



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

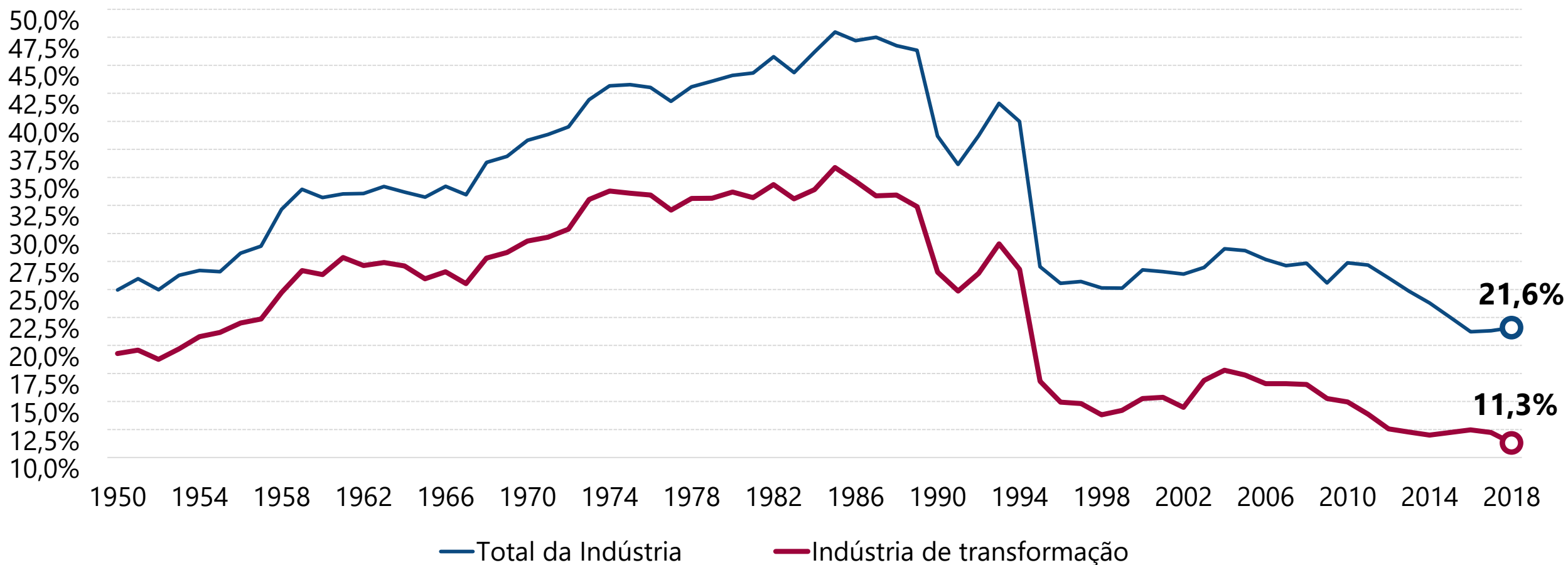


Confederação Nacional da Indústria

CNI. A FORÇA DO BRASIL INDÚSTRIA

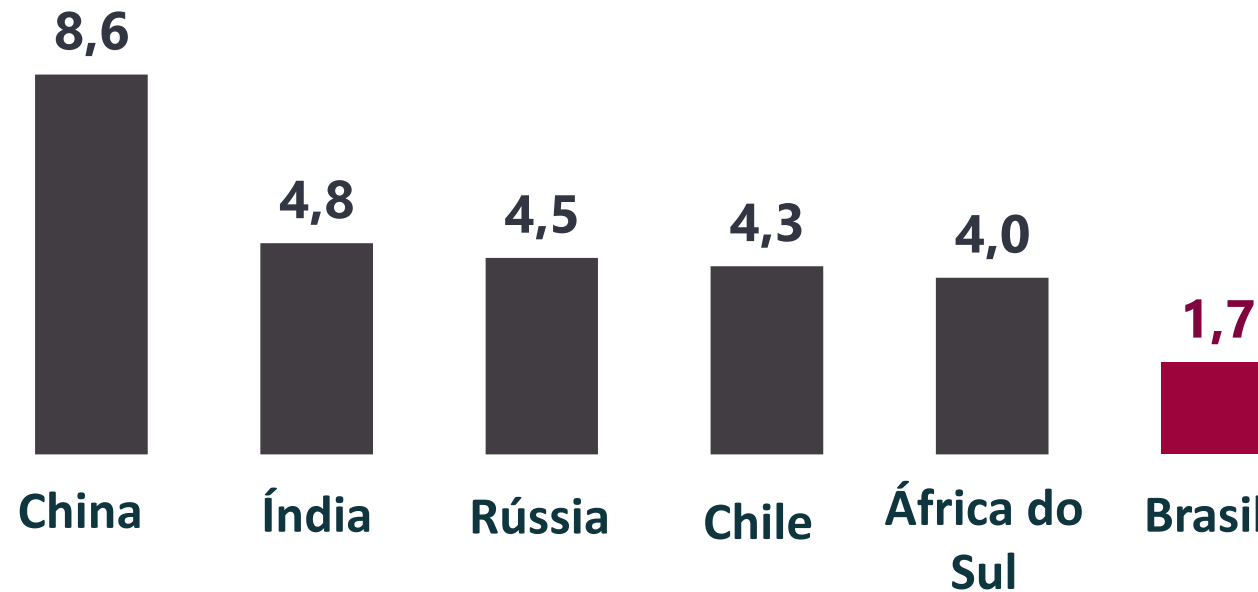
PARTIÇÃO DA INDÚSTRIA NO PIB

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)
 Tráfego aéreo (milhões de passageiros pagos)	113,4	210,7	6%
 Tráfego rodovias pedagiadas (milhões de veículos)	728	1.724	9%
 Volume de comércio nos portos (milhões de toneladas)	768	1.117	4%
 Movimentação de contêiner (milhões de TEUs)	7,2	10,4	4%
 Safra de grãos (milhões de toneladas)	144,1	227,8	5%
 Unidades Consumidoras de energia elétrica (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.

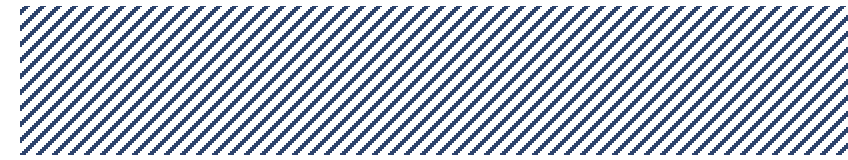
O caminho para resolver esse gargalo seria: **cabotagem, ferrovia, ou hidrovia**

Fonte: Insituto Dom Cabral.

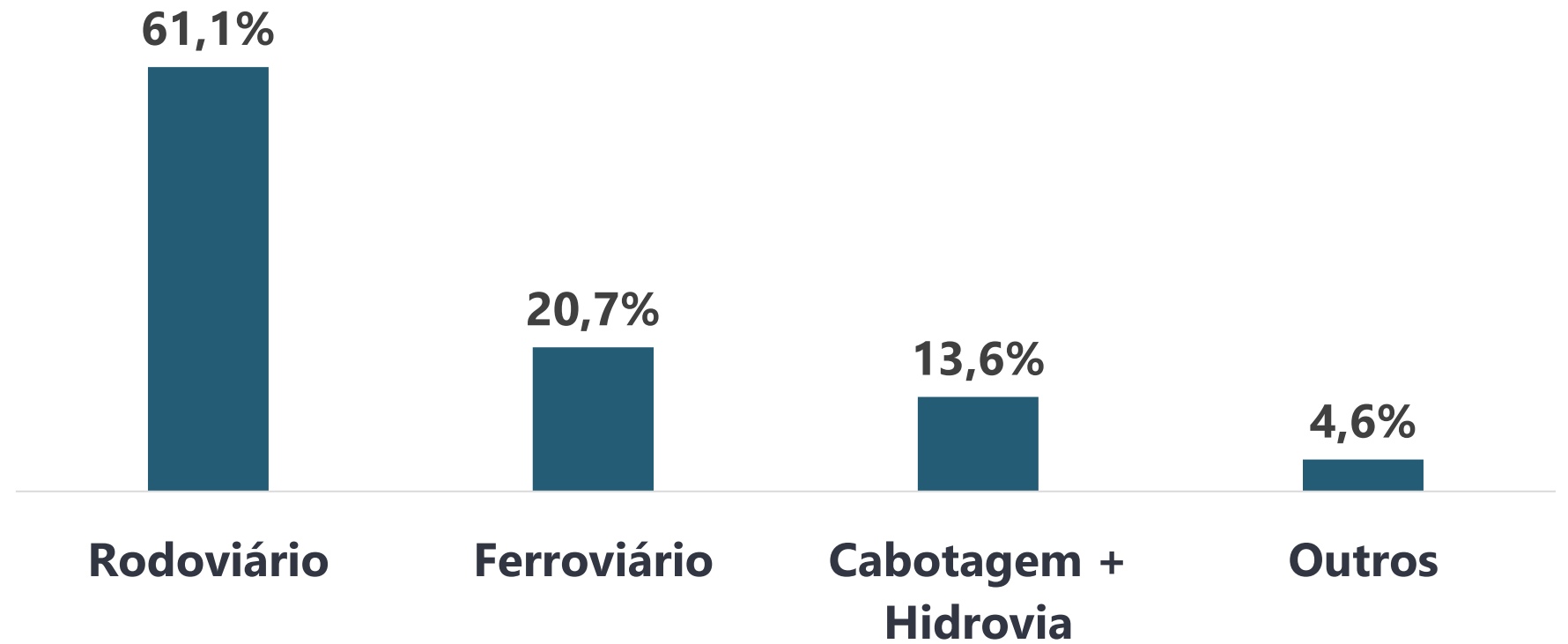
Matriz calculada em toneladas por quilômetro útil (TKU).



PREDOMINÂNCIA RODOVIÁRIA



Matriz de Transporte (em TKU)*



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

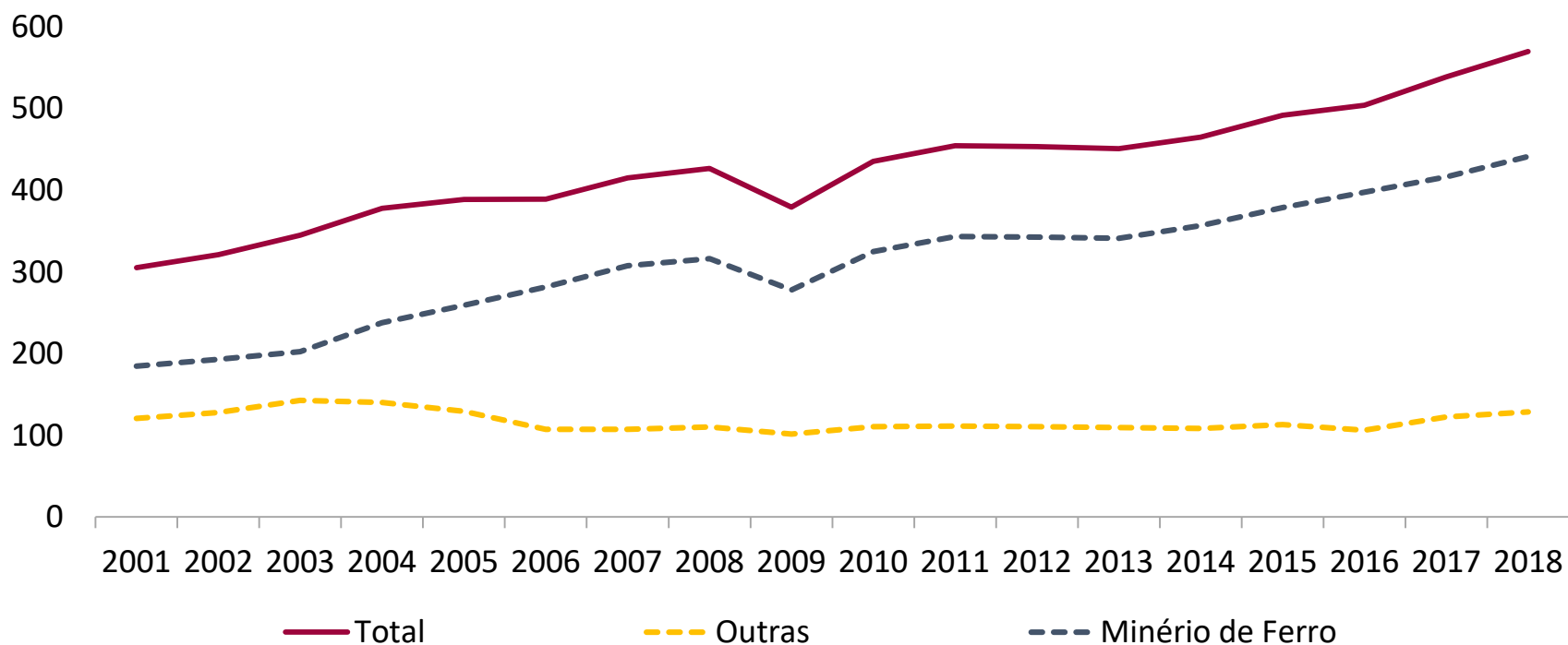
Em sua grande maioria, **sobe carga geral** e **desce granel**



- 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)*



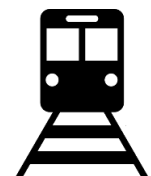
Crescimento de
4% ao ano

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

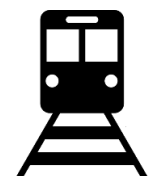
Outras cargas
praticamente
estagnadas

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**



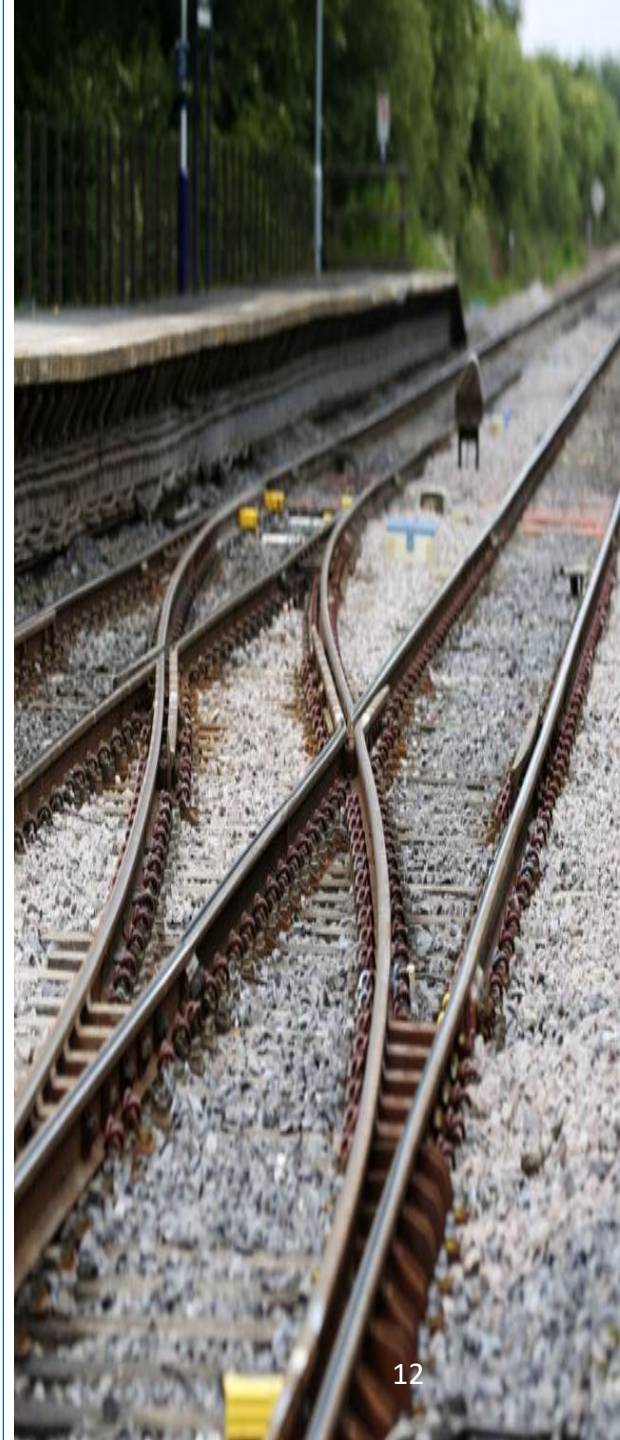
Expansão da malha e da conectividade, com **construção de novos trechos**

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.

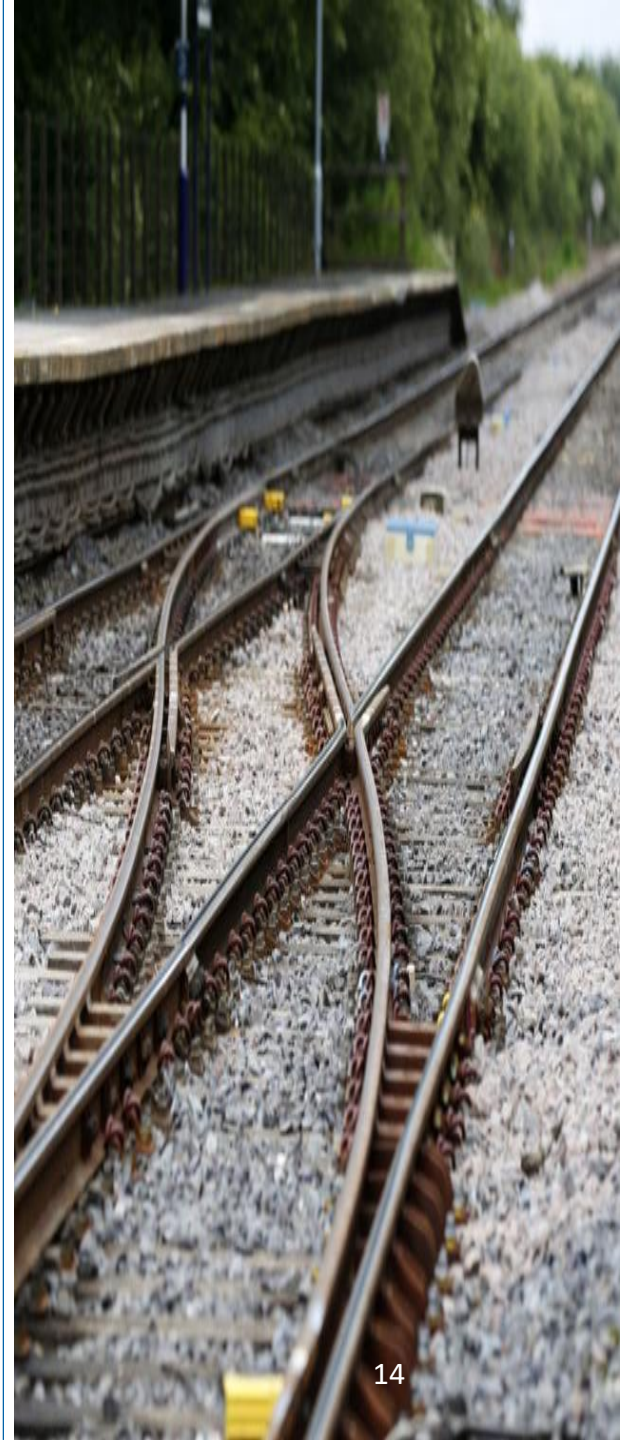
Ao término das concessões vigentes ou em suas negociações por renovação torna-se necessário **incluir nos novos contratos** o artigo semelhante ao da lei 13.448/2017:

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