



CÂMARA DOS DEPUTADOS

## PROJETO DE LEI N.º 6.778, 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.

**DESPACHO:**

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO E CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

**APRECIAÇÃO:**

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

**PUBLICAÇÃO INICIAL**

Art. 137, caput - RICD

## 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 várias 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 20 de Novembro de 2013

**Dep. Beto Albuquerque**  
PSB/RS

**Dep. Paulo Fuletto**  
PSB/ES

**Dep. Luiza Erundina**  
PSB/SP

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA  
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI**

**LEI N° 10.233, DE 5 DE JUNHO DE 2001**

Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências.

**O PRESIDENTE DA REPÚBLICA**

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

**CAPÍTULO I  
DO OBJETO**

Art. 1º Constituem o objeto desta Lei:

- I - criar o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte;
- II - dispor sobre a ordenação dos transportes aquaviário e terrestre, nos termos do art. 178 da Constituição Federal, reorganizando o gerenciamento do Sistema Federal de Viação e regulando a prestação de serviços de transporte;
- III - criar a Agência Nacional de Transportes Terrestres;
- IV - criar a Agência Nacional de Transportes Aquaviários;
- V - criar a Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes.

**CAPÍTULO II  
DO SISTEMA NACIONAL DE VIAÇÃO**

Art. 2º O Sistema Nacional de Viação - SNV é constituído pela infra-estrutura viária e pela estrutura operacional dos diferentes meios de transporte de pessoas e bens, sob jurisdição da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

Parágrafo único. O SNV será regido pelos princípios e diretrizes estabelecidos em consonância com o disposto nos incisos XII, XX e XXI do art. 21 da Constituição Federal.

.....  
.....

**RESOLUÇÃO N° 4.057, DE 25 DE MARÇO DE 2013**

Institui a Agenda Regulatória no âmbito da Agência Nacional de Transportes Terrestres e para o biênio 2013/2014.

A Diretoria da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, no uso de suas atribuições conferidas pelo art. 25, inciso VIII da Resolução ANTT nº 3.000, de 28 de janeiro de 2009, fundamentada no Voto DCN - 028, de 22 de fevereiro de 2013, no que consta do Processo nº 50500.077711/2012 - 51;

CONSIDERANDO o Planejamento Estratégico aprovado pela Deliberação ANTT nº 158, de 24 de agosto de 2011; e

CONSIDERANDO o processo participativo e transparente de construção da agenda, que envolveu Consulta às Superintendências Organizacionais, Consulta Interna e a Reunião Participativa nº 010/2012 realizada nos dias 12 e 13 de novembro de 2012, que discutiu os temas propostos para compor a Agenda Regulatória com servidores da ANTT e representantes do setor de transportes terrestres, resolve:

**Art. 1º** Aprovar a Agenda Regulatória para o biênio 2013/2014, nos termos do Anexo a esta Resolução, e determinar que o aludido instrumento regulamentar seja disponibilizado para conhecimento dos interessados no sítio eletrônico da ANTT.

**Art. 2º** Imputar à Superintendência de Marcos Regulatórios - SUREG a coordenação das revisões ordinárias anuais e as extraordinárias, e o acompanhamento da implementação da Agenda Regulatória em articulação com as demais unidades da Agência.

**Art. 3º** Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

JORGE BASTOS  
Diretor-Geral  
Em exercício

#### ANEXO

#### AGENDA REGULATÓRIA 2013/2014

##### Eixo Temático 1 - Temas Gerais

1- Análise de Pedidos de Anuênciia para Concessão de Garantias em Financiamentos pelas Concessionárias reguladas pela ANTT

2- Comissões Tripartites

3- Receitas Alternativas

4- Revisão da Resolução nº 3.535, de 10 de junho de 2010

5- Revisão do Processo Administrativo Sancionador

6- Definição de Procedimentos para o Tratamento das Manifestações dos Usuários Recebidas pela Ouvidoria

7- Declaração da Regularidade Contratual das Delegatárias reguladas pela ANTT

##### Eixo Temático 2 - Exploração da Infraestrutura Rodoviária Federal

##### 1- Ano Civil - Ano Concessão

- 2- Definição dos Preceitos de Revisão Ordinária, Extraordinária e Quinquenal.  
3- Equilíbrio Econômico-Financeiro - Metodologia do Fluxo de Caixa Marginal  
4- Uso e Ocupação das Faixas de Domínio das Rodovias Federais Concedidas  
5- Adequação da Resolução nº 483, de 24 de março de 2004, ao Disposto nos Incisos V do art. 11 e V do art. 12 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001  
6- Arrecadação Automática de Pedágio  
7- Definição de Procedimentos e Custos para Trânsito de Cargas Especiais nas Rodovias Federais Concedidas  
8- Adequação da Resolução nº 1.187, de 09 de novembro de 2005  
9- Resolução de Penalidades  
10- Isenção do pagamento da tarifa de Pedágio para Veículos Oficiais
- .....  
.....

**FIM DO DOCUMENTO**