

PROJETO DE LEI Nº _____, DE 2019
(Do Sr. Camilo Capiberibe)

*Dispõe sobre a aquisição de trilhos para
ampliação da malha ferroviária em território
brasileiro e dá outras providências.*

O CONGRESSO NACIONAL DECRETA:

Art. 1º. O valor total a ser gasto com aquisição de trilhos, dormentes, fixações e outros componentes da via permanente para ampliação da malha ferroviária nacional, deverá atender o percentual mínimo de 75% (setenta e cinco por cento) de conteúdo local a ser produzido em território brasileiro.

Parágrafo único. O atendimento ao percentual de conteúdo local definido no *caput* do artigo será exigido a partir do momento em que houver fornecedor instalado e produzindo em território nacional com capacidade técnica para atender à demanda por trilhos dos trechos ferroviários conforme o modelo de concessões definido pelo Governo Federal.

Art. 2º. O atendimento da regra de conteúdo local não será exigido se o preço nacional for superior em 25% (vinte e cinco por cento) ao preço médio do produto de especificação similar atestado pelo Ministério da Economia e/ou outro órgão normatizador, produzido no mercado internacional.

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

JUSTIFICAÇÃO

A infraestrutura e logística para escoamento da produção agrícola/industrial brasileira e a (i)mobilidade urbana são dois dos principais gargalos para o crescimento do nosso país. O que dizer das rodovias insuficientes e esburacadas e as filas de caminhões a cada ano de boa safra agrícola e a absoluta falta de uma malha ferroviária razoável para o escoamento da robusta produção do agronegócio e do crescente parque industrial brasileiro. Perdemos competitividade no mercado internacional pela precariedade da logística no escoamento das commodities brasileiras. O preço do frete no país é um dos mais caros do mundo. Estudo realizado pela consultoria americana McKinsey sobre as oportunidades e os desafios da infraestrutura brasileira mostra que nos últimos 20 anos, a falta de

investimento no Brasil gerou uma lacuna de infraestrutura que demandará mais de R\$ 5 trilhões de investimentos para ser fechada. *“Poucos países têm tantas possibilidades de investimento quanto o Brasil – talvez só os EUA, China e Índia”*, afirma o estudo.

Nos últimos anos, a demanda nos principais setores de infraestrutura cresceu acima da capacidade instalada no país, mostrando um processo claro de esgotamento da infraestrutura. Somente o setor de ferrovias cresceu 7% acima da capacidade no que se refere a carga transportada por km de ferrovia.

O Brasil é o segundo maior produtor e exportador de Minério de Ferro do planeta, conforme a Conferência das Nações Unidas para o Comércio e o Desenvolvimento (Unctad). Sua produção em 2010 foi de 372 milhões de toneladas, o que equivale a 15% do total mundial (2,4 bilhões de toneladas) ficando atrás apenas da Austrália. Infelizmente, o país não possui uma única fábrica de laminados (trilhos), estatal ou privada, em seu território, cuja matéria prima para sua produção é justamente o minério de ferro.

De acordo com a Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (Abifer), as perspectivas para o consumo de trilhos no país são de manutenção da demanda em patamares considerados suficientes para estimular a implantação de uma fábrica de laminados no Brasil. O consumo estimado de trilhos é de 500 mil toneladas/ano, com perspectivas reais de crescimento.

Entre os motivos que mantêm as projeções positivas, está a previsão de expansão da rede ferroviária em 36% até 2020, passando dos atuais 30 mil quilômetros para 41 mil quilômetros. Além disso, após este período poderá haver uma adição de mais 10 mil quilômetros. Vale registrar a expansão da malha ferroviária urbana e semiurbana em várias cidades brasileiras com a implantação de linhas de Metrô, VLT e TMV para o transporte regional, além da possibilidade de implantação de uma Rede de Trens Regionais (RTR), vital para o desenvolvimento da mobilidade limpa no país. Vale registrar que o Brasil é o único país com dimensões continentais no mundo carente de sistema ferroviário de ligação entre as capitais dos estados, não possuindo uma rede ferroviária regional com esse perfil para transporte de passageiros e carga. Tal carência impacta negativamente no crescimento do PIB nacional e melhoria dos números relativos ao IDH.

Essa é outra questão crucial – As cidades brasileiras perdem, cada vez mais, tempo e dinheiro nos congestionamentos. Para desatar o nó, a melhor saída, talvez a única, é investir em sistemas de alta capacidade de transporte público limpo através dos trilhos. A mobilidade urbana virou um inferno e a solução adotada nas grandes cidades nos quatro hemisférios do planeta passa obrigatoriamente pela malha ferroviária – o modal troncal prioritário é o

ferroviário, sendo os demais alimentadores do principal. Vale citar igualmente as vantagens imensuráveis para o meio ambiente, já que o grande vilão do processo de aquecimento global do planeta é justamente a queima de combustível fóssil produzida pelo modal rodoviário, ou seja: a combustão da gasolina, diesel e subprodutos do petróleo pelos veículos, caminhões e similares com a consequente emissão de CO₂ na atmosfera gerando o chamado “efeito estufa”. É um desafio antigo do Brasil, mas os governos ainda não conseguiram responder à altura. Tanto que a insatisfação e o preço e a qualidade do transporte público foi o estopim das manifestações populares de 2013 em todo país. Para os especialistas não há outra saída. Desfazer o nó nas grandes cidades só será possível com sistemas de transportes de alta capacidade sobre trilhos. Os especialistas são taxativos em relação aos corredores de ônibus como o BRT. “Eles não aumentam a capacidade de tráfego, são apenas paliativos”.

O Governo brasileiro lançou vários programas no passado para combater a problemática do grande gargalo da logística que emperra o pleno desenvolvimento nacional. Vale citar, no segundo semestre de 2012, o Programa de Investimentos em Logística – PIL que, como a maioria dos outros, não saiu do papel. O programa incluiu um conjunto de projetos para o desenvolvimento de um sistema de transportes conduzidos por meio de parcerias estratégicas com o setor privado, com a promoção de sinergias entre as redes rodoviária e ferroviária, hidroviária, portuária e aeroportuária.

No setor ferroviário, o programa previu investimentos de R\$ 99,6 bilhões em construção e/ou melhoramentos de 11 mil km de linhas férreas, sendo 56 bilhões em um prazo de cinco anos. O programa ferroviário teve como diretrizes principais: provisão de uma rede ferroviária ampla, moderna e integrada; cadeias de suprimentos eficientes e competitivas; e modicidade tarifária.

O programa contemplou um novo modelo de concessão, em que os concessionários seriam responsáveis pela infraestrutura, sinalização e controle da circulação de trens. A concessão, pelo prazo de 35 anos, contemplaria ferrovias de bitola larga (1.600 mm) com alta capacidade de carga e traçado geométrico otimizado para maiores velocidades.

O modelo de concessão previa investimentos para serem realizados durante os primeiros cinco anos de contrato. Os bancos públicos brasileiros poderiam financiar até 70% do valor do investimento com uma taxa de juros de 1,0% mais a TJLP. Outras formas de financiamento também poderiam ser viabilizadas através dos Fundos de Desenvolvimento (FDCO/FDA/FDNE)

criados para financiar o setor privado em projetos de infraestrutura e logística com uma taxa de juros de 3,5% ao ano.

Estrutura do Modelo de Concessão do PIL

- 1. A Concessionária detém o direito de exploração da Ferrovia.*
- 2. A Valec compra a totalidade da capacidade da Ferrovia, remunerando a Concessionária por uma Tarifa (Tarifa pela Disponibilidade da Capacidade Operacional).*
- 3. A Valec subcede, a título oneroso, partes do Direito de Uso aos Usuários.*
- 4. A Concessionária presta serviços de operação diretamente aos Usuários, que a remunera através de outra Tarifa (Tarifa de Fruição), na medida da utilização da Ferrovia.*

Vale registrar que a ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres tem competências específicas para o transporte Ferroviário de Cargas (Lei nº 10.233/2011), assim como responde pelas alterações do Marco Regulatório (Resolução nº 4057/2013) com a criação do Operador ferroviário independente, regras de cessão de capacidade e nova estrutura dos contratos de concessão. No novo Marco há a necessidade de conteúdo local, como regra contratual, para aquisição de trilhos (percentual mínimo de 75% de conteúdo local). Esta regra estimula a implantação de fábricas de trilhos em território brasileiro. A presente propositura vai ao encontro de regramento infra legal já definido pela ANTT, órgão vinculado ao Ministério da Infraestrutura, como regra contratual das concessões para aquisição de trilhos.

Por fim, vale também registrar que tal iniciativa foi apresentada pelos deputados Beto Albuquerque, Paulo Foletto e Luiza Erundina em 2013, tendo seu processo de arquivamento sido concluído nos termos do Artigo 105 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados em 01/fev/2015.

Como pode o Brasil, segundo maior produtor e exportador de minério de ferro do mundo, não ter instalado em seu território uma fábrica de trilhos para enfrentar graves problemas de logística e mobilidade que impactam negativamente no crescimento econômico e na qualidade de vida das médias e grandes cidades brasileiras?

Pelo exposto, conto com o apoio dos nobres pares para aprovação da presente proposição.

Sala das Sessões, em

Dep. Camilo Capiberibe

PSB/AP