

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 1582, DE 2019

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

Autor: Dep. Camilo Capiberibe.
Relator: Dep. Gonzaga Patriota.

I - RELATÓRIO

O PL em tela, de autoria do Dep. Camilo Capiberibe, tem por meta determinar que pelo menos 75% do valor gasto com trilhos, dormentes, fixações e outros componentes da via permanente, utilizados na ampliação da malha ferroviária nacional, deverá ser aplicado em produtos e matéria prima produzidos em território brasileiro.

O percentual mínimo proposto estaria condicionado à existência de fornecedor instalado no País e com capacidade para atender à demanda, bem como à exigência de que o preço não seja superior a 25% do preço de produto equivalente oferecido no mercado internacional.

Na justificação da proposta, o autor argumenta que mesmo sendo grande exportador de minério de ferro, principal matéria prima para produção de trilhos ferroviários, o Brasil não possui fábrica desses trilhos, estatal ou privada, instalada em seu território. Dessa forma, o autor busca estimular a implantação desse tipo de indústria no País, por meio de implantação de mercado proposta, objetivando estimular o crescimento do modal metroferroviário. Nos termos do art. 32, inciso XX, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cumpre a esta Comissão de Viação e Transportes (CVT) manifestar-se sobre o mérito da matéria.

Na sequência, a proposição deverá ser encaminhada para análise de mérito da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços (CDEICS) e de mérito e adequação financeira e orçamentária pela Comissão de Finanças e Tributação (CFT). Por fim, a constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa passará pelo crivo da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC), estando o projeto sujeito à apreciação conclusiva pelas comissões.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas à proposta.



É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Conforme exposto pelo autor da proposição em exame, 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.

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 2025, 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 e índice GINI.



Essa é outra questão crucial – As cidades brasileiras perdem, cada vez mais, tempo, dinheiro e, principalmente saúde, 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 lançou vários programas no passado para combater a problemática do grande gargalo da logística que emperra o pleno desenvolvimento sustentável nacional.

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?

Assim sendo, pelos motivos apresentados, votamos pela **APROVAÇÃO** do PL em epígrafe na sua íntegra, no âmbito desta Comissão.

Sala da Comissão, em

Deputado GONZAGA PATRIOTA - PSB/PE
Relator

