os furtos de ferro-gusa que acontecem ao longo da linha férrea na Grande BH, entre os Bairros Calafate, em Belo Horizonte, e Vila São Paulo, em Contagem, para conhecimento.
58	RQC 10.781/2021	João Leite Sargento Rodrigues Gustavo Mitre Coronel Sandro	Requerem sejam encaminhadas à Procuradoria Regional da República da 1ª Região do Ministério Público Federal as notas taquigráficas da 1ª Reunião Conjunta com a Comissão de Segurança Pública, que teve por finalidade debater com a Polícia Civil e a Polícia Militar de Minas Gerais os furtos de ferro-gusa que acontecem ao longo da linha férrea na Grande BH, entre os Bairros Calafate, em Belo Horizonte, e Vila São Paulo, em Contagem, para conhecimento.
59	RQC 10.782/2021	João Leite Sargento Rodrigues Gustavo Mitre Coronel Sandro	Requerem sejam encaminhadas ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes as notas taquigráficas da 1ª Reunião Conjunta com a Comissão de Segurança Pública, que teve por finalidade debater com a Polícia Civil e a Polícia Militar de Minas Gerais os furtos de ferro-gusa que acontecem ao longo da linha férrea na Grande BH, entre os Bairros Calafate, em Belo Horizonte, e Vila São Paulo, em Contagem, para conhecimento.

#	Proposição	Autor(es)	Ementa
60	RQC 10.783/2021	João Leite Sargento Rodrigues Gustavo Mitre Coronel Sandro	Requerem sejam encaminhadas à Defensoria Pública Especializada dos Direitos das Crianças e dos Adolescentes as notas taquigráficas da 1ª Reunião Conjunta com a Comissão de Segurança Pública, que teve por finalidade debater com a Polícia Civil e a Polícia Militar de Minas Gerais os furtos de ferro-gusa que acontecem ao longo da linha férrea na Grande BH, entre os Bairros Calafate, em Belo Horizonte, e Vila São Paulo, em Contagem, para conhecimento.
61	RQC 10.785/2021	João Leite Sargento Rodrigues Gustavo Mitre Coronel Sandro	Requerem sejam encaminhadas ao Comando-Geral do Corpo de Bombeiros Militar de Minas Gerais as notas taquigráficas da 1ª Reunião Conjunta com a Comissão de Segurança Pública, que teve por finalidade debater com a Polícia Civil e a Polícia Militar de Minas Gerais os furtos de ferro-gusa que acontecem ao longo da linha férrea na Grande BH, entre os Bairros Calafate, em Belo Horizonte, e Vila São Paulo, em Contagem, para conhecimento.
62	RQC 10.786/2021	João Leite Sargento Rodrigues Gustavo Mitre Coronel Sandro	Requerem sejam encaminhadas ao Comando-Geral da Polícia Militar do Estado de Minas Gerais as notas taquigráficas da 1ª Reunião Conjunta com a Comissão de Segurança Pública, que teve por finalidade debater com a Polícia Civil e a Polícia Militar de Minas Gerais os furtos de ferro-gusa que acontecem ao longo da linha férrea na Grande BH, entre os Bairros Calafate, em Belo Horizonte, e Vila São Paulo, em Contagem, para conhecimento.
63	RQC 10.787/2021	João Leite Sargento Rodrigues Gustavo Mitre Coronel Sandro	Requerem sejam encaminhadas à Chefia da Polícia Civil do Estado de Minas Gerais as notas taquigráficas da 1ª Reunião conjunta com a Comissão de Segurança Pública, que teve por finalidade debater com a Polícia Civil e a Polícia Militar de Minas Gerais os furtos de ferro-gusa que acontecem ao longo da linha férrea na Grande BH, entre os Bairros Calafate, em Belo Horizonte, e Vila São Paulo, em Contagem, para conhecimento.
64	RQC 10.859/2021	Rosângela Reis	Requer seja realizada audiência pública conjunta com a Comissão de Assuntos Municipais e Regionalização, no Município de Ipatinga, para debater os projetos e as obras viárias a serem realizadas com a construção da nova ferrovia que ligará a região do Vale do Aço, no Leste mineiro, ao Município de São Mateus (ES).
65	RQC 11.199/2021	Celinho Sintrocel	Requer seja encaminhado ao secretário de Estado de Infraestrutura e Mobilidade e ao diretor-geral do Departamento de Edificações e Estradas de Rodagem do Estado de Minas Gerais – DER-MG – pedido de informações acerca das medidas que já foram tomadas ou estão sendo planejadas para colocar em prática e fiscalizar o cumprimento da Lei nº 23.941, de 2021, incluindo normativas internas, orientações e treinamentos de servidores responsáveis pela área, esclarecimento da população e de usuários, bem como acerca do número de autuações já registradas.
66	RQC 11.697/2022	Doutor Jean Freire	Requer seja realizada audiência pública para debater os impactos do projeto do Grupo Petrocity, que cria um complexo ferroviário ligando o Centro-Oeste brasileiro ao Porto de São Mateus, no Espírito Santo, envolvendo mais de 41 municípios mineiros.
67	RQC 11.715/2022	João Leite Neilando Pimenta Doutor Jean Freire Gustavo Santana Mauro Tramonte Gustavo Mitre	Requerem seja realizada audiência pública em Teófilo Otôni para debater as oportunidades decorrentes dos projetos de ferrovias que passam pelos Vales do Jequitinhonha e Mucuri, com a presença do Sindcomércio de Teófilo Otôni e região e de outras entidades.
68	RQC 11.716/2022	Carlos Pimenta João Leite Gustavo Santana Mauro Tramonte Gustavo Mitre	Requerem seja realizada audiência pública em Montes Claros para debater a importância de se ampliar a infraestrutura logística no Norte de Minas Gerais, incluindo portos secos e ferrovias, tendo em vista a participação expressiva dessa região do Estado na produção econômica e a necessidade de se amplificar o desenvolvimento regional.

#	Proposição	Autor(es)	Ementa
69	RQC 11.717/2022	João Leite	Requerem sejam encaminhadas à Superintendência de Infraestrutura Ferroviária da Secretaria de Estado de Infraestrutura – Seinfra –, à ONG Trem, ao Circuito Ferroviário Vale Verde e ao Circuito Turístico Serras de Minas, as correspondências recebidas na 1ª Reunião Extraordinária da comissão, realizada em 10/3/2022.
70	RQC 11.718/2022	João Leite Mauro Tramonte Gustavo Mitre	Requerem seja encaminhado a Alexandre Silveira, senador da República, pedido de providências para que faça gestões junto ao Ministério da Economia com vistas a paralisar o processo de venda de terrenos do antigo Ramal Águas Claras da Rede Ferroviária Federal, localizados no Município de Nova Lima e em Belo Horizonte, tendo em vista que eles são de extremo interesse da população mineira para a implantação de trens turísticos, além de serem fundamentais como área de recarga do manancial Cercadinho, relevante fonte de abastecimento da Região Metropolitana de Belo Horizonte.
71	RQC 11.874/2022	Carlos Pimenta	Requer seja realizada audiência pública na cidade de Nanuque para debater o retorno da Ferrovia Bahia-Minas.
72	RQC 12.338/2022	Mauro Tramonte	Requer seja encaminhado ao secretário de Estado de Infraestrutura e Mobilidade pedido de providências para que seja considerada a relevância de Poços de Caldas para o Plano Estratégico Ferroviário, considerando-se o potencial turístico e de desenvolvimento econômico desse município para a região.
73	RQC 12.472/2022	João Leite Sargento Rodrigues Roberto Andrade Gustavo Mitre	Requerem seja realizada audiência pública, no Município de Pedro Leopoldo, para tratar da implantação de um terminal logístico no município.
74	RQC 12.473/2022	João Leite Sargento Rodrigues Roberto Andrade Gustavo Mitre	Requerem seja realizada audiência pública, no Município de Conceição do Mato Dentro, para tratar do impacto da implantação de trecho ferroviário no município e em cidades vizinhas.
75	RQC 12.477/2022	João Leite	Requer seja encaminhado ao diretor-presidente da Agência Nacional de Transportes Terrestres, ao ministro da Infraestrutura e ao diretor-presidente da Vale S.A. pedido de informações sobre as providências, as tratativas e o prazo previsto para que sejam implantados os novos horários do trem de passageiros na Estrada de Ferro Vitória a Minas, obrigação prevista no novo contrato de concessão assinado entre a Vale e o governo federal.
76	RQC 12.478/2022	João Leite	Requer sejam encaminhados ao diretor-presidente da Agência Nacional de Transportes Terrestres pedido de informações sobre o motivo pelo qual o trem Vitória-Minas, no sentido Pedro Nolasco-Belo Horizonte, está operando apenas até a Estação Dois Irmãos, diferentemente do sentido oposto, em que a operação inclui toda a extensão da linha, e a razão pela qual os portões da Estação Central, em Belo Horizonte, são fechados 15 minutos antes do horário previsto para a partida do trem; e pedido de providências para que esses problemas sejam resolvidos o quanto antes, em benefício da população mineira.
77	RQC 12.593/2022	João Leite Gustavo Mitre	Requerem seja realizada audiência pública, no Município de Três Corações, para debater a viabilização da recomposição integral da infra e da superestruturas da ferrovia que liga o referido município ao Município de Cruzeiro, em São Paulo, de forma a possibilitar a reativação completa das operações ferroviárias nesse trecho.
78	RQC 12.603/2022	João Leite	Requer seja encaminhado ao secretário de Estado de Infraestrutura e Mobilidade pedido de providências para que sejam realizados investimentos na infraestrutura de transporte do Município de Dom Joaquim, de modo a interligar o município com os projetos ferroviários que estão sendo planejados para a região de Conceição do Mato Dentro.

#	Proposição	Autor(es)	Ementa
79	RQC 12.604/2022	João Leite	Requer que seja encaminhado à Prefeitura e à Câmara Municipal de Conceição do Mato Dentro, à Mineradora Anglo American, à Companhia Wabtec, à Fábrica de Locomotivas da Caterpillar, à Fapemig, à Universidade Federal de Viçosa e à Macro Desenvolvimento pedido de providências para que seja viabilizado um polo de pesquisa e de ensino sobre ferrovias em Conceição do Mato Dentro.
80	RQC 12.605/2022	Carlos Pimenta Deputado João Leite	Requerem seja realizada audiência pública para debater a inclusão, no Plano Estratégico Ferroviário de Minas Gerais, dos projetos de novas ferrovias previstos em pedidos de autorização ferroviária ao governo federal.
81	RQC 12.606/2022	Carlos Pimenta João Leite	Requerem seja encaminhado ao Ministério de Infraestrutura e Logística pedido de informações sobre o andamento do pedido de autorização ferroviária da ligação Minas Gerais-Bahia no âmbito do Projeto Multimodal de Caravelas.
82	RQC 12.607/2022	Carlos Pimenta João Leite	Requerem seja encaminhado ao presidente do Congresso Nacional pedido de providências para que o governo federal agilize a liberação da autorização ferroviária da ligação por ferrovia entre Minas Gerais e Bahia no âmbito do Projeto Multimodal de Caravelas.
83	RQC 13.078/2022	João Leite Gustavo Mitre Zé Reis	Requerem seja encaminhado à Fiemg, à ACMinas, à Secretaria de Estado de Cultura e Turismo, à Confederação Nacional de Transporte em Minas Gerais e à Confederação Nacional de Agricultura e Pecuária em Minas Gerais pedido de providências para que se articulem e financiem projetos para a retomada do setor ferroviário no Sul do Estado.
84	RQC 13.079/2022	João Leite Gustavo Mitre Zé Reis	Requerem seja encaminhado à Procuradoria da República no Município de Pouso Alegre pedido de providências para que se manifeste sobre o retorno da locomotiva Baldwin 205 ao Município de Machado, ressaltando-se que essa locomotiva se encontra sob a guarda da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária – ABPF – em Campinas (SP), aguardando aval dessa procuradoria para que retorne ao local onde operou por décadas no século passado.
85	RQC 13.080/2022	João Leite Gustavo Mitre Zé Reis	Requerem seja encaminhado à Superintendência do Patrimônio da União pedido de providências para que, em articulação com a Prefeitura Municipal de Passa-Quatro, garanta a manutenção e a retomada das faixas de domínio de antigas linhas ferroviárias que atravessam esse município, ressaltando-se que a prefeitura encontra-se à disposição para auxiliar a União nas tratativas com os atuais ocupantes desses locais, para que eventuais realocações ocorram da forma mais tranquila possível.
86	RQC 13.082/2022	João Leite Gustavo Mitre Zé Reis	Requerem seja encaminhado às empresas Claro, Vivo e Tim pedido de providências para que seja avaliada a possibilidade de se aproveitarem as faixas de domínio de ferrovias (operacionais e não operacionais) para a instalação de antenas de comunicação, implantando ou melhorando os sinais de telefonia móvel nas suas adjacências, a maioria localidades rurais com sinais fracos ou inexistentes.
87	RQC 13.083/2022	João Leite Gustavo Mitre Zé Reis	Requerem seja encaminhado ao Corpo de Bombeiros Militar pedido de providências para que seja incluído na formação de novos soldados e oficiais o tema enfrentamento de desastres ferroviários.
88	RQC 13.084/2022	João Leite Gustavo Mitre Zé Reis	Requerem seja encaminhado à Polícia Militar e à Polícia Civil pedido de providências para que seja construído um plano estadual de proteção das linhas ferroviárias (trechos operacionais e não operacionais), leitos e faixas de domínio ferroviários, trilhos, dormentes e demais estruturas ferroviárias.
89	RQC 13.085/2022	João Leite Gustavo Mitre Zé Reis	Requerem seja encaminhado à Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico, Ciência, Tecnologia e Ensino Superior e à Universidade Unincor pedido de providências para que sejam elaborados estudos visando à implantação de um curso de medicina no Município de Três Corações.

#	Proposição	Autor(es)	Ementa
90	RQC 13.089/2022	João Leite Duarte Bechir	Requerem seja encaminhado ao secretário de Estado de Infraestrutura e Mobilidade pedido de informações sobre as ações adotadas pelo órgão visando à retomada das operações do trem turístico Ouro Preto-Mariana.
91	RQC 13.090/2022	João Leite Duarte Bechir	Requerem seja encaminhado ao CEO da Vale S.A., em Belo Horizonte, pedido de informações sobre as ações adotadas pela empresa e o cronograma para a retomada das operações do trem turístico Ouro Preto-Mariana.
92	RQC 13.091/2022	João Leite	Requer seja realizada audiência pública para debater a reformulação dos regulamentos das operações de direito de passagem e tráfego mútuo nos sistemas ferroviários federal e estadual, com vistas a alavancar novas ferrovias, <i>shortlines</i> e a competitividade no setor.
93	RQC 13.092/2022	João Leite Duarte Bechir	Requerem seja encaminhado à Polícia Militar de Minas Gerais – PMMG – à Polícia Civil do Estado de Minas Gerais – PCMG – ao Ministério Público de Minas Gerais – MPMG – e à Ferrovia Centro-Atlântica, em Belo Horizonte, pedido de providências para que seja investigado o furto de 850 metros de trilhos do trecho ferroviário localizado entre Gonçalves Ferreira e Marilândia, bem como sejam realizadas ações efetivas para se prevenirem novas ocorrências nas ferrovias mineiras, em especial nas ferrovias não operacionais existentes no Estado.
94	RQC 13.201/2022	João Leite	Requer seja realizada audiência pública para debater com a Vale S.A. a paralisação, após a queda de uma barreira, da linha ferroviária que liga os Municípios de Ouro Preto e Mariana, a qual só voltaria a operar em 2025.
95	RQC 13.202/2022	João Leite	Requer seja formulado voto de congratulações com o 3º-Sgt. PM Carlos Henrique Rajão Gonzales, o Sd. PM Fabricio Rodrigues, o Sd. PM Rafael Assis Vaz de Souza, o 2º-Ten. Elber Gustavo Gonçalves dos Santos, o 2º-Sgt. Evanio Pereira da Silva, o 2º-Sgt. Altemar Santos Nascimento e com o Cb. Paulo Vinicius Martins de Souza, sob o comando da Cel. Gracielle Rodrigues Santos, pela atuação na ocorrência, em 23/8/2022, que resultou na prisão de cinco pessoas suspeitas de furtar trilhos na zona rural de Sete Lagoas, na região Central de Minas Gerais, e na apreensão de 27 partes de trilhos de 2,5 metros, 58 dormentes, dois carrinhos (trole ferroviário), um <i>kit</i> -maçarico, um botijão de gás propano, dois cilindros de oxicorte, uma alavanca, uma chave de rodas e quatro rodas de carrinho, além de três chaves de boca e uma chave de cano.
96	RQC 13.203/2022	João Leite Roberto Andrade Cristiano Silveira	Requerem seja encaminhado à Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade, à Invest Minas, à Concessionária VLI e à Prefeitura Municipal de Pedro Leopoldo pedido de providências para a implantação de um porto seco no Município de Pedro Leopoldo.
97	RQC 13.204/2022	João Leite Roberto Andrade Cristiano Silveira	Requerem seja encaminhado à Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade pedido de providências para que estudos complementares ao Plano Estratégico Ferroviário contemplem o Terminal Logístico Multimodal em Pedro Leopoldo e sejam agregados ao estudo de potencial de cargas do município os bens e insumos processados pelo aeroporto industrial de Confins.
98	RQC 13.205/2022	João Leite Roberto Andrade Cristiano Silveira	Requerem seja encaminhado à Secretaria do Patrimônio da União pedido de providências para que sejam viabilizados terrenos sob sua custódia do projeto do <i>hub</i> logístico rodoviário, ferroviário e aeroviário no Município de Pedro Leopoldo e região.
99	RQC 13.206/2022	João Leite Roberto Andrade Cristiano Silveira	Requerem seja realizada audiência pública para debater o cronograma de implementação, na Estrada de Ferro Vitória a Minas, do trem de passageiros no horário noturno, conforme estipula o novo contrato de concessão da ferrovia.

#	Proposição	Autor(es)	Ementa
100	RQC 13.207/2022	João Leite Roberto Andrade Cristiano Silveira	Requerem seja encaminhado à Agência de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Belo Horizonte – RMBH – pedido de providências para que os estudos do Plano de Mobilidade da Região Metropolitana de Belo Horizonte e do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Belo Horizonte contemplem o Terminal Logístico Multimodal de Pedro Leopoldo.
101	RQC 13.208/2022	João Leite Roberto Andrade Cristiano Silveira	Requerem seja encaminhado à Concessionária VLI pedido de providências para que no processo de renovação antecipada do contrato de concessão seja incluído, como compromisso, um terminal de cargas no Município de Pedro Leopoldo.
102	RQC 13.209/2022	João Leite Roberto Andrade Cristiano Silveira	Requerem seja encaminhado às concessionárias ferroviárias MRS Logística e VLI Logística pedido de providências para que cargas oriundas dos Estados de São Paulo e Rio de Janeiro, com destino ao aeroporto industrial de Confins, sejam transportados por meio de ferrovias.
103	<a href="#">RQC 13.210/2022</a>	João Leite Roberto Andrade Cristiano Silveira	Requerem seja encaminhado à Invest Minas pedido de providências para que seja prestado suporte técnico a projetos de desenvolvimento econômico no Município de Pedro Leopoldo, em especial o do terminal logístico multimodal e o da reativação do terminal ferroviário da Cauê.
104	<a href="#">RQC 13.211/2022</a>	João Leite Roberto Andrade Cristiano Silveira	Requerem seja encaminhado à Concessionária BH Airport, à Secretaria do Patrimônio da União em Minas Gerais e à Prefeitura Municipal de Pedro Leopoldo pedido de providências para que seja viabilizada área para funcionamento do projeto de uma escola técnica de formação de especialistas em manutenção de aeronaves.
105	<a href="#">RQC 13.306/2022</a>	João Leite	Requer seja formulado voto de congratulações com os Srs. Márcio Júnio de Oliveira Rezende Silva, assessor, Adilson de Brito, do Apoio ao Evento, Gustavo Gomes Machado, consultor, Humberto Alvim Guimarães, consultor, e Phillipe Marques Carvalho Maciel, consultor, e com as Sras. Cristina de Noronha Magalhães, consultora, Juliana Batista de Souza Franca, consultora, Adriana Láussea Meneses Lacerda, revisora, e com a Polícia Legislativa e a Diretoria de Comunicação da ALMG pela dedicação e pela excelência dos trabalhos realizados junto à Comissão Pró-Ferrovias Mineiras, que muito contribuem para a qualidade do serviço prestado ao povo mineiro.
106	<a href="#">RQC 13.307/2022</a>	João Leite	Requer seja realizada audiência de convidados para entrega dos diplomas referentes aos votos de congratulações de que trata o Requerimento em Comissão nº 13.306/2022.

## ANEXO II – EVENTOS REALIZADOS PELA COMISSÃO

	<b>Data</b>	<b>Local</b>	<b>Evento</b>	<b>Finalidade</b>
1	12/8/2021	ALMG	Reunião Extraordinária	Eleger o presidente e o vice-presidente
2	16/8/2021	ALMG	Reunião Extraordinária	Apreciar a matéria constante na pauta, receber, discutir e votar proposições da comissão.
3	26/8/2021	ALMG	Reunião Extraordinária/Audiência Pública	Debater a multa referente à Ferrovia Centro-Atlântica – FCA.
4	31/8/2021	ALMG	Reunião Extraordinária/Audiência Pública	Debater a retomada da Estrada de Ferro Bahia-Minas.
5	9/9/2021	ALMG	Reunião Extraordinária/Audiência Pública	Debater o projeto ferroviário Belvedere-Olhos D'água, na Região Metropolitana de Belo Horizonte.
6	16/9/2021	ALMG	Reunião Extraordinária/Audiência Pública	Debater o transporte ferroviário de cargas e passageiros na região do Alto-Paranaíba.
7	21/9/2021	ALMG	Reunião Extraordinária/Audiência Pública	Debater o projeto do novo trecho ferroviário que ligará Ipatinga a São Mateus (ES) e a extensão até o Parque Industrial Vale do Aço.
8	29/9/2021	ALMG	Reunião Extraordinária	Apreciar a matéria constante na pauta, receber, discutir e votar proposições da comissão.
9	7/10/2021	ALMG	Reunião Extraordinária/Audiência Pública	Conhecer os projetos de trens turísticos que constam no Plano Estratégico Ferroviário do Estado de Minas Gerais, elaborado pela Fundação Dom Cabral.
10	14/10/2021	ALMG	Reunião Extraordinária/Audiência Pública	Debater sobre a tecnologia do uso do gás natural para a tração ferroviária.
11	21/10/2021	ALMG	Reunião Extraordinária/Audiência Pública	Conhecer os estudos de modelagem econômica feitos em parceria com o BID para implantação de ferrovias no Estado.

	<b>Data</b>	<b>Local</b>	<b>Evento</b>	<b>Finalidade</b>
12	28/10/2021	ALMG	Reunião Extraordinária/Audiência Pública	Debater com a empresa Progress Rail, a Caterpillar Company, sobre a adoção de novas tecnologias utilizadas na tração de locomotivas.
13	11/11/2021	ALMG	Reunião Conjunta/Comissão Pró-Ferrovias Mineiras e Comissão de Segurança Pública	Debater com a Polícia Civil e Polícia Militar de Minas Gerais os furtos de ferro-gusa que acontecem ao longo da linha férrea na Grande BH, entre os Bairros Calafate, em Belo Horizonte, e Vila São Paulo, em Contagem.
14	3/12/2021	ALMG	Reunião Extraordinária/Audiência Pública	Debater os projetos ligados ao Circuito Ferroviário Vale Verde, a situação do trecho ferroviário entre Lavras e Varginha e as obras previstas para esse trecho.
15	10/3/2022	ALMG	Reunião Extraordinária/Audiência Pública	Debater a interface entre a localização dos portos secos, a infraestrutura logística, notadamente a infraestrutura ferroviária, e o desenvolvimento regional de Minas Gerais.
16	24/3/2022	ALMG	Reunião Extraordinária/Audiência Pública	Debater o financiamento voltado para a retomada do transporte de passageiros por linhas férreas, tanto os com características turísticas quanto os de caráter regular.
17	25/5/2022	ALMG	Reunião Extraordinária	Apreciar a matéria constante na pauta, receber, discutir e votar proposições da comissão.
18	2/6/2022	Câmara Municipal de Conceição do Mato Dentro	Reunião Extraordinária/Audiência Pública	Debater o impacto da implantação de trecho ferroviário no Município de Conceição do Mato Dentro e cidades vizinhas.
19	10/6/2022	Câmara Municipal de Nanuque	Reunião Extraordinária/Audiência Pública	Debater o retorno da Ferrovia Bahia-Minas.
20	15/6/2022	ALMG	Reunião Extraordinária	Apreciar a matéria constante na pauta, receber, discutir e votar proposições da comissão.

	<b>Data</b>	<b>Local</b>	<b>Evento</b>	<b>Finalidade</b>
21	8/8/2022	Câmara Municipal de Três Corações	Reunião Extraordinária/Audiência Pública	Debater a viabilização da recomposição integral da infra e da superestrutura da ferrovia que liga o Município de Três Corações ao Município de Cruzeiro.
22	10/8/2022	ALMG	Reunião Extraordinária	Apreciar a matéria constante na pauta, receber, discutir e votar proposições da comissão.
23	26/8/2022	Câmara Municipal de Pedro Leopoldo	Reunião Extraordinária/Audiência Pública	Debater a implantação de um terminal logístico no Município de Pedro Leopoldo.
24	25/10/2022	ALMG	Reunião Extraordinária	Apreciar a matéria constante na pauta, receber, discutir e votar proposições da comissão.
25	07/12/22	ALMG	Reunião Extraordinária	Proceder à entrega dos diplomas referentes aos votos de congratulações com os Srs. Márcio Júnio de Oliveira Rezende Silva, assessor, Adilson de Brito, do Apoio ao Evento, Gustavo Gomes Machado, consultor, Humberto Alvim Guimarães, consultor, e Phillipe Marques Carvalho Maciel, consultor, e com as Sras. Cristina de Noronha Magalhães, consultora, Juliana Batista de Souza Franca, consultora, Adriana Láussea Meneses Lacerda, revisora, e com a Polícia Legislativa e a Diretoria de Comunicação da ALMG pela dedicação e pela excelência dos trabalhos realizados junto à Comissão Pró-Ferrovias Mineiras, que muito contribuem para a qualidade do serviço prestado ao povo mineiro, e para apreciar o relatório final das atividades da comissão.

## **ANEXO III – RESUMO DAS AUDIÊNCIAS PÚBLICAS REALIZADAS PELA COMISSÃO**

### **Resumo da Audiência de 26/8/2021**

#### *1. Apresentação*

Participaram da reunião o presidente da comissão, deputado João Leite, o vice-presidente, deputado Gustavo Mitre, as deputadas Celise Laviola e Laura Serrano e o deputado Coronel Henrique. Além dos parlamentares, estiveram presentes Sérgio Vitarelli, presidente do Circuito Turístico Serras de Minas; Sérgio Motta de Mello, presidente da ONG Apito; Marcos Vinícius da Silva Bizarro, prefeito de Coronel Fabriciano; César Mori Júnior, presidente do Circuito Ferroviário Vale Verde; Renato Zoroastro, vereador de Ouro Preto; André Martins Borges, diretor do Museu de História e Ciências Naturais de Além Paraíba; Rodrigo Câmara, secretário de Turismo, Indústria e Comércio de Ouro Preto; Vânia Silveira de Pádua Cardoso, superintendente de Transporte Ferroviário da Seinfra; Júnia Guimarães Melillo, secretária municipal de Patrimônio Cultural e Turismo de Itabirito; Jershon Ayres de Moraes, secretário do Circuito Turístico Serras de Minas; Fernando de Almeida Martins, procurador do Ministério Público Federal – MPF; Alexandre Christo Aleixo, integrante do Movimento para a Volta da Linha Caxambu-Baependi; Antônio Pastori, diretor da Associação Fluminense de Preservação Ferroviária; André Louis Tenuta Azevedo, diretor da ONG Trem; Deborah Marinho Motta, gerente da Intersid; Antônio Marcos Ramos de Freitas, secretário de Defesa de Mariana; Jean Mafra dos Reis, superintendente substituto de Transporte Ferroviário da Agência Nacional de Transportes Terrestres – Sufer-ANTT; Juliano Vasconcelos Gonçalves, prefeito de Mariana; Érica Rodrigues Zanon Silva, coordenadora de Patrimônio Ferroviário do Dnit; Antônio Augusto Moreira de Faria, professor da Universidade Federal de Minas Gerais e coordenador da Minastrilhos; Claudiomir José Martins Vieira, diretor da Associação Mineira dos Municípios; Ariston Ayres Rodrigues, coordenador-geral de Patrimônio Ferroviário do Dnit; Luiz Eduardo Pereira de Oliveira, assessor do Ministério Público Federal; Sílvio Ricardo Queiroz Pereira, diretor de comunicação da União das Associações de Moradores de Cataguases; e Leonardo Peixoto, diretor da Sociedade Mineira de Engenheiros.

## *2. Relato*

Inicialmente, o presidente da comissão, deputado João Leite, anunciou que a reunião destinava-se a debater a multa referente à Ferrovia Centro-Atlântica – FCA. Na sequência, dada a palavra ao procurador do MPF, Fernando de Almeida Martins, este apresentou uma breve contextualização histórica sobre o tema da audiência pública. Para ele, houve um abandono da linha ferroviária mineira em virtude da institucionalização de uma “ideologia rodoviarista”. Por conseguinte, no Estado, mesmo com contratos de concessão, há apenas 3.000km de malha ferroviária de uso efetivo. Outro fato levantado foi a greve dos caminhoneiros em 2018, que, segundo o procurador, ao colocar em evidência a necessidade da evolução do transporte ferroviário, possibilitou a ascensão da pauta à agenda pública.

Após longas tratativas, o representante do MPF acordou com a concessionária FCA o pagamento de R\$1,2 bilhão em multas para o Ministério da Infraestrutura. Ele lembrou que ao governo federal caberia o endereçamento e a execução de obras prioritárias de infraestrutura. Entretanto, ainda que a concessionária tenha pagado conforme acordado, não houve a separação da verba no orçamento. Para sanar esse problema, propôs a criação de uma conta vinculada, ou seja, com saque condicionado às ações concretas de investimento no setor, sugestão que recebeu apoio de outros convidados, como Antônio Pastori e Jereshon Ayres de Moraes, diretor da Associação Fluminense de Preservação Ferroviária e secretário do Circuito Turístico Serras de Minas, respectivamente.

Em seguida, o professor da UFMG e coordenador da Minastrilhos, Antônio Augusto Moreira de Faria, argumentou que a verba paga pela mineradora Vale, estimada em R\$527 milhões, fruto de acordo com o governo estadual, seria suficiente para realizar as obras do metrô da Região Metropolitana de Belo Horizonte, abrangendo inclusive o Município de Brumadinho. Entretanto, salientou que, para o projeto avançar, é fundamental que sejam realizadas modificações no modelo atual.

É nesse contexto que se inserem as críticas dos convidados à mineradora Vale. O prefeito de Coronel Fabriciano e representante da Associação Mineira dos Municípios, Marcos Bizarro, afirmou que as audiências públicas realizadas pela mineradora serviram somente “para inglês ver”. Já André Borges, diretor do Museu de História e Ciências Naturais de Além Paraíba, falou sobre a dificuldade de estabelecer diálogo com a FCA, diante do abandono das malhas ferroviárias do Estado. Nessa

mesma linha, o diretor da ONG Trem, André Tenuta, criticou a destinação da verba de compensação paga pela Vale exclusivamente para a construção do metrô da capital, pois, de acordo com ele, as regiões que poderiam e deveriam ter sido beneficiadas com obras ferroviárias foram ignoradas.

Por fim, Vânia Cardoso, superintendente de Transporte Ferroviário da Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade, ressaltou que Minas Gerais já conta com um plano estratégico ferroviário elaborado pela Fundação Dom Cabral. Além disso, na avaliação da superintendente, a legislação estadual é moderna e capaz de atrair investimentos da iniciativa privada para o desenvolvimento do setor no Estado.

## **Resumo da Audiência de 31/8/2021**

### *1. Apresentação*

Participaram da reunião o presidente da comissão, deputado João Leite, o vice-presidente, deputado Gustavo Mitre, a deputada Laura Serrano e os deputados Coronel Henrique, Gustavo Santana, Carlos Pimenta, Doutor Jean Freire.

Além dos parlamentares, estiveram presentes, como convidados, Éder Detrez Silva, vice-prefeito de Teófilo Otôni; Carlos Viana, assessor do deputado federal Aécio Neves; Vânia Silveira de Pádua Cardoso, superintendente de Transporte Ferroviário da Seinfra; Carlos Robson Rodrigues da Silva (Robinho), deputado estadual da Bahia; Luciana Sousa Machado Rodrigues, prefeita de Nova Viçosa (BA); Fernando Viana Cabral e Divino Passos, diretores da Multimodal Caravelas, da Bahia; Gilmar Souza da Silva, presidente da Câmara de Vereadores de Caravelas (BA); Sílvio Ramalho, prefeito de Caravelas (BA); Milton Orlando Ferreira de Passos, vice-prefeito de Francisco Badaró; Gilson Coleta Barbosa, prefeito de Nanuque; Jehu Pinto de Aguiar Filho, presidente do Conselho Regional de Administração – CRA; Paulo Eduardo Rocha Brant, vice-governador do Estado; Fábio Ramalho, deputado federal; e Gustavo Cunha Gibson, vereador de Contagem.

### *2. Relato*

Após a presidência da comissão anunciar que a reunião destinava-se a debater a retomada da Estrada de Ferro Bahia-Minas, a dupla Beto Lopes e Bárbara Barcelos realizou uma apresentação musical, cujas canções performadas faziam alusão aos trens que cruzavam os Estados da Bahia e de Minas Gerais.

Em seguida, dada a palavra ao deputado federal Fábio Ramalho, este argumentou que a indenização da mineradora Samarco, decorrente do rompimento da barragem em Mariana, pode ser uma alternativa para viabilizar a retomada da Estrada de Ferro Bahia-Minas. A sugestão também recebeu apoio do deputado Robinho, da Bahia.

Representando o Executivo Estadual, a superintendente de Transporte Ferroviário, Vânia Silveira de Pádua Cardoso, informou que o governo já conta com

plano estratégico ferroviário, elaborado pela Fundação Dom Cabral – FDC. A gestora destacou que Minas Gerais é o estado com mais protagonismo no setor de infraestrutura, pois dispõe de uma legislação moderna, que possibilita investimentos privados na área. Além disso, ressaltou que o estudo da estrada de ferro Bahia-Minas foi contemplado no planejamento estratégico estadual. Na estimativa da FDC, são necessários R\$3 bilhões para a execução do projeto, porém, a superintendente salientou que é preciso complementar a análise com mais estudos que possam traduzir melhor a realidade, o que foi reforçado pelo vice-governador do Estado.

Na sequência, Fernando Viana Cabral, diretor da Multimodal Caravelas, da Bahia, apresentou uma contextualização histórica e reforçou a necessidade da participação e articulação municipal, sobretudo nos diálogos, tendo em vista a imprescindibilidade de se compreender as realidades locais de cada município envolvido na Estrada de Ferro Bahia-Minas.

## **Resumo da Audiência de 9/9/2021**

### *1. Apresentação*

Participaram da audiência pública o presidente da comissão, deputado João Leite, o vice-presidente, deputado Gustavo Mitre, e os deputados Sargento Rodrigues e Mauro Tramonte.

Além dos deputados, estiveram presentes, como convidados, Bernard Martins, diretor jurídico do Grupo UAI e vice-presidente da Fundação Doimo; Elias Tergilene, fundador da Rede Popular Uai Shopping; Andréa Aon Martins Cardoso, representante do Iphan; Afonso Wallace Guimarães de Oliveira, arquiteto da Davila Arquitetura; Sérgio Motta de Mello, diretor da ONG Apito; Antônio Augusto Moreira de Faria, professor da UFMG e diretor da Minas Trilhos; Vânia Silveira de Pádua Cardoso, superintendente de Transporte Ferroviário da Seinfra; Aurélio Ferreira Braga; Álvaro Gonzaga, representante dos Moradores do Vila da Serra; Luiz Gustavo Vieira, geógrafo do Departamento de Projetos da Associação Mineira de Defesa do Ambiente – Amda; André Louis Tenuta Azevedo, diretor da ONG Trem; Rômulo Augusto Drummond, técnico do Iphan; e Leonardo Peixoto Carvalho Dias, diretor da Sociedade Mineira de Engenheiros.

### *2. Relato*

Inicialmente, o deputado João Leite anunciou que a reunião destinava-se a debater o projeto ferroviário Belvedere-Olhos D'água, na Região Metropolitana de Belo Horizonte. O parlamentar ressaltou a necessidade de cautela nas eventuais intervenções na região, sobretudo em relação a questões ambientais e tecnológicas. Além disso, reforçou que, por se tratar de uma área sob guarda da União, o diálogo com o governo federal é fundamental para que os projetos avancem.

Em seguida, foi dada a palavra a Bernard Martins e Elias Tergilene, representantes da Fundação Doimo, os quais apresentaram o projeto de trem turístico com origem no Belvedere e destino até Inhotim. Segundo eles, para viabilizar o parque ferroviário linear, será necessário apenas adequar a infraestrutura ao espaço já criado naturalmente, construindo circuitos de lazer e equipamentos de uso público.

Destacaram também que o referido projeto, pautado pela preservação do meio ambiente, trará impactos positivos ao desenvolvimento econômico de Minas Gerais. O caráter multidimensional da proposta da fundação recebeu apoio de Antônio Augusto Moreira de Faria, diretor da Minas Trilhos, pois, segundo ele, relaciona harmonicamente os aspectos ambientais, tecnológicos e ambientais.

Na sequência, em sua apresentação, Luiz Gustavo Vieira, geógrafo e professor da UFMG, mencionou que foram realizados, ao longo do tempo, vários desenhos de corredores ecológicos para a área ferroviária supracitada. Além disso, como integrante do Departamento de Projetos da Amda, apresentou três cenários para o espaço abandonado. O primeiro é o cenário de base, como está hoje, com impactos socioeconômicos negativos. Já o segundo contempla investimentos em infraestrutura urbana que trariam melhorias ao trânsito metropolitano. Por fim, o terceiro cenário apresentado por Luiz considera a construção de um parque linear. Em sua análise comparativa, o geógrafo defendeu que este último é o que mais proporciona benefícios à sociedade civil, tanto em termos sociais quanto econômicos. De forma análoga, outros participantes da audiência saíram em defesa da implantação de um parque linear ferroviário Belvedere-Olhos D'água. Um deles é Sérgio Motta de Mello, diretor da ONG Apito, que também apresentou um projeto nesse sentido.

## **Resumo da Audiência de 16/9/2021**

### *1. Apresentação*

Participaram da audiência pública o presidente da comissão, deputado João Leite, o vice-presidente, deputado Gustavo Mitre, e os deputados Sargento Rodrigues e João Bosco.

Além dos deputados, estiveram presentes, como convidados, José Geraldo Azevedo, gerente-geral de Relações Institucionais da VLI; Juliano César, secretário municipal de Desenvolvimento, Turismo e Inovação Tecnológica de Araxá; Lincoln Lopes Ferreira, médico e produtor rural em Ibiá; Ronaldo Alexandre Barquette, diretor de Atração de Investimentos do Instituto de Desenvolvimento Integrado de Minas Gerais; Vânia Silveira de Pádua Cardoso, superintendente de Transporte Ferroviário da Seinfra; Aurélio Ferreira Braga, coordenador de infraestrutura e Serviços de Transporte Ferroviários de Cargas da Unidade Regional de Minas Gerais da ANTT; Heles Soares Júnior, diretor de Gestão Estratégica; Emílio Augusto Ferreira Dias, empresário da Nativa Fertilizantes; José Osvaldo Loures, produtor rural; Paulo José da Silva Filho, vereador da Câmara Municipal de Ibiá; Carlos Emílio Freitas Oliveira, assessor jurídico da Câmara Municipal de Ibiá; João Emílio Roqueto, diretor-presidente da Bem Brasil Alimentos; José Maria Oliveira (Marimbondo), empresário e proprietário da Café Campos; Roviner Cleiton Mantoani, empresário; Allan Correia de Souza, presidente da Câmara de Ibiá; e Yuki Kawai Yamamoto, gerente de Exportação e Logística da Companhia Brasileira de Metalurgia e Mineração.

### *2. Relato*

Inicialmente, o deputado João Leite anunciou que a audiência pública destinava-se a debater o transporte ferroviário de cargas e passageiros na região do Alto-Paranaíba.

Na sequência, Lincoln Lopes Ferreira, médico e produtor rural no Município de Ibiá, apresentou alguns dados que exemplificam a importância das ferrovias para a geração de renda e a propulsão econômica do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba, uma vez que as principais atividades econômicas presentes na região

envolvem os setores de agropecuária e de serviços, ramos que necessitam de um terminal de cargas capaz de atender toda a demanda logística.

A construção do modal ferroviário recebeu apoio de empresários que atuam na região, como Emílio Augusto Ferreira, representante da Nativa Fertilizantes, e José Maria Oliveira, proprietário da Café Campos Altos. Da mesma maneira, saíram em defesa do transporte ferroviário de cargas e passageiros os vereadores da Câmara Municipal de Ibiá, Allan Correia de Souza e Paulo José da Silva Filho.

Por fim, Vânia Silveira de Pádua Cardoso, superintendente de Transporte Ferroviário da Seinfra, informou que a secretaria trabalha para que a retomada do projeto ferroviário aconteça o mais rápido possível. Para ela, o primeiro passo já foi dado pelo governo estadual na medida em que houve a superação do cenário anterior (quando as ferrovias eram subutilizadas e/ou abandonadas). De acordo com a superintendente, a pasta está comprometida em tornar o modal ferroviário mineiro cada vez mais competitivo. Exemplo disso é a instituição do Plano Estratégico Ferroviário – PEF – Minas, composto por um portfólio de projetos relacionados com a implantação e operação de uma nova estrutura ferroviária no Estado.

## **Resumo da Audiência de 21/9/2021**

### *1. Apresentação*

Participaram da reunião o presidente e o vice-presidente da comissão, deputados João Leite e Gustavo Mitre, respectivamente, as deputadas Celise Laviola e Rosângela Reis e os deputados Celinho Sintrocel, Tito Torres e Mauro Tramonte.

Além dos parlamentares, estiveram presentes, como convidados, Waldimir Teles Filho, assessor técnico do Crea-MG; Marcos Vinícius da Silva Bizarro, prefeito de Coronel Fabriciano; Andréa Aon Martins Cardoso, representante do Iphan; Antônio Augusto Moreira de Faria, professor da UFMG e diretor da Minas Trilhos; Vânia Silveira de Pádua Cardoso, superintendente de Transporte Ferroviário da Seinfra; Henrique Tavares Maior Soares, gerente de Atração de Investimentos da Indi; José Roberto Barbosa da Silva, presidente da Petrocity Portos S.A.; André Louis Tenuta Azevedo, diretor da ONG Trem; Lincoln Drumond Soares Neto, vereador da Câmara Municipal de Coronel Fabriciano; Enéias Reis, ex-deputado federal; Leonardo Peixoto Carvalho Dias, diretor da Sociedade Mineira de Engenheiros – SME; Leandro Amaral Costa, especialista em Políticas Públicas e Gestão Governamental; Douglas Prado Barbosa, secretário de Planejamento de Coronel Fabriciano; Jonatas Vinicius Pagani Gomes da Silva, assessor do vereador Lincoln de Coronel Fabriciano; e Daniel Nunes Linhares Papa, secretário de Desenvolvimento Econômico de Coronel Fabriciano.

### *2. Relato*

De início, o presidente da comissão, deputado João Leite, anunciou que a reunião destinava-se a debater o projeto do novo trecho ferroviário que ligará Ipatinga a São Mateus (ES) e a extensão até o Parque Industrial Vale do Aço.

Na sequência, diversos convidados discutiram sobre a necessidade da implantação de um modal ferroviário em Coronel Fabriciano, tendo em vista que historicamente o município direcionou o foco da economia para o setor de serviços e de comércio, deixando a indústria em segundo plano. Posto isso, foram indicadas medidas para promover a industrialização, ainda que tardia, tanto do referido município quanto de toda a região do Vale do Aço.

Um dos projetos apresentados pelo secretário de Planejamento da Prefeitura Municipal de Coronel Fabriciano, Douglas Prado Barbosa, foi a instalação de uma plataforma multimodal, também conhecida como porto seco. A ideia é que sejam criados distritos industriais conectados com a extensão da nova Estrada de Ferro Minas-Espírito Santo – EFMES. Nesse contexto, iniciou-se a negociação entre o corpo diretivo da Petrocity S.A. e as lideranças do referido município, para que seja feita a remodelação do projeto da Estrada e, assim, o município seja contemplado no empreendimento.

Em seguida, o deputado João Leite mencionou que a Assembleia Legislativa tem trabalhado de forma a modernizar a legislação relacionada à estrutura ferroviária de Minas Gerais e, conseqüentemente, proporcionar a retomada das ferrovias no Estado. O parlamentar mencionou o Marco Legal Ferroviário, documento que foi entregue ao presidente da Petrocity Portos S.A., José Roberto Barbosa da Silva.

Sob a ótica da legislação, foi citada a Medida Provisória nº 1.065, e 2021, publicada pelo governo federal, que criou o Programa de Autorizações Ferroviárias. Na avaliação do presidente da Petrocity, a referida lei possibilita a empresa a dar seguimento aos seus projetos, como a construção da EFMES (que integrará quatro modais de transporte) e a implantação de um porto privativo em São Mateus (ES).

## **Resumo da Audiência de 7/10/2021**

### *1. Apresentação*

Participaram da audiência pública o presidente da comissão, deputado João Leite, e os deputados Celinho Sintrocel e Raul Belém.

Estiveram presentes, também, como convidados, Manoel Pereira de Mello Filho, engenheiro mecânico da Secretaria Municipal de Turismo de Poços de Caldas; Jershon Ayres de Moraes, secretário do Circuito Turístico Serras de Minas; Cyntia Nascimento Leite, presidente da Ong Amigos do Trem, de Juiz de Fora; Sérgio Vitarelli, vice-presidente do Circuito Turístico Serras de Minas; Juliano Cornélio, secretário de Desenvolvimento Econômico de Varginha; Vânia Silveira de Pádua Cardoso, superintendente de transporte ferroviário da Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade; Bruno Crivelari Sanches, presidente da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária; Sandro Lisboa Martins, prefeito de São Sebastião do Rio Verde; Virgínia Campos de Oliveira, presidente da Sociedade Mineira de Engenheiros; Antônio Augusto Moreira de Faria, professor da Universidade Federal de Minas Gerais e diretor da Minas Trilhos; Leandro Amaral Costa, especialista em Políticas Públicas e Gestão Governamental; Newton José de Carvalho, secretário de Governo e de Turismo da Prefeitura de Jacutinga; Leonardo Rodrigues Tavares, membro do Conselho de Infraestrutura da Fiemg; Waldimir Teles Filho, assessor técnico do Crea-MG; Leonardo Peixoto, diretor da Sociedade Mineira de Engenheiros; Humberto Henriques Valverde Filho, chefe de gabinete do prefeito de Cataguases; Sérgio Antônio Carvalho de Azevedo, prefeito de Poços de Caldas; e Andyara Machado, secretária de Turismo da Prefeitura Municipal de Caparaó.

### *2. Relato*

Inicialmente, o deputado João Leite anunciou que a reunião destinava-se a conhecer os projetos de trens turísticos que constam no Plano Estratégico Ferroviário do Estado de Minas Gerais, elaborado pela Fundação Dom Cabral.

Na sequência, dada a palavra à superintendente de Transporte Ferroviário da Seinfra, Vânia de Pádua Cardoso, esta apresentou informações sobre o

Plano Estratégico Ferroviário de Minas Gerais – PEF Minas. A iniciativa do governo estadual contemplou a análise de 45 propostas, das quais 24 são referentes a trens de cargas, e 21, a trens de passageiros. Dessas, a superintendente expôs dez (detalhadas abaixo), que contaram com as seguintes premissas de pré-viabilidade: receitas, principalmente as tarifárias; e demandas relacionadas ao atrativo turístico da localidade, à governança e à estrutura turística.

- Além Paraíba (Porto Novo a Simplício), na Zona da Mata, com extensão de 12,4km;
- Caparaó-Espera Feliz (Zona da Mata), com extensão de 15,34km;
- Cataguases-Além Paraíba (Zona da Mata)-Três Rios, no Rio de Janeiro (Trem Rio-Minas), com extensão de 168km;
- Jacutinga (Sapucai a Monsenhor Dutra), no Sul de Minas, com extensão de 11,65km;
- Perdões (Centro-Oeste)-Lavras-Carrancas (Sul de Minas), com extensão de 99,72km;
- Poços de Caldas (Sul)-Águas da Prata, em São Paulo, com extensão de 32,09km;
- São Sebastião do Rio Verde-Passa Quatro (Sul de Minas), com extensão de 25,28km;
- Viçosa-Cajuri (Zona da Mata), com extensão de 10,78km;
- Lavras-Três Corações-Varginha (Sul de Minas), com extensão de 123,52km; e
- Belo Horizonte-Brumadinho (RMBH), com extensões de 60,60km (Estação Central) e 48,90km (Belvedere).

Com relação ao trem turístico Belo Horizonte-Brumadinho (RMBH), a gestora estadual destacou que a proposta foi objeto de estudo da Sysfer. Foram analisados dois cenários: o primeiro tendo como partida a Estação Central de BH; e o segundo, o bairro do Belvedere. Ambos apresentaram-se viáveis, porém, existem obstáculos que precisam ser superados a partir da atuação conjunta das empresas MRS e FCA.

A seguir, a superintendente esclareceu que todos os entornos dos projetos precisam ser analisados, pois, embora a análise de pré-viabilidade tenha explorado a razão de receitas tarifárias/custo, não houve aprofundamento para se verificar a potencialidade quanto a outros meios de obtenção de recursos, como os atrativos turísticos, justamente porque se trata de algo peculiar de cada localidade. Além disso, ela citou o Marco Regulatório Ferroviário de Minas Gerais, que, em sua avaliação, oferece maior segurança jurídica aos investidores privados.

Em seguida, o prefeito de São Sebastião do Rio Verde, Sandro Lisboa Martins, demonstrou seu entusiasmo com o andamento das obras relativas ao trem no município e externou suas expectativas positivas, principalmente em termos turísticos e econômicos.

Questionada pelo deputado João Leite acerca da estrutura e composição de investimentos dos projetos, Vânia explicou que a Seinfra mantém contato constante com o governo federal, e a expectativa é que o Estado crie um fundo ferroviário, que poderá contar com recursos da renovação das concessões da FCA e da MRS, bem como daqueles oriundos de indenização paga em decorrência da devolução de trechos que estavam sob concessão.

Por fim, a gestora estadual esclareceu que as propostas analisadas no âmbito do PEF Minas não são vinculantes e que a Seinfra está à disposição para receber e analisar, com apoio da Fundação Dom Cabral, novas sugestões de projetos a serem implementados em Minas Gerais.

## **Resumo da Audiência de 14/10/2021**

### *1. Apresentação*

Participaram da reunião o presidente e o vice-presidente da comissão, deputados João Leite e Gustavo Mitre, respectivamente, e o deputado Coronel Henrique.

Como convidados, estiveram presentes Luiz Hohmann, gerente de Produtos da Wabtec Marcia; Cristina Gomes, diretora de Relações Governamentais, Marketing e Comunicações da Wabtec Corporation; Andréa Aon Martins Cardoso, técnica da Superintendência do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional em Minas Gerais; William Alves de Souza, gerente de Engenharia, Automação e Sistemas de Distribuição da Cemig/Gasmig; André Louis Tenuta Azevedo, diretor da ONG Trem; Márcio Luiz Murta Kangussu, deputado estadual no período de 1999-2007 e consultor de Relações Institucionais da Cemig; Luiz Gustavo Nunes Vieira, geógrafo; Antônio Augusto Moreira de Faria, professor da Universidade Federal de Minas Gerais e diretor da Minas Trilhos; Pedro Magalhães Bifano, diretor-presidente da Gasmig; Leonardo Peixoto, membro da Sociedade Mineira de Engenheiros; e Waldimir Teles Filho, assessor técnico do Crea-MG.

### *2. Relato*

Inicialmente, o presidente da comissão anunciou que a audiência destinava-se a debater sobre a tecnologia do uso do gás natural para a tração ferroviária.

Na sequência, dada a palavra a Luiz Roma, gerente de produto da Wabtec, este apresentou a tecnologia da proposta da empresa: o gás natural Next Fuel. Segundo ele, a partir de estudos realizados nos Estados Unidos, o sistema ferroviário baseado no gás natural líquido promove uma redução no consumo do diesel em até 80% e mantém a potência máxima da locomotiva, ou seja, não há diferença em relação a capacidade quando comparado com o óleo diesel. Ele acrescentou que os testes não foram realizados no Brasil porque existem problemas no transporte do gás líquido, tendo em vista a dificultosa logística entre continentes.

A seguir, André Louis Tenuta Azevedo, diretor da ONG Trem, expôs a evolução tecnológica da ferrovia ao longo do tempo, especialmente no que se refere aos tipos de tração, desde o vapor até o diesel, que contém ainda subsistemas, entre os quais o diesel-elétrico, que permite a construção de grandes locomotivas. Para o diretor, apesar de ser o melhor sistema, ele demanda mais energia elétrica, setor que carece de investimentos no Estado. Apresentou também duas formas de utilizar o gás em ferrovias: por sistema embarcado (o gás viaja com o trem) ou por sistema estacionário (as baterias são reabastecidas em estações).

Por fim, André Tenuta sugeriu a realização de um projeto-piloto de trem turístico que envolva Belo Horizonte e Brumadinho, por meio do e-Retrofit, alternativa para transformar transporte a diesel em elétrico com baixo custo.

## **Resumo da Audiência de 21/10/2021**

### *1. Apresentação*

Participaram da audiência o presidente da comissão, deputado João Leite, e os deputados Osvaldo Lopes e Sargento Rodrigues. Além dos parlamentares, estiveram presentes, como convidados, Thiago Coelho Toscano, diretor-presidente da Companhia de Desenvolvimento de Minas Gerais – Codemge; Vânia Silveira de Pádua Cardoso, superintendente de Transporte Ferroviário da Seinfra; Bruno Crivelari Sanches, presidente da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária; Virgínia Campos de Oliveira, presidente da Sociedade Mineira de Engenheiros; Jershon Ayres de Moraes, presidente do Circuito Turístico Serras de Minas; Cyntia Nascimento Leite, presidente da ONG Amigos do Trem, de Juiz de Fora; e Vinícius Carlos da Silva, economista da Federação das Câmaras de Dirigentes Lojistas de Minas Gerais.

### *2. Relato*

Inicialmente, o presidente da comissão anunciou que a reunião destinava-se a conhecer os estudos de modelagem econômica feitos em parceria com o Banco Mundial para implantação de ferrovias no Estado.

Após o deputado João Leite apresentar, sumariamente, os resultados e conquistas da comissão até então, a palavra foi direcionada a Thiago Toscano, diretor-presidente da Codemge. Ele destacou que o Estado é um polo logístico e que, por isso, avanços na infraestrutura permitiriam maior desenvolvimento econômico. Por outro lado, salientou a dificuldade de se colocarem em prática os planos institucionais afetos à infraestrutura, bem como a necessidade de se reorganizarem os investimentos da companhia. Além disso, Toscano destacou que a Codemge vem dialogando com o Banco Mundial no que se refere às modelagens econômicas, e que está à disposição para tornar viável a implementação do Plano Estratégico Ferroviário Minas, sobretudo porque as ferrovias abririam uma gama de possibilidades de construção de terminais multimodais por todo o Estado e, por conseguinte, alavancariam o desenvolvimento econômico. Na sequência, a superintendente de Transporte Ferroviário da Seinfra, Vânia Cardoso, argumentou que a Codemge tem um papel importante na retomada das

ferrovias em Minas Gerais. A expectativa da gestora é que haja investimentos para executar os projetos previstos no PEF, já que todos eles apresentam viabilidade econômica. Ela lembrou que, muito embora os projetos ferroviários tenham chamado a atenção de investidores, inclusive internacionais, há imbróglis jurídicos que precisam ser sanados, como o caso da região de Olhos d'Água. Diante disso, Jershon Ayres, presidente do Circuito Turístico Serras de Minas, solicitou maior agilidade nos processos, bem como a participação da Codemge, alegando que os entraves jurídicos atrapalham o andamento dos investimentos. Em resposta, Thiago Toscano esclareceu que, embora haja interesse naquilo que é benéfico ao desenvolvimento do Estado, ele enfrenta dificuldades as quais, por vezes, estão fora do seu controle. No caso específico de Olhos d'Água, explicou que existem dois problemas judiciais: um que discute a propriedade do terreno; e outro que discute a propriedade da pilha de minério. Assim, enquanto não forem sanados os impasses na Justiça, a companhia não consegue realizar a doação da área.

Foram discutidas, também, alternativas para melhorar o acesso ao Aeroporto de Confins. Por parte do governo estadual, Vânia Cardoso informou que foram realizadas reuniões entre a Seinfra e a BH-Airport, empresa responsável pela administração do aeroporto, para a implementação de linhas *shortlines*. A concessionária, apesar de ter interesse pela obra, ressaltou que deveriam ser realizadas adequações em seus investimentos, o que depende de desdobramentos com o governo federal.

## **Resumo da Audiência de 28/10/2021**

### *1. Apresentação*

Participaram da audiência pública o presidente da comissão, deputado João Leite, e os deputados Coronel Henrique e Fernando Pacheco. Além dos parlamentares, estiveram presentes, como convidados, Wilson Luiz Martins Leal, vice-presidente de Relações Institucionais da Sociedade Mineira de Engenheiros; Márcia Cristina Gomes, diretora de Relações com o Governo de Políticas Públicas da Wabtec; César Mori Júnior, presidente do Circuito Ferroviário Vale Verde; Luiz Carlos Hohmann, representante da Wabtech Corporation; Andreas Naf, representante da Caterpillar Company; Janaina Soares Silva Pereira França, especialista em Políticas Públicas e Gestão Governamental e assessora da Diretoria de Ciência, Tecnologia e Inovação da Fapemig; Antônio Augusto Moreira de Faria, professor da Universidade Federal de Minas Gerais e diretor da Minas Trilhos; Cyntia Nascimento Leite, presidente da ONG Amigos do Trem, de Juiz de Fora; Leonardo Rodrigues Tavares, conselheiro de Infraestrutura da Fiemg; e Jershon Ayres de Moraes, presidente do Circuito Turístico Serras de Minas.

### *2. Relato*

O deputado João Leite anunciou que a reunião destinava-se a debater com a empresa Progress Rail, a Caterpillar Company, sobre a adoção de novas tecnologias utilizadas na tração de locomotivas.

Na sequência, dada a palavra a Andreas Naf, representante da Caterpillar Company, este apresentou o projeto de locomotiva movida totalmente a bateria, produto que foi resultado de trabalhos voltados à busca por novas tecnologias. Informou que a máquina circulou durante um ano em pátio da Vale e era responsável por transportar lotes de carbono. A expectativa, segundo ele, é que a locomotiva atenda a linha principal da mineradora, por isso está recebendo aperfeiçoamentos em sua capacidade. Andreas Naf demonstrou otimismo quanto aos movimentos de retomada das ferrovias, sobretudo em Minas Gerais.

Em seguida, os representantes da Wabtec também apresentaram uma proposta similar de locomotiva movida a bateria elétrica. Luiz Hoffman argumentou que as empresas do ramo ferroviário estão cada vez mais comprometidas com soluções sustentáveis. No projeto de sua empresa, a locomotiva fica integrada a outras do trem e apresenta a mesma capacidade de tração quando comparada àquelas movidas a diesel-eletricidade. Além disso, apresentou resultados positivos durante os meses em que operou na Califórnia, nos EUA, especialmente a economia de quase 10% de combustível. Por fim, destacou que mais da metade dos componentes utilizados é de fabricação nacional e que a locomotiva foi inteiramente produzida no País.

Outro projeto apresentado foi o de César Mori Júnior, presidente do Circuito Ferroviário Vale Verde. Fruto de parceria com pesquisadores de Curitiba para criar tecnologias da Ferrovia Sul Mineira, a locomotiva, segundo ele, é capaz de transformar o plástico em combustível, acrescentando que no momento está em busca de parceiros para desenvolver uma máquina de grande porte e que, futuramente, para sucesso do projeto, será necessário formar profissionais capacitados no que se refere ao tema ferroviário.

Por fim, em sua apresentação, Janaína França, assessora da Diretoria de Ciência, Tecnologia e Inovação da Fapemig, apresentou informações sobre o núcleo de desenvolvimento tecnológico que será implantado em Viçosa, na Zona da Mata, sob a coordenação da universidade federal localizada no município. No projeto, estão envolvidos vários órgãos e instituições, como a Seinfra, a Frente Ferroviária, a Fapemig e outros institutos de tecnologia e educação. Janaína esclareceu que os estudos do núcleo abrangerão seis frentes de pesquisa e permitirão o desenvolvimento do modal ferroviário por meio do atendimento às demandas técnicas que surgirão.

## **Resumo da Audiência de 11/11/2021**

### *1. Apresentação*

Participaram da audiência pública o presidente da comissão, deputado João Leite, e o vice-presidente, deputado Gustavo Mitre. Além deles, marcaram presença, como convidados, Kleyverson Rezende, delegado-chefe do Departamento Estadual de Investigação de Crimes Contra o Patrimônio da Polícia Civil; José Geraldo Azevedo, gerente-geral de Relações Institucionais da VLI; e Antônio Augusto Moreira de Faria, professor da Universidade Federal de Minas Gerais e coordenador da Minas Trilhos.

### *2. Relato*

Inicialmente, o presidente da comissão, deputado João Leite, anunciou que a reunião destinava-se a debater com as Polícias Civil e Militar os casos de furto de ferro-gusa que acontecem ao longo da linha férrea na Grande BH, entre os Bairros Calafate, em Belo Horizonte, e Vila São Paulo, em Contagem.

Em seguida, o gerente-geral de Relações Institucionais da VLI, José Geraldo Azevedo, prestou alguns esclarecimentos acerca da operação ferroviária do Bairro Calafate ao Bairro das Indústrias. Segundo ele, o trecho está sob concessão da Ferrovia Centro-Atlântica – FCA –, porém, os trens de ferro-gusa que circulam no local pertencem à MRS. Por esse motivo, a responsabilidade da segurança fica a cargo de ambas as empresas.

Em complemento, José Geraldo Azevedo explicou que os furtos já ocorriam anteriormente, mas de forma esporádica; entretanto, a partir de novembro de 2020, os crimes se intensificaram em virtude da valorização do produto. Para combater as usurpações, a VLI realizou um plano de ação que contou com o apoio da Polícia Militar e da Polícia Civil, ficando aquela responsável pelo policiamento ostensivo e esta pelas atividades de polícia judiciária. Por outro lado, ele salientou que, embora tenha sido atestada queda nos delitos, verificou-se que os criminosos migraram para outra região, o que traz preocupação, pois além do dano material, há risco para os operadores de máquina que trabalham no local.

O delegado-chefe do Departamento Estadual de Investigação de Crimes Contra o Patrimônio da Polícia Civil, Kleyverson Rezende, apresentou dados sobre o inquérito policial que preside. Para ele, trata-se de uma situação complexa, que envolve vários núcleos de pessoas. Com as investigações em curso, foram emitidos quatro autos de prisão em flagrante, considerando que o foco da investigação é identificar os receptadores do ferro-gusa. Quando indagado sobre o prazo para a conclusão do inquérito, o delegado respondeu ao deputado João Leite que o procedimento investigativo já estava avançado.

## **Resumo da Audiência de 3/12/2021**

### *1. Apresentação*

A reunião foi presidida pelo deputado João Leite, e dela participaram, como convidados, César Mori Júnior, presidente do Circuito Ferroviário Vale Verde; Herman Resende Santos, diretor de Projetos do Circuito Ferroviário Vale Verde; Alexander Marques de Oliveira, diretor do Circuito Ferroviário Vale Verde; Luiz Eduardo Pereira de Oliveira, assessor do Ministério Público Federal; Leandro Amaral Costa, especialista em Políticas Públicas e Gestão Governamental da Seinfra; Claudiomir Viera, diretor regional da Zona da Mata da Associação Mineira de Municípios; e Sílvio Vinhal da Silva, especialista em Regulação e coordenador de Planejamento e Acompanhamento da Fiscalização.

### *2. Relato*

Inicialmente, o presidente da comissão anunciou que a reunião destinava-se a debater, com o Ministério do Turismo, a Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a VLI Ferrovia Centro-Atlântica e o Ministério Público Federal, os projetos ligados ao Circuito Ferroviário Vale Verde, a situação do trecho ferroviário entre Lavras e Varginha e as obras previstas para esse trecho.

Dada a palavra a representantes do Circuito Ferroviário Vale Verde, estes apresentaram suas considerações. César Mori argumentou que falta entendimento da VLI para colocar em prática o projeto ferroviário de Minas Gerais. Para ele, é necessária a definição das obras de reforma na região compreendida entre Lavras e Três Corações, bem como do prazo para conclusão das obras referentes a reformas da referida linha.

Em seguida, Herman Santos explicou que a operação ferroviária não se limita a impactos econômicos, mas também a turísticos e culturais. Sobre o trem turístico Lavras-Carrancas, argumentou que ele proporcionaria não apenas o transporte de pessoas, mas também a capacitação dos municípios envolvidos e produtos turísticos capazes de desenvolver a economia da região. Posto isso, solicitou maior celeridade da

VLI, notadamente sobre o direito de passagem naquele local. A referida solicitação foi ratificada por Alexander de Oliveira, diretor do Circuito Vale Verde.

A seguir, Leandro Amaral Costa, representando a Seinfra, propôs uma reflexão sobre a regionalização da regulação ferroviária, pois, de acordo com ele, há uma concentração do poder regulamentar pela União. Já o diretor regional da Associação Mineira dos Municípios, Claudiomir Vieira, citou a importância do Marco Regulatório Ferroviário de Minas Gerais, mas reforçou a necessidade de os prefeitos se envolverem mais ativamente nessa pauta.

Por fim, em sua explanação, Sílvio Vinhal da Silva, representante da ANTT, destacou que é favorável à construção de linhas *shortlines*, sobretudo porque haveria recuperação das linhas que foram abandonadas no decorrer do tempo. No entanto, pontuou que a atuação dos reguladores está mais focada nos contratos e que, quanto ao Circuito do Vale Verde, a intervenção da agência é limitada.

## **Resumo da Audiência de 10/3/2022**

### *1. Apresentação*

Participaram da audiência pública o presidente da comissão, João Leite, o vice-presidente, deputado Gustavo Mitre, e os deputados Gustavo Santana, Mauro Tramonte e Carlos Pimenta. Além dos parlamentares, estiveram presentes, como convidados, César Mori Júnior, presidente do Circuito Ferroviário Vale Verde; Rodrigo Affonso de Albuquerque Nóbrega, professor e pesquisador do Instituto de Geociências da Escola de Engenharia da Universidade Federal de Minas Gerais; Vânia Silveira de Pádua Cardoso, superintendente de Transporte Ferroviário da Seinfra; Aurélio Ferreira Braga, coordenador de Infraestrutura e Serviços de Transporte Ferroviários de Cargas da Unidade Regional de Minas Gerais da Agência Nacional de Transportes Terrestres; Jershon Ayres de Moraes, presidente do Circuito Turístico Serras de Minas; Janaína Soares Silva Pereira França, especialista em Políticas Públicas e Gestão Governamental e assessora da Diretoria de Ciência, Tecnologia e Inovação da Fapemig; André Louis Tenuta Azevedo, diretor da ONG Trem; e Alexander Marques de Oliveira, diretor do Circuito Ferroviário Vale Verde.

### *2. Relato*

Inicialmente, o deputado João Leite anunciou que a reunião destinava-se a debater a interface entre a localização dos portos secos, a infraestrutura logística, notadamente a ferroviária, e o desenvolvimento regional de Minas Gerais, tendo como base pesquisa acadêmica realizada pelo professor Rodrigo Affonso de Albuquerque Nóbrega e outros pesquisadores do Instituto de Geociências, da Escola de Engenharia da UFMG e da Faculdade de Engenharia Agrícola da Unicamp.

Na sequência, dada a palavra ao professor pesquisador do Instituto de Geociências da Escola de Engenharia da UFMG, Rodrigo Nóbrega, este apresentou informações sobre o grupo de pesquisa em que trabalha. O Transportation Research and Environmental Modeling Lab – Trem – tem como finalidade o desenvolvimento de projetos na interface entre transportes, meio ambiente e desenvolvimento econômico, por meio de metodologia própria de análise de dados geográficos.

Em seguida, o professor informou que existe a necessidade de modernização das ferrovias, especialmente na implementação de portos secos, os quais permitem a melhoria dos fluxos logísticos. Para ele, a reestruturação do modal ferroviário está intimamente associada a intermodalidade. No entanto, há uma diferença significativa entre o Estado de São Paulo e Minas Gerais. Este conta com apenas cinco portos secos em funcionamento; já aquele concentra 27, dos 63 existentes no País. Desenhado esse cenário, Rodrigo Nóbrega indicou municípios que poderiam interiorizar mais portos secos, como Montes Claros e Teófilo Otôni, levando em consideração a análise de viabilidade realizada.

Na opinião do coordenador do projeto Trem, o sistema rodoviário está saturado em razão do excesso de caminhões e da movimentação excessiva de cargas nas rodovias. Tudo isso denota sua incapacidade e, para superá-la, urge se fazer a substituição pelos trens, acompanhada por uma redução nos fretes e pela ampliação da competitividade do setor.

Por fim, a superintendente de Transporte Ferroviário da Seinfra, Vânia Cardoso, informou que está sendo realizado, pela Fundação Dom Cabral, um estudo complementar ao PEF Minas. No estudo, estão contemplados diversos produtos, inclusive a construção de cenários intermodais capazes de subsidiar a implementação de linhas *shortlines*. Feitas essas considerações, a gestora estadual demonstrou interesse nas pesquisas desenvolvidas pelo projeto Trem, na medida em que abordam um dos temas tratados no novo estudo.

## **Resumo da Audiência de 24/3/2022**

### *1. Apresentação*

Participaram da audiência pública o presidente da comissão, deputado João Leite, o vice-presidente da comissão, deputado Gustavo Mitre, e os parlamentares Carlos Pimenta e Mauro Tramonte.

Além deles, estiveram presentes, como convidados, André Louis Tenuta Azevedo, diretor da ONG Trem; Vânia Silveira de Pádua Cardoso, superintendente de Transporte Ferroviário da Seinfra; Janaína Soares Silva Pereira França, especialista em Políticas Públicas e Gestão Governamental e assessora da Diretoria de Ciência, Tecnologia e Inovação da Fapemig; Claudiomir José Martins Vieira, diretor regional da Associação Mineira de Municípios – Zona da Mata; Aurélio Ferreira Braga, coordenador da Unidade Regional de Minas Gerais da ANTT; Rodrigo Affonso de Albuquerque Nóbrega, professor e pesquisador do Instituto de Geociências da Escola de Engenharia da UFMG; Antônio Augusto Moreira de Faria, professor da UFMG e coordenador da Minas Trilhos; José Antônio Silva Coutinho, engenheiro da Sociedade Mineira de Engenheiros; César Mori Júnior, presidente do Circuito Ferroviário Vale Verde; Jershon Ayres de Moraes, presidente do Circuito Turístico Serras de Minas; e Luiz Otávio Silva Portela, membro da Sociedade Mineira de Engenheiros.

### *2. Relato*

Inicialmente, o deputado João Leite anunciou que a reunião destinava-se a debater o financiamento voltado para a retomada do transporte de passageiros por linhas férreas, tanto os com características turísticas quanto os de caráter regular.

Na sequência, dada a palavra a André Tenuta, diretor da ONG Trem, este discorreu acerca do abandono das ferrovias ao longo do tempo, argumentando que há, inclusive, gerações de brasileiros que nunca tiveram a oportunidade de viajar de trem. André defendeu que o enjuntamento não foi decorrente da ausência de tentativas de avanço no setor ferroviário, mas sim do desinteresse por parte de governos estaduais e da competição de linhas com as concessionárias de rodovias. Na visão de Tenuta, tudo isso somado dificulta o investimento no setor e no transporte de trens de passageiros.

Não se pode perder de vista, de acordo com José Coutinho, engenheiro da Sociedade Mineira de Engenheiros, a Lei nº 14.273, de 2021 – Lei das Ferrovias, que tem a finalidade de fomentar a retomada das ferrovias no País e, conseqüentemente, no Estado. Nesse contexto, o engenheiro assinalou o empenho pela busca de soluções para o transporte de passageiros, principalmente naquilo que se refere aos trens metropolitanos.

Em seguida, a palavra foi direcionada a Antônio Moreira de Faria, professor da UFMG e coordenador da Minas Trilhos. Ele realizou a leitura de um manifesto elaborado por lideranças comunitárias de Brumadinho. No documento, constam reivindicações atinentes à reparação das tragédias causadas pela mineradora Vale, e uma das eventuais medidas propostas é a utilização da verba compensatória para o desenvolvimento do trem metropolitano, bem como sua extensão até o referido município.

Da parte da Seinfra, a superintendente de Transporte Ferroviário, Vânia Cardoso, pontuou sobre a relevância do tema transporte de passageiros, exemplificada a partir de dados do PEF Minas: quase metade das propostas analisadas eram de transporte de passageiros, sendo nove de trens turísticos, três de trens metropolitanos e quatro de trens regionais. Entre as categorias, a superintendente destacou o trem partindo do Bairro Belvedere, na capital, ligando Barreiro, Ibirité, Eldorado e Betim. Outra questão de igual pertinência apontada pela gestora estadual foi o início dos estudos para viabilizar os projetos ferroviários citados, com previsão para o ano de 2023.

Tal como já ressaltado, na visão dos convidados ainda é necessário estudar alternativas para dirimir alguns obstáculos identificados, conforme explanação de Aurélio Braga, coordenador da unidade regional de Minas Gerais da ANTT. Para ele, a nova lei ferroviária federal carece de regulamentação, o que impede o governo federal de voltar a analisar os pedidos de autorização de linhas férreas, incluídas aquelas que beneficiariam Minas Gerais.

Outro desafio destacado por Aurélio Braga é o embasamento financeiro para dar suporte aos investimentos de iniciativas sustentáveis para o transporte de passageiros, visto que, em regra, os empreendimentos ferroviários demandam um grande aporte de capital. Como possível solução, o representante da ANTT indicou a

alternativa de utilização de subsídios cruzados e de se optar pelo regime de parcerias público-privadas.

Por fim, foram recebidas na audiência denúncias com relação à não execução do percurso completo do trem de passageiros Vitória-Minas, operado pela Vale, bem como ao fechamento de seus portões 15 minutos antes do horário da partida. O representante da ANNT explicou que o impedimento ao transporte completo se deve às condições das barragens pelo caminho, e que está prevista a implantação de um segundo par de trens para a EFVM.

## **Resumo da Audiência de 2/6/2022**

### **Conceição do Mato Dentro**

#### *1. Apresentação*

Participou da reunião o presidente da comissão, deputado João Leite. Além dele, estiveram presentes, como convidados, Ivete Otoni Santa Bárbara de Abreu, vice-prefeita de Conceição do Mato Dentro; Vânia Silveira de Pádua Cardoso, superintendente de Transporte Ferroviário – Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade; Ewerton de Oliveira Rocha, superintendente do Banco de Desenvolvimento de Minas Gerais; Edna Bicalho de Araújo, presidente do Sindicato dos Trabalhadores no Serviço Público Municipal de Conceição do Mato Dentro; Henrique Tavares Maior Soares, gerente de Negócios da InvestMinas; Marcos Felipe de Almeida, presidente da OAB Subseção de Conceição do Mato Dentro; Aécio Lages, presidente da Associação Comercial de Conceição do Mato Dentro; e Fabrício Cardoso Freitas, CEO da Macro Development.

#### *2. Relato*

Inicialmente, o deputado João Leite anunciou que a reunião destinava-se a debater o impacto da implantação de trecho ferroviário no Município de Conceição do Mato Dentro e em cidades vizinhas. O projeto prevê a construção de um eixo ferroviário dividido em duas estradas de ferro. A primeira extensão ligará o Município de Sete Lagoas, na região Central, a Presidente Kennedy (ES), atravessando o Vale do Aço e com um ramal passando por Conceição do Mato Dentro. A segunda etapa prevê uma extensão de linhas até Anápolis (GO), totalizando 1.450km de trilhos. Esse projeto é um dos que será viabilizado pelo novo marco regulatório ferroviário do governo federal.

Na audiência, o CEO da Macro Development, empresa responsável pelo projeto, Fabrício Freitas, disse que a intenção é executar as obras dos dois trechos simultaneamente. Segundo ele, a empresa está investindo no planejamento do projeto e no detalhamento das obras de engenharia necessárias, para passar à etapa de licenciamento. Fabrício Freitas calcula que o início dos trabalhos deve ocorrer em até

4 anos e a operacionalização do modal entre 10 e 12 anos. Ele informou que o pedido de autorização para a implementação da ferrovia foi motivado pelo grande potencial de mineração da região atendida no Estado e pela escassez desse transporte para outros produtos e que a ideia é diversificar a oferta do transporte também para outros setores produtivos e de serviços. Fabrício Freitas acredita que o primeiro trecho ampliará as ofertas de transporte, sobretudo de minério, e o segundo atingirá mais o agronegócio e a indústria de fertilizantes, ligando Minas ao Centro-Oeste brasileiro, região de grande produção agrícola. Ele afirmou que os empreendedores também visam ao transporte de passageiros, especialmente para atender ao turismo, que também é vocação das regiões atendidas. Afirmou também que os primeiros investimentos estão sendo feitos com recursos próprios da empresa. Ressalvou, no entanto, que, para tornar o projeto uma realidade, o empreendedor terá que atrair clientes para selar contratos para as cargas. Ele descartou recorrer aos bancos oficiais brasileiros para levantar dinheiro, mas admitiu que pode recorrer a financiamentos internacionais, que oferecem condições mais favoráveis de juros. Fabrício Freitas afirma acreditar que o novo transporte possa estimular o surgimento de novas empresas nas regiões beneficiadas, como de geração de gás e de fabricação de vagões e trilhos, que atualmente são importados da China, além do surgimento de oportunidades de emprego para profissionais que darão suporte às novas atividades. O deputado João Leite citou o exemplo dos soldadores.

O gerente de Negócios da Agência de Promoção de Investimentos do Estado – InvestMinas –, Henrique Soares, sugeriu que os empresários locais devam começar a estudar as oportunidades que vão surgir com a nova operação ferroviária.

Vânia de Pádua, superintendente de Transporte Ferroviário da Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade, comemorou o fato de que Minas Gerais foi o estado mais contemplado com as autorizações para instalação de ferrovias.

O presidente da comissão, deputado João Leite, afirmou estar confiante de que o projeto vai abrir espaço para o escoamento de outras cargas, além do minério. Em Conceição do Mato Dentro, a produção minerária é transportada por mineroduto. O deputado lembrou que, com a crise hídrica, esse meio tornou-se muito caro. João Leite explicou que o transporte por trens é mais barato e ambientalmente melhor. Ele lamentou a decadência do modal no Estado, amplamente usado no passado. Segundo o deputado, enquanto São Paulo, que também conta com o mar como meio de transporte, conta com 27 terminais de cargas ferroviárias, Minas possui apenas cinco e depende de

portos de outros estados para as exportações. “Precisamos avançar muito”, advertiu. O uso de apenas um trem, conforme explicou João Leite, retira três carretas das rodovias, o que desafoga o trânsito, agiliza o transporte e barateia os custos para toda a sociedade.

## **Resumo da Audiência de 10/6/2022**

### **Nanuque**

#### *1. Apresentação*

Participaram da reunião o deputado João Leite, presidente da comissão, e o deputado Carlos Pimenta. Também estiveram presentes, como convidados, Carlos Robson Rodrigues da Silva, deputado na Assembleia Legislativa da Bahia; Gilson Coleta Barbosa, prefeito do Município de Nanuque; José Osvaldo Lima dos Santos, presidente da Câmara Municipal de Nanuque; Pedro Batista, superintendente de Política Minerária, Energética e Logística da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico; Luciana Sousa Machado Rodrigues, prefeita do Município de Nova Viçosa (BA); Roberto Carlos Figueiredo Costa, prefeito do Município de Mucuri (BA), Luciano de Loiola Melo, vice-prefeito de Serra dos Aimorés; o Cap. PM Gedaiás Teixeira Xavier, representante da Polícia Militar; e Fernando Viana Cabral, diretor da empresa Multimodal Caravelas (BA).

#### *2. Relato*

Inicialmente, o presidente da Comissão informou que a reunião se destinava a debater o retorno da Ferrovia Bahia-Minas.

Imortalizada na canção "Ponta de Areia", de Milton Nascimento e Fernando Brant, a Estrada de Ferro Bahia-Minas era uma linha ferroviária que ligava o Arraial de Ponta de Areia, próximo à cidade de Caravelas, no litoral sul da Bahia, à cidade mineira de Araçuaí, no Vale do Jequitinhonha, numa extensão de 578km. A estrada foi criada em 1881, em parceria entre os dois estados, e desativada em 1966. Sua desativação trouxe problemas econômicos para toda a região.

Solicitada pelo deputado Carlos Pimenta, a reunião ocorreu na Câmara Municipal de Nanuque e atraiu muitas atenções, inclusive de lideranças políticas da Bahia.

O presidente da comissão, deputado João Leite, defendeu o retorno da ferrovia Bahia-Minas, ressaltando seu papel estratégico para a região. O parlamentar

lembrou que o transporte rodoviário custa 15 vezes mais que o ferroviário. Ressaltou também que a pauta une lideranças mineiras e baianas, lembrando que, em outubro 2021, a Comissão Extraordinária Pró-Ferrovias Mineiras participou de audiência pública em solo baiano, que discutiu a retomada da Estrada de Ferro Bahia-Minas.

O deputado Carlos Pimenta, por sua vez, sublinhou a importância da ferrovia para interligar o Vale do Mucuri com portos na Bahia e no Espírito Santo. O parlamentar também afirmou que, por meio da Emenda à Constituição nº 105, de 2020, a ALMG contribuiu para que se estabelecessem os marcos legais que possibilitam que o Estado explore, mediante concessão ou diretamente, o transporte ferroviário nos limites de seu território.

O diretor da Multimodal Caravelas, Fernando Viana Cabral, traçou prognósticos e o estágio atual das negociações para a retomada da Ferrovia Bahia-Minas. Ele destacou que a reativação do Porto de Caravelas está mais adiantada com relação à ferrovia, a qual ainda precisa ter aprovados seu projeto estratégico, suas diretrizes e seu plano ambiental, com vistas à atração de investimentos.

O superintendente de Política Minerária, Energética e Logística da Secretaria de Desenvolvimento Econômico, Pedro Oliveira de Sena Batista, afirmou que o Plano Estratégico Ferroviário de Minas Gerais contempla a Ferrovia Bahia-Minas, com um trajeto bastante parecido com o original.

## **Resumo da Audiência de 8/8/2022**

### **Três Corações**

#### *1. Apresentação*

Participaram da audiência pública os deputados João Leite, Gustavo Mitre e Zé Reis. Estiveram presentes, como convidados, Fabiano Jerônimo, presidente da Câmara Municipal de Três Corações; Reinaldo Vilela Paranaíba Filho, prefeito de Três Corações; Aurélio Ferreira Braga, coordenador da Unidade Regional de Minas Gerais da Agência Nacional de Transportes Terrestres; Henrique Nogueira Gonçalves, prefeito de Passa-Quatro; Luiz Alberto Fioravante, assessor especial da Secretaria Estadual de Logística e Transporte do Estado de São Paulo; Cleber Marques de Paiva, presidente da empresa Porto Seco Sul de Minas; César Mori Júnior, representante da empresa Ferrovia Sul-Mineira; Vicente Abate, presidente da Associação Brasileira da Indústria Ferroviária – Abifer; e Bruno Sanches, vice-presidente da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária – ABPF. Diversos outros prefeitos e vereadores de municípios e lideranças da sociedade civil, bem como de outras instituições estatais da região também estavam presentes no auditório.

#### *2. Relato*

O deputado João Leite informou, de início, que a audiência tinha por objetivo debater a viabilização da recomposição integral da infra e da superestrutura da ferrovia que liga o Município de Três Corações ao Município de Cruzeiro, em São Paulo, de forma a possibilitar a reativação completa das operações ferroviárias nesse trecho. Durante a reunião, foram feitas exposições sobre a proposta e sua importância para a economia e para o turismo do Sul de Minas Gerais e do Vale do Paraíba paulista. Todos os deputados e convidados também defenderam a recuperação do modal ferroviário para o transporte de cargas e de passageiros de maneira geral, o que reduziria a predominância do transporte rodoviário e, assim, traria também consequências benéficas para o meio ambiente e para a redução de acidentes.

Bruno Sanches, vice-presidente da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária – ABPF – informou que, atualmente, a entidade opera linhas de trem

turístico entre São Lourenço e Soledade de Minas (Trem das Águas) e entre Passa-Quatro e a Estação de Coronel Fulgêncio (Trem da Serra da Mantiqueira). Informou também que estão sendo recuperados 25km do trecho até então desativado, o que permitirá que em breve o trem possa chegar a Cruzeiro, em São Paulo. Por fim, ele defendeu a adoção das chamadas *shortlines* na região, que são caracterizadas como ferrovias de pequeno porte, com um custo menor de operação, em linha com as demais operações da própria ABPF.

Vicente Abate, presidente da Abifer, ressaltou que as *shortlines* são responsáveis por 30% do transporte sobre trilhos nos Estados Unidos, o equivalente a toda a malha ferroviária brasileira. Por sua vez, Luiz Alberto Fioravanti, assessor especial da Secretaria de Estado de Logística e Transporte de São Paulo, corroborou a importância das *shortlines*, revelando potenciais interessados estrangeiros em investir no modal no Estado de São Paulo.

Como resultado das discussões, prefeitos de municípios da região assinaram um ofício, que seria encaminhado ao ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, em defesa da reativação completa das atividades no trecho objeto de discussão e solicitando apoio do ministério e da ANTT para viabilizá-la.

Ao final do encontro, os representantes dos municípios presentes anunciaram a criação de uma frente ferroviária sul-mineira, que seria responsável por articular e pressionar os entes governamentais envolvidos, com vistas à retomada do setor ferroviário na região.

## **Resumo da Audiência de 26/8/2022**

### **Pedro Leopoldo**

#### *1. Apresentação*

Participaram da reunião o deputado João Leite, presidente da comissão; e os convidados Ana Paula Santos Pereira, vice-prefeita de Pedro Leopoldo; Eldir José Batista, presidente da Câmara Municipal de Pedro Leopoldo; Leandro Amaral Costa, assessor da Superintendência de Transporte Ferroviário da Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade, representando Vânia Silveira de Pádua Cardoso; José Osmar Coelho Lins; Maurício Aguiar, coordenador de Mobilidade da BH Airport; José Geraldo Azevedo, coordenador Institucional da VLI; Aurélio Ferreira Braga; Henrique Tavares Maior Soares, gerente de Negócios da InvestMinas; José Alves Miranda, presidente da Associação dos Engenheiro de Pedro Leopoldo; Charliston Marques Moreira, diretor de Planejamento Metropolitano, representando Mila Batista Leite Corrêa da Costa, da Agência de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Belo Horizonte; Hudson Lídio de Navarro, vice-presidente da Associação Comercial e Empresarial de Minas; e Gilmar Neves, empresário industrial. Registre-se também que diversas lideranças políticas de municípios e da sociedade civil, bem como empresários da região, também estavam presentes no auditório.

#### *2. Relato*

O deputado João Leite informou, de início, que a audiência tinha por objetivo debater a implantação de um terminal logístico no Município de Pedro Leopoldo.

Empresário de Pedro Leopoldo, Gilmar Neves disse que o município, por ser um *hub* logístico, tem uma posição estratégica para a concepção de um porto seco, que pode integrar os modais rodoviário, ferroviário e aeroviário. Segundo ele, contam a favor da ideia a proximidade com o Aeroporto Internacional de Confins e a Ceasa, assim como o fato de uma linha férrea já passar no centro da cidade. Ele ressaltou ainda existência de um grande complexo de indústrias na região.

Já o gerente de Negócios da InvestMinas, Henrique Maior Soares, afirmou que o resgate do modal ferroviário no Estado se torna fundamental devido à sobrecarga das rodovias, com alto custo logístico e o prejuízo causado pela circulação de milhares de carretas.

O coordenador de Mobilidade Integrada da BH AirPort, Maurício Rezende Aguiar, ressaltou que uma ferrovia com terminal em Pedro Leopoldo traria muito mais possibilidades de escoamento de cargas, também vindas de portos do Rio de Janeiro.

José Geraldo Lima, gerente de Relações Institucionais da VLI Logística, ponderou que o Plano de Mobilidade Metropolitana está em elaboração e pediu a participação de todas as entidades presentes. Um dos quatro eixos previstos nesse planejamento é o ferroviário. Ele ainda ressaltou que, com o novo marco regulatório do setor ferroviário, é possível que o empreendedor possa construir pequenas ferrovias para se conectar a grandes malhas ferroviárias.

O coordenador da Unidade Regional de Minas Gerais – Cofer-MG, da Agência Nacional de Transportes Terrestres, Aurélio Braga, por sua vez, sugeriu que faça parte da contrapartida da renovação da concessão da ferrovia da VLI a cessão de um terreno de quase 2,5 mil hectares, atualmente em posse da UFMG, que, segundo ele, não tem sido usado em sua plenitude. A área seria destinada ao funcionamento do projeto de uma escola técnica de formação de especialistas em manutenção de aeronaves.

Coordenador da Superintendência do Patrimônio da União em Minas Gerais, José Osmar Lins também viu a proposta com interesse. “Terra é um ativo escasso que temos de priorizar. Seria interessante colocar sob análise a possibilidade de uso dessa área para a construção do porto seco e também, em parte, para a construção de uma escola de manutenção de aviões”.

Autor do requerimento para realização da reunião, o deputado João Leite defendeu a criação de um porto seco em Pedro Leopoldo, com a inclusão de um terminal multimodal no município, na renovação do contrato de concessão da empresa VLI, que administra a linha férrea federal que corta a cidade. Um porto seco é uma estação aduaneira especializada, onde são realizadas agilmente operações de movimentação, desembaraço, entrepostagem, armazenagem e despacho aduaneiro de mercadorias e de bagagens importadas ou que serão exportadas.

O parlamentar anunciou uma série de requerimentos relacionados aos debates da reunião, entre os quais um requerimento à concessionária BH Airport, à Secretaria do Patrimônio da União em Minas Gerais e à Prefeitura Municipal de Pedro Leopoldo, com pedido de providências para que seja viabilizada a área citada acima para funcionamento do projeto de uma escola técnica de formação de especialistas em manutenção de aeronaves. Outro requerimento será dirigido à concessionária VLI, solicitando que, no processo de renovação antecipada do contrato de concessão seja incluído como compromisso, um terminal de cargas no Município de Pedro Leopoldo.