



# AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE O PLS 261/2018 E SEUS IMPACTOS NO TRANSPORTE FERROVIÁRIO

---

Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado Federal

**Wagner Cardoso** - Gerente Executivo de Infraestrutura  
Confederação Nacional da Indústria

Brasília, 06 de junho de 2019

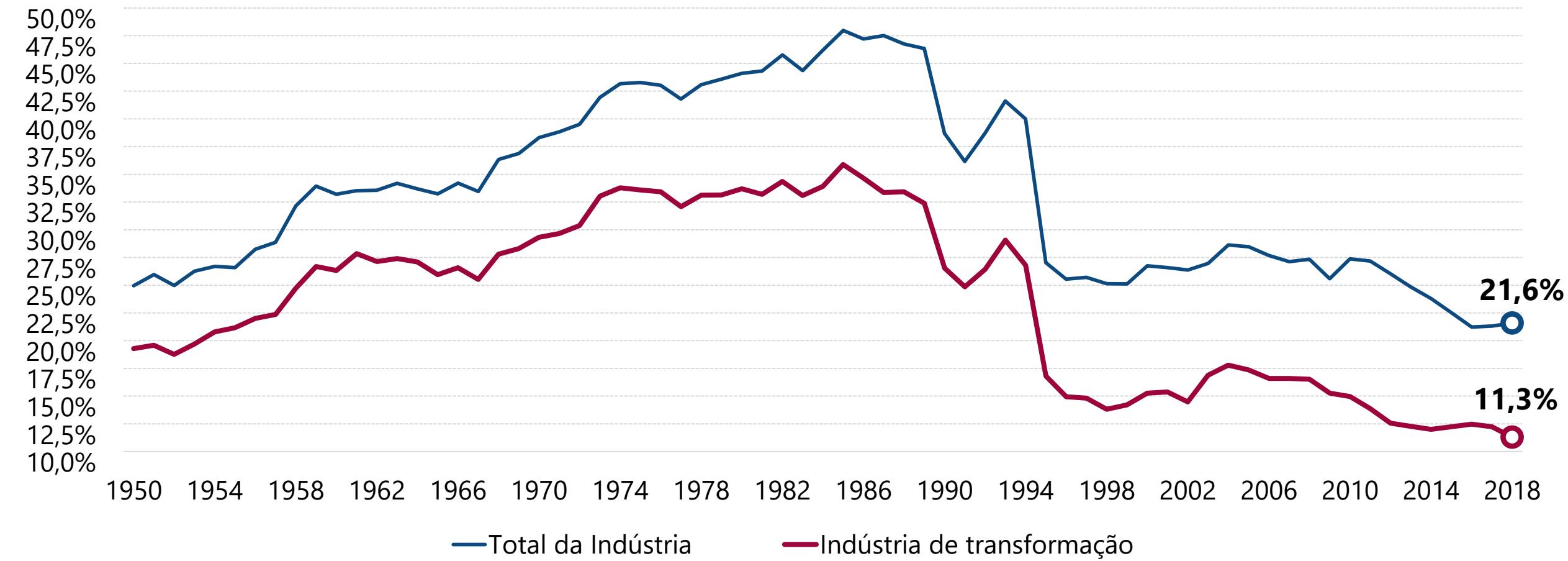


Confederação Nacional da Indústria

CNI. A FORÇA DO BRASIL INDÚSTRIA

# PARTICIPAÇÃO DA INDÚSTRIA NO PIB

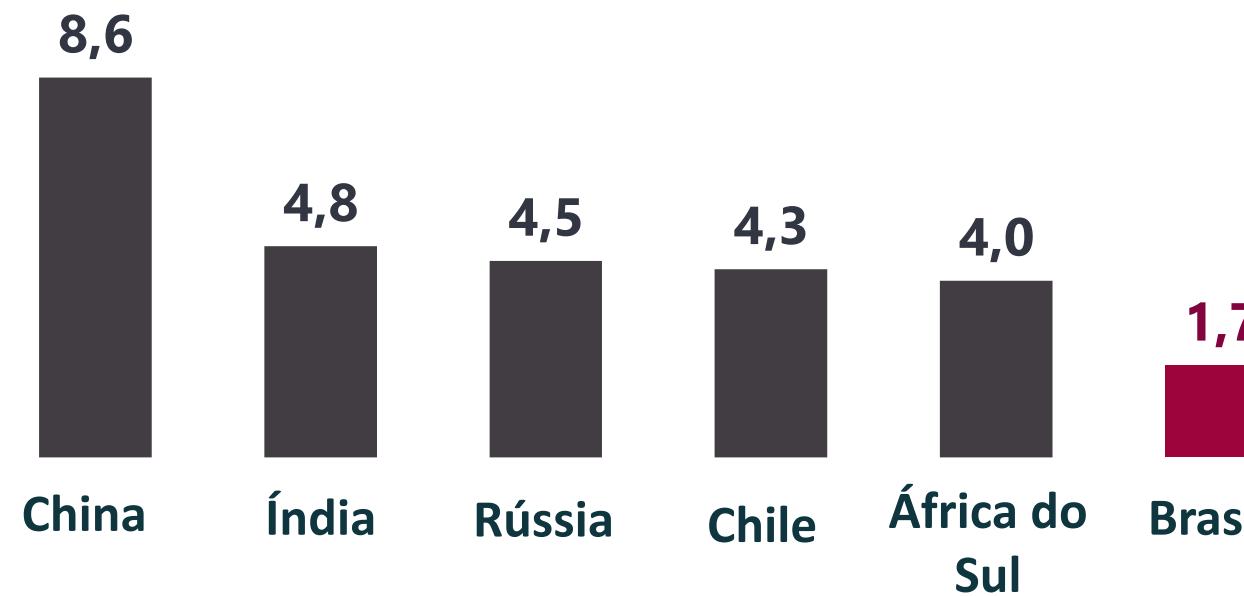
Menor participação já registrada





# BRASIL INVESTE POUCO EM INFRAESTRUTURA

*Investimento em infraestrutura em % do PIB - valor médio*



Brasil investe  
**R\$ 116 bilhões**  
por ano em média  
em infraestrutura

Ao menos  
**5% do seu PIB**  
(R\$ 340 bi/ano)  
**deveriam ser**  
**investidos**

Déficit anual de  
**R\$ 224 bilhões**

Fonte: IBGE e Banco Mundial. De Volta ao Planejamento: Como Preencher a Lacuna de Infraestrutura no Brasil em Tempos de Austeridade (2017)

# CRESCIMENTO ACELERADO DA DEMANDA DE INFRAESTRUTURA

	2008	2018	Crescimento Médio Anual (2008-2018)
 <b>Tráfego aéreo</b> (milhões de passageiros pagos)	113,4	210,7	6%
 <b>Tráfego rodovias pedagiadas</b> (milhões de veículos)	728	1.724	9%
 <b>Volume de comércio nos portos</b> (milhões de toneladas)	768	1.117	4%
 <b>Movimentação de contêiner</b> (milhões de TEUs)	7,2	10,4	4%
 <b>Safra de grãos</b> (milhões de toneladas)	144,1	227,8	5%
 <b>Unidades Consumidoras de energia elétrica</b> (milhões de unidades)	60,5	82,2	3%

Fonte: Elaboração própria com dados da ANAC, ABCR, ANTAQ, MAPA, MDIC e EPE.



# PROBLEMAS DA MATRIZ DE TRANSPORTE

A **greve dos caminhoneiros** evidenciou um problema crônico: **a dependência dos caminhões** para o transporte de cargas em médias e longas distâncias.

O caminho para resolver esse gargalo seria:  
**cabotagem, ferrovia, ou hidrovia**

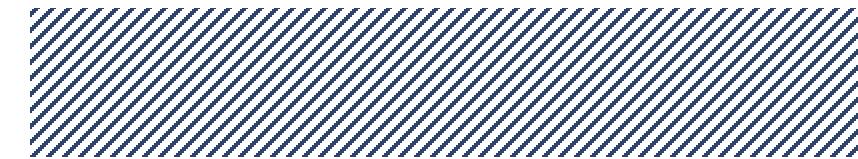
Fonte: Instituto Dom Cabral.

Matriz calculada em toneladas por quilômetro útil (TKU).





# PREDOMINÂNCIA RODOVIÁRIA



*Matriz de Transporte (em TKU\*)*

**61,1%**



**Rodoviário**

**20,7%**



**Ferroviário**

**13,6%**



**Cabotagem +  
Hidrovia**

**4,6%**

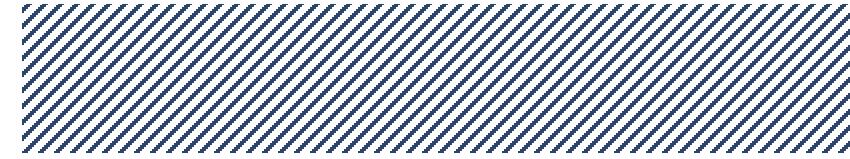


**Outros**

Fonte: Elaboração própria com dados da Fundação Dom Cabral (2019).  
\*toneladas por quilômetro útil – TKU



# MATRIZ DE CARGA GERAL



*Suprimindo o minério de ferro (ferrovia) e o petróleo (cabotagem)*

**86,3%**



**Rodoviário**

**4,2%**

**Ferroviário**

**9,4%**

**Cabotagem +  
Hidrovias**

**0,1%**

**Outros**

Fonte: Elaboração própria com dados da Fundação Dom Cabral (em toneladas por quilômetro útil – TKU).

# DESBALANCEAMENTO DO FLUXO INTERNO

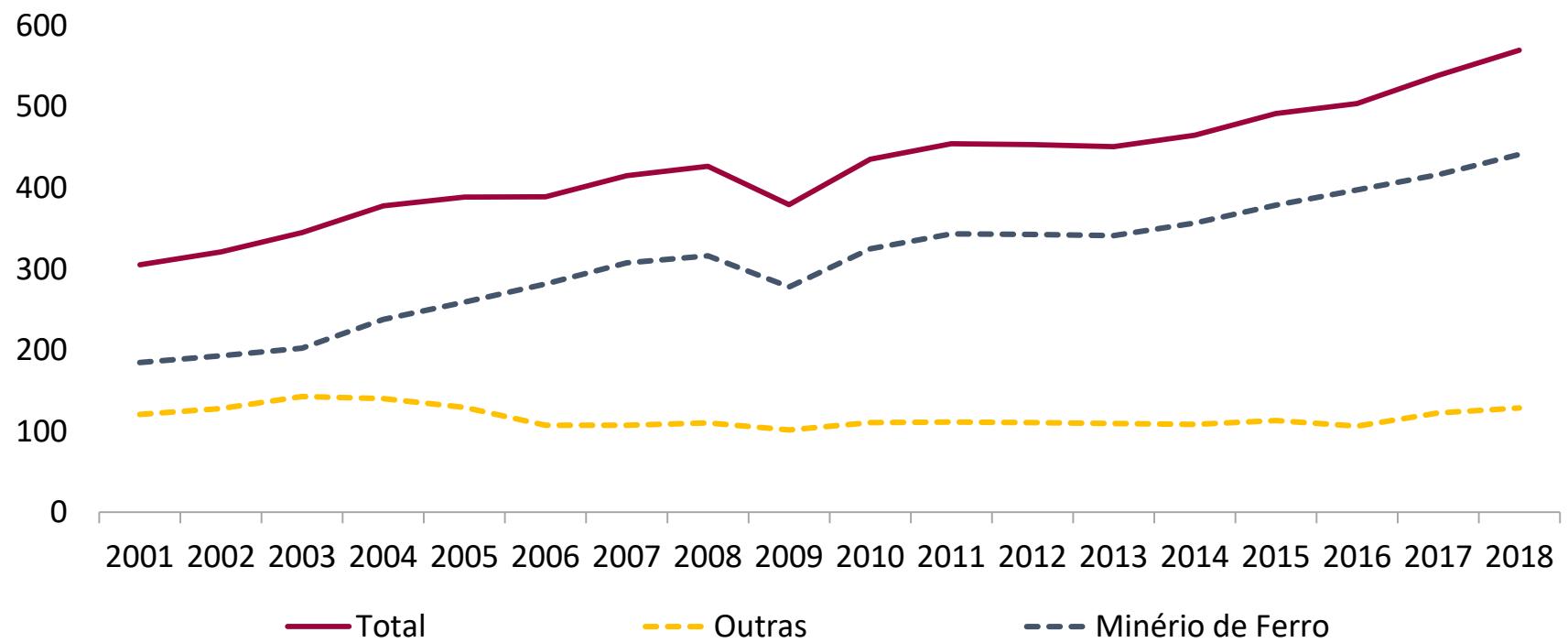
Em sua grande maioria, **sobe carga geral e desce granel**



- O Sul e Sudeste enviam **100 milhões** de toneladas para as regiões Norte e Nordeste.
- Longas distâncias por caminhão:  
São Paulo - Belém: **2,9 mil km**  
Porto Alegre - Teresina: **3,7 mil km**
- Circunferência da Terra no Equador:  
**40.075 km**

# BAIXA UTILIZAÇÃO DE CARGA GERAL NO TRANSPORTE FERROVIÁRIO

*Evolução da produção de transporte ferroviário de carga  
2001-2018 (milhões de toneladas úteis - TU)*



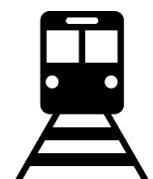
Crescimento de  
**4%** ao ano

Participação do  
**minério** sobe de  
**60%** para **77%**;

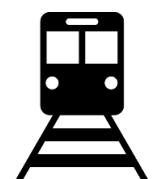
**Outras cargas**  
praticamente  
estagnadas

# EXPLORAÇÃO DA MALHA FERROVIÁRIA EM 2018

## Utilização da malha:



Dos **29 mil km**, **31%** não é utilizado (8,6 mil km)



**8% de compartilhamento da malha**  
(tráfego mútuo e direito de passagem)  
na produção total.



# A POLÍTICA PARA O SETOR FERROVIÁRIO

## Ações

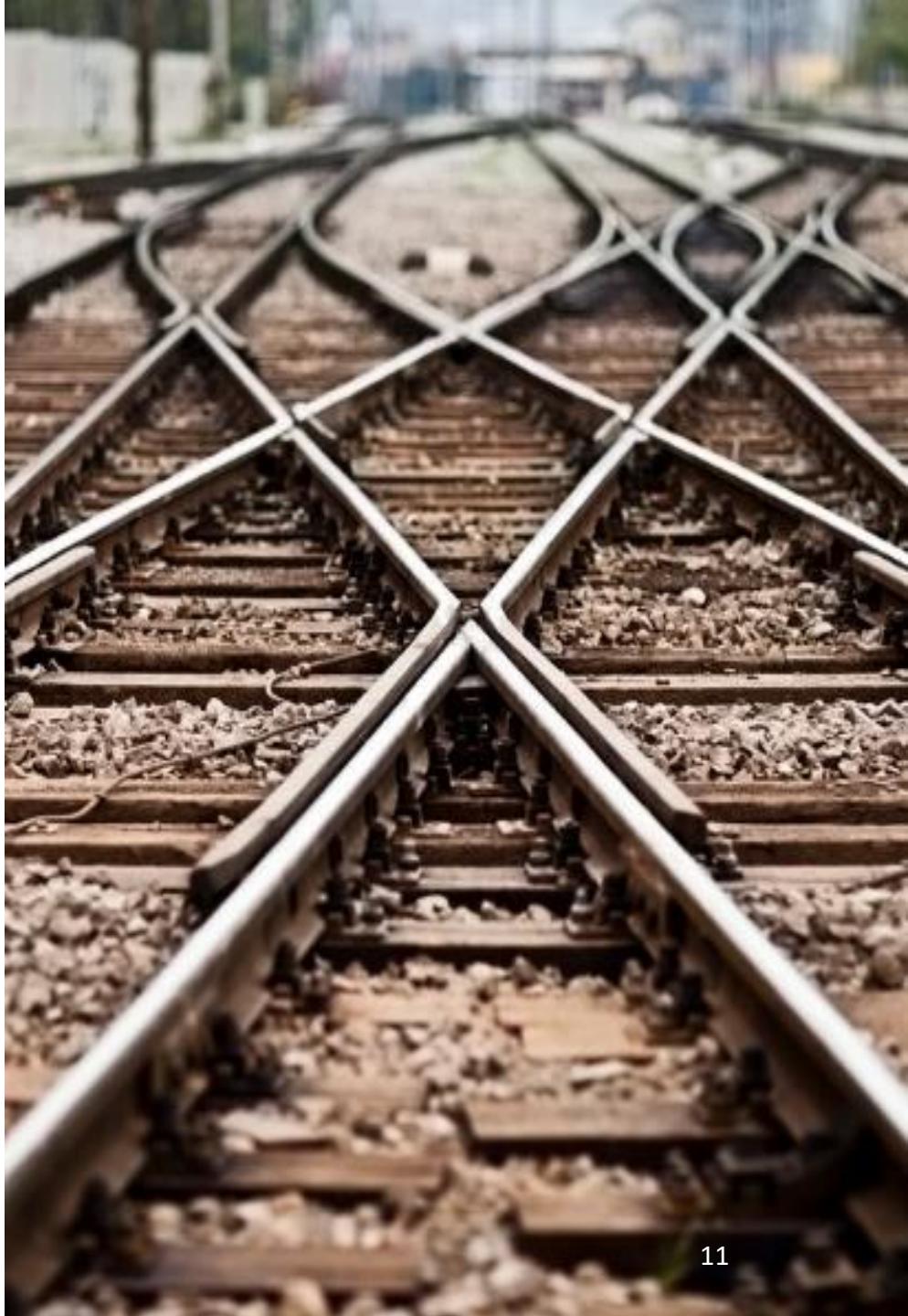


Retomada dos **investimentos**



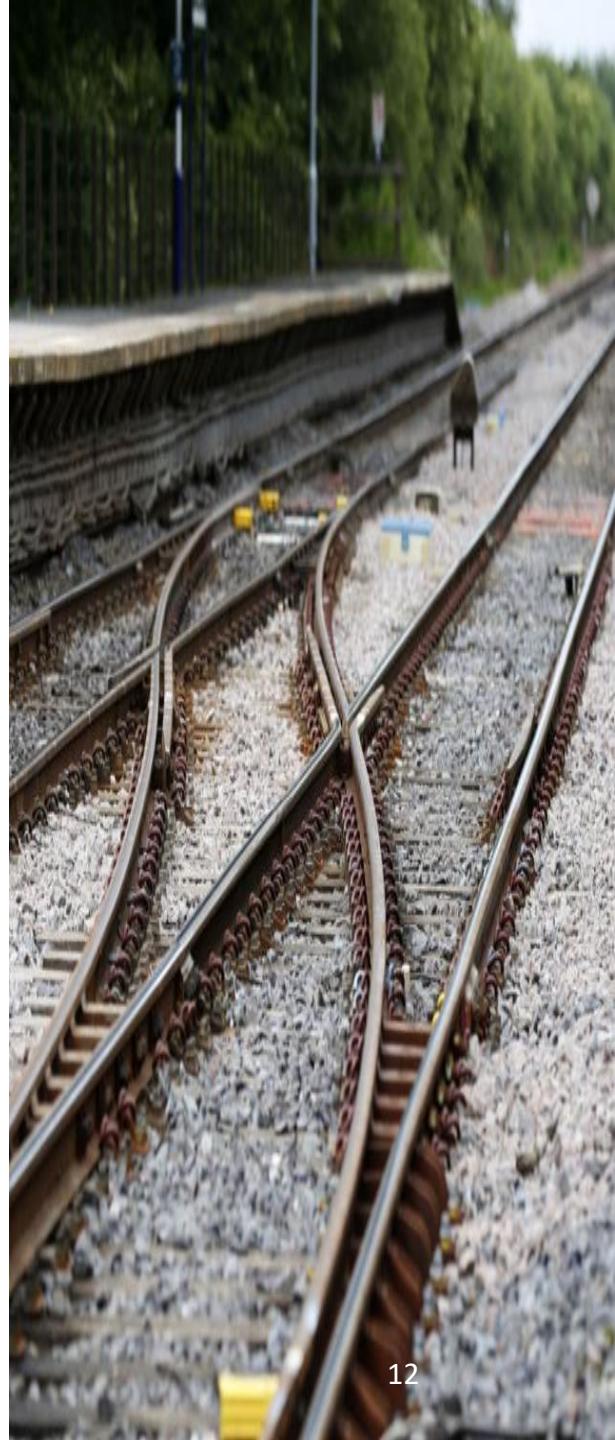
Expansão da malha e da conectividade,  
com **construção de novos trechos**

O **PLS 261/2018** é parte da solução



# PONTOS DE ATENÇÃO AO PL 261/ 2018

- I. A abertura para **outorgas de autorização** no sistema ferroviário é um avanço (vide exemplo do sistema portuário com os terminais privados – TUPs).
- II. Autorizações para os **sistemas ferroviários isolados** é um modelo de exploração perfeito;
- III. As alterações previstas no artigo 46, referentes a **desapropriação de terrenos e imóveis**, devem conter limites bem claros, já que pode resultar em sérios problemas;



# PONTOS DE ATENÇÃO AO PL 261/2018

IV. O artigo 17 é insuficiente para garantir o **direito de passagem** às ferrovias autorizadas.

Mais de duas décadas se passaram, desde o início das concessões no setor, e a malha ferroviária ainda encontra-se com baixa integração e conectividade.

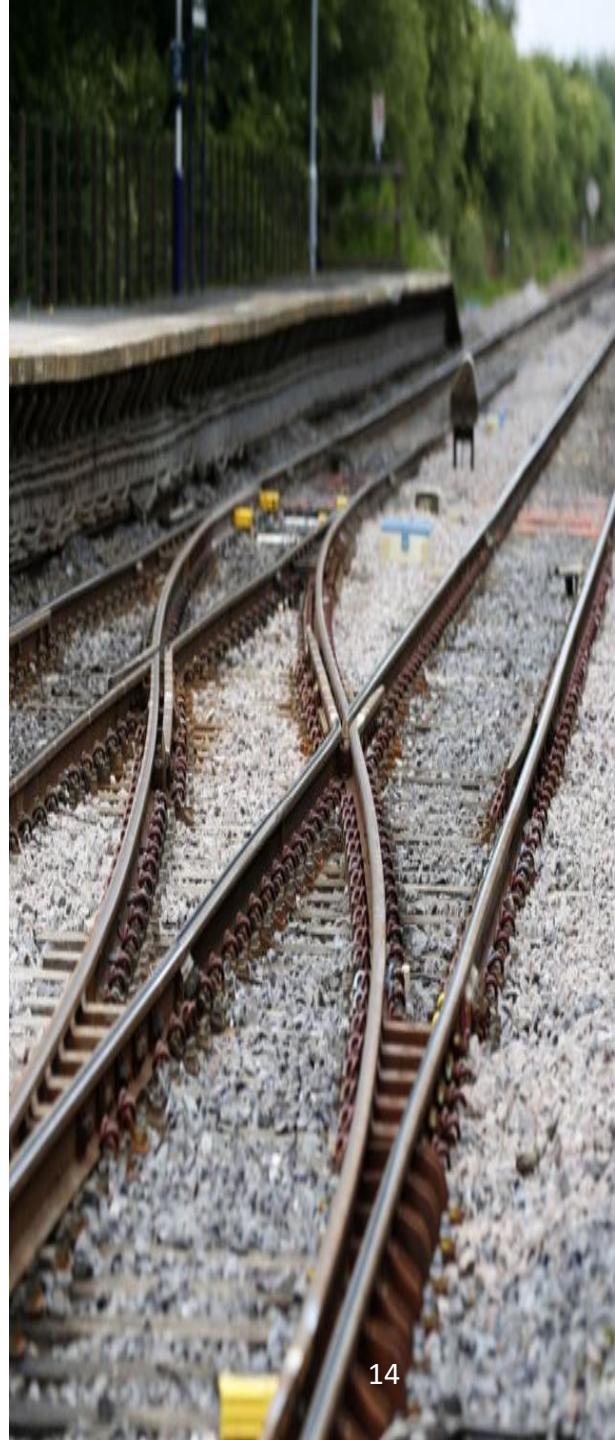
Ao término das concessões vigentes ou em suas negociações por renovação torna-se necessário **incluir nos novos contratos** o artigo semelhante ao da lei 13.448/2017:

Art. 9º III - pela **garantia contratual de capacidade de transporte a terceiros** outorgados pela ANTT, garantindo-se o **direito de passagem**, de tráfego mútuo e de exploração por **operador ferroviário independente**, mediante acesso à infraestrutura ferroviária e aos respectivos recursos operacionais do concessionário, garantida a remuneração pela capacidade contratada.

# PONTOS DE ATENÇÃO AO PL 261/2018

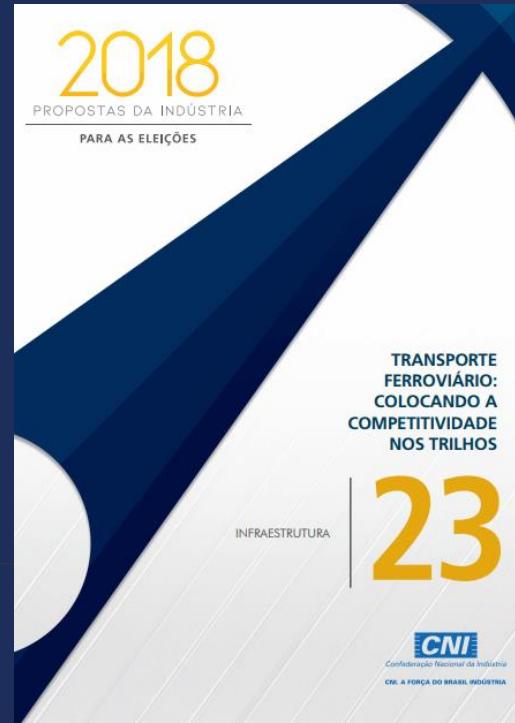
V. Também é necessário revogar o artigo 6º do Decreto 1.832/1996, sobre o regulamento dos transportes ferroviários, que **prioriza o tráfego mútuo em detrimento do direito de passagem:**

Art. 6º As Administrações Ferroviárias são obrigadas a operar em tráfego mútuo ou, no caso de sua impossibilidade, permitir o direito de passagem a outros operadores.



# 2018

PROPOSTAS DA INDÚSTRIA  
PARA AS ELEIÇÕES



Acesse o estudo "**Transporte Ferroviário: Colocando a Competitividade nos Trilhos**" no link abaixo:

<http://www.portaldaindustria.com.br/cni/canais/propostas-da-industria-para-eleicoes-2018/>

# OBRIGADO!



Confederação Nacional da Indústria

CNI. A FORÇA DO BRASIL INDÚSTRIA