

PROJETO DE LEI Nº _____, DE 2013
(Do Sr. Beto Albuquerque e outros)

*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 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 no PIL – Programa de Investimentos em Logística ou aquele que vier a substituí-lo.

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 MDIC – Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, 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.

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 varias cidades brasileiras com a implantação de linhas de Metrô, VLT e TMV para o transporte regional.

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 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. 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 junho 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 Federal brasileiro lançou no segundo semestre de 2012 o Programa de Investimentos em Logística. O programa inclui um conjunto de projetos que contribuirão para o desenvolvimento de um sistema de transportes e serão conduzidos por meio de parcerias estratégicas com o setor privado, promovendo-se sinergias entre as redes rodoviária e ferroviária, hidroviária, portuária e aeroportuária.

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

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

O modelo de concessão prevê investimentos para serem realizados durante os primeiros cinco anos de contrato. Os bancos públicos brasileiros poderão financiar até 70% do valor do investimento com uma taxa de juros de 1,0% mais a TJLP. Outras formas de financiamento também podem 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.*

Com vistas a reduzir o risco do investidor, a empresa estatal Valec comprará anualmente toda a capacidade operacional da ferrovia e fará ofertas públicas da capacidade adquirida, garantindo-se o direito de passagem na circulação de trens ao longo de toda a malha. A capacidade será ofertada a embarcadores, operadores ferroviários independentes e a concessionários ferroviários.

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 infralegal já definido pela ANTT, órgão vinculado ao Ministério dos Transportes, como regra contratual das concessões para aquisição de trilhos.

Como pode o Brasil, segundo maior produtor e exportador de minério de ferro do mundo, não ter instalado em seu território uma fabrica 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. Beto Albuquerque
PSB/RS

Dep. Paulo Foletto
PSB/ES

Dep. Luiza Erundina
PSB/SP