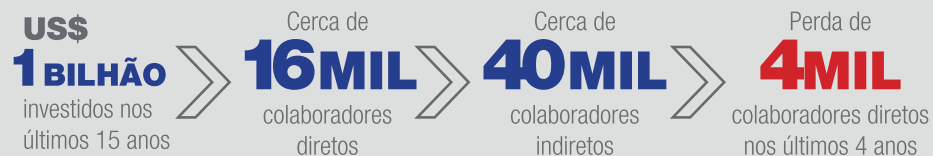




## DISCUTINDO UMA NOVA POLÍTICA PARA O SETOR METROFERROVIÁRIO BRASILEIRO

A indústria ferroviária está presente há quase 80 anos no Brasil, fabricando trens de passageiros, vagões de carga e locomotivas, amparada pela ampla cadeia produtiva de partes e peças. Acrescenta-se, ainda, a oferta de materiais para via permanente, sistemas

de sinalização, serviços de engenharia, manutenção e modernização de frota, sistemas de eletrificação, sinalização e via permanente. Mesmo enfrentando longo período de dificuldades pela drástica redução da demanda, segue apresentando importantes números:



Produzimos toda gama de produtos e serviços do setor metroferroviário com o mesmo padrão de qualidade e inovação global, com elevados níveis de excelência tecnológica e de segurança aos usuários, sejam passageiros ou cargas. Alcançamos esse nível pela intensa participação da engenharia brasileira na nacionalização desses produtos e serviços.

Apoiar a indústria metroferroviária é estratégico: o Brasil, com enormes dimensões geográficas e populacionais, é carente de maior integração logística e ampla oferta na mobilidade, imprescindíveis à conquista da paz social e da redução do “custo Brasil”. Resgatando a pujança e desenvolvimento que o setor metroferroviário outrora manteve, **encaminhamos 5 sugestões para avaliação e amplo debate pelo País!**

### FEITO NO BRASIL

#### 1 IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO

> No setor ferroviário, o imposto de importação de trens completos está em apenas 14%, não representando barreira à importação e prejudicando a competitividade e avanço da fabricação nacional.

> Demais modais de transporte, como no setor rodoviário, o mesmo imposto de importação está na casa dos 35%.

Solicitamos a discussão para a elevação do imposto de importação de produtos acabados do setor metroferroviário e consequente equiparação com os modais rodoviários, passando de 14% **para 35%**.

#### 2 MARGEM DE PREFERÊNCIA

> A implantação de uma política de margem de preferência é potencializadora da atividade econômica nacional, com subsequente geração de emprego e renda ao País.

> A nova Lei das Licitações nº 14.133/2021, em vigor desde 01/04/21, manteve o mecanismo anterior de margem de preferência através do Art. 26, que deverá ser regulamentado pelo Poder Executivo Federal.

Solicitamos a discussão para a regulamentação nos processos licitatórios internacionais de margem de preferência de **20%** para as empresas brasileiras para toda cadeia de produtos acabados (trens) e serviços completos do setor metroferroviários.

#### 3 CONTEÚDO NACIONAL

> A maior parte dos recursos financeiros aplicados no setor de infraestruturas advém de bancos públicos, que utilizam fundos dos trabalhadores como base: FAT ou FGTS.

> Estranho seria, nesta condição, que utilizássemos recursos advindos dos trabalhadores brasileiros para financiar emprego e renda no exterior.

Solicitamos a discussão para implantação de Lei ou Decreto que determine o respeito pelo público e privado, de **conteúdo nacional mínimo de 40%** em todos os futuros projetos de iniciativa do poder público que contem com financiamento público.

#### 4 ISONOMIA TRIBUTÁRIA

> Estabelecimento de mecanismos e critérios editalícios que tornem a comparação de ofertas de material rodante completo, nacionais ou estrangeiras, no mínimo, isonômicas.

> A indústria metroferroviária brasileira vem sofrendo há mais de 10 anos pela falta de isonomia tributária em licitações internacionais promovidas pelos governos dos Estados do Rio de Janeiro e de São Paulo, que se utilizam de interpretações equivocadas, preferindo o importado em detrimento do nacional, suprimindo empregos e renda no Brasil.

Solicitamos sejam cumpridos os Artigos Constitucionais e Leis de Concorrências Públicas de sorte que se estabeleça claramente que toda e qualquer importação de trens de passageiros, locomotivas, ou vagões de carga, **não serão isentas**, em nenhuma hipótese ou sob qualquer interpretação ou pretexto, **do imposto de Importação, PIS e COFINS**, sempre que houver fabricação de similar nacional.

#### 5 INVESTIMENTOS CRUZADOS

> As linhas ferroviárias exclusivas de passageiros intercidades são de difícil viabilidade econômico-financeira quando considerados os custos dos investimentos em infraestruturas, tais como: faixas de domínio, via permanente, material rodante e todos os sistemas necessários, além dos custos de operação e manutenção.

> O setor rodoviário, por outro lado, foi sempre prioritário nos planos expansionistas nacionais. Hoje, tanto o transporte de cargas como o de passageiros depende desse setor. Em contrapartida, o colapso de algumas rodovias, pela ausência de alternativas em outros modais, é iminente.

Propomos que os setores de cargas ferroviárias e o rodoviário permitam, ou até mesmo obriguem, nas próximas licitações, concessões ou renovações, a inclusão de investimentos cruzados no setor ferroviário de passageiros, colaborando com sua viabilização.

**A luta é de todos nós em prol das ferrovias e pelo Brasil: por mais trens de cargas e de passageiros.**

**O BRASIL TREM JEITO!**

## ORGANISMOS

### MINISTÉRIOS

**Temas Urbanos:** MDR com recriação SEMOB

**Temas Interurbanos:** MINFRA com setor/gestão exclusiva a trens de passageiros

### AGÊNCIA NACIONAL DE INVESTIMENTOS

Na ausência de Agência específica propomos criar a ANI para formular as diretrizes, Plano Nacional, com visão de Estado, preparar e promover os editais de concessão, medir, controlar, supervisionar...

### AUTORIDADES METROPOLITANAS

Integração operacional dos modais, gestão tarifária, prioridades de investimentos, planos metropolitanos...

## ECONÔMICO

### ESTRUTURAÇÃO FINANCEIRA (FUNDING)

#### 1. Taxa de Retorno Social (e ambiental)

Ganhos futuros convertidos em investimentos

#### 2. Debêntures de Infraestrutura

#### 3. Securitização

por ex.: valores tributários depositados em juízo

#### 4. Green Bonds

#### 5. Créditos de Carbono

#### 6. Modelo "por disponibilidade"

Sem risco de demanda, maior atratividade ao privado. Concessionária garante a disponibilidade do serviço, independentemente do número de passageiros...

### FUNDO GARANTIDOR DE TRANSPORTES:

#### 1. Tarifas cobradas

#### 2. Da Estruturação Financeira

(ao lado)

#### 3. Externalidades

Imobiliária / Direitos de Imagem e Marketing / Direitos de passagem

#### 4. Investimentos Cruzados

Ferrovário (renovações / contornos)

Rodoviário (novas concessões / renovações...)

#### 5. Subsídios

IPVA / CIDE (gasolina-etanol)

IPTU (+ região impacto) / Multas /

Estacionamentos Públicos

## INDUSTRIAL

### + BRASIL (MADE IN BRASIL)

#### 1. Preferência Nacional

ou ao menos mesmo % de bens e serviços nacionais alcançado pelos fabricantes brasileiros Apoiar Lei "Feito Por Brasileiros", similar ao "Buy American ACT" dos EUA

#### 2. Isonomia (nacional vs imp.)

Editais internacionais

#### 3. Programas de Governo

**RETREM** (só empresas nacionais)

Outros para Incentivo

(juros menores e prazos maiores)

#### 4. Padronização

#### 5. Idade limite

Renovação frota/sistemas

#### 6. Preservar/Acelerar

Emprego, Renda, Tecnologia, Engenharia, Competitividade, Qualidade, Assistência Técnica qualificada, Materiais reposição

## DISCUSSÕES / ELABORAÇÃO / SUSTENTAÇÃO:

Congresso - Assembléias - Câmaras / Ministérios - Governos Estaduais - Prefeituras / ANTT / Confederações / Federações / Entidades de Classe  
Educação: Instituições de Ensino e Centros de Pesquisa

## PLANO NACIONAL (gestão integrada dos modais: troncalizados, hierarquizados e complementares)



Melhor Política Pública de transporte de passageiros



Geração de Empregos e Renda



### Urbanos (MDR)

Planos Municipais (Metropolitanos) de Mobilidade Urbana - Aderência / incentivo



Melhor interesse e prioridade públicos



Incentivo ao uso de Transportes Públicos



### Interurbanos (MINFRA)

Plano Nacional de Trens de Passageiros - Definição de competência