



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