



PARLAMENTO JOVEM BRASILEIRO

PROJETO DE LEI N.º 168, DE 2019 **(Dep. Vinícius Mello Castelo)**

Determina a construção de linhas ferroviárias com o intuito ligar todas as capitais do território nacional com seu centro político-administrativo, Brasília.

DESPACHO:

À COMISSÃO DE:

ECONOMIA, EMPREGO E DEFESA DO CONSUMIDOR
(MÉRITO E ADMISSIBILIDADE)

APRECIÇÃO:

PROPOSIÇÃO SUJEITA À APRECIÇÃO CONCLUSIVA PELAS
COMISSÕES

PROJETO DE LEI Nº, DE 2019

(Do Sr. Vinícius Mello Castelo)

Determina a construção de linhas ferroviárias com o intuito ligar todas as capitais do território nacional com seu centro político-administrativo, Brasília.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei decreta a construção de linhas férreas, ligando as capitais de todos os estados do Brasil a sua capital federal, Brasília.

§ 1º A montagem do projeto estrutural das rodovias deverá ser finalizada em um prazo máximo de um (1) ano, após a aprovação deste projeto de lei, através do trabalho em conjunto do Ministério do Desenvolvimento Regional, Ministério da Infraestrutura e do Ministério da Economia.

§ 2º O trabalho de construção das ferrovias deverá começar após a finalização e aprovação do projeto estrutural.

Art. 2º Todas as ferrovias remetentes a este projeto poderão ser construídas em consonância às estradas federais.

Art. 3º As terras que serão usadas para a construção dos trilhos e que não pertencerem à união, serão devidamente indenizadas aos seus proprietários.

Art. 4º Deverá ser realizado, obrigatoriamente, estudo do impacto ambiental com a instalação das linhas férreas que possam vir comprometer a fauna e a flora.

Parágrafo único - Os problemas encontrados terão que ser solucionados de forma a ser continuado o referido projeto de lei.

Art. 5º Deverão ser construídas travessias de animais nas estradas férreas que serão construídas em áreas de tráfego silvestre.

Art. 6º Deverão ser construídas duas vias permanentes (trilhos) com dois propósitos:

- I - A primeira via deverá ser destinada para o transporte de pessoas e cargas leves;
- II - A segunda via deverá ser destinada para cargas pesadas;

Art. 7º Para a construção das ferrovias:

- I - Deve ser priorizada a contratação de brasileiros natos;
- II - Caso o número de contratados não tenha sido suficiente, as pessoas estrangeiras com nacionalidade brasileira devem vir em sequência de contratação;
- III - Caso no número de contratados ainda não tenha sido suficiente, pessoas estrangeiras com visto de trabalho podem ser contratadas;
- IV - Seguindo essas premissas, a sequência de contratação deve ser respectivamente de: brasileiros natos, pessoas estrangeiras com nacionalidade brasileira e estrangeiros com visto de trabalho;

Art. 8º Serão realizadas licitações para a construção das ferrovias após o levantamento de preços feito através do Ministério da Economia.

Art. 9º O material do dormente (um dos itens que compõem os trilhos) deverá ser, prioritariamente, feito a partir da apreensão de madeira ilegal, dando a essa madeira uma utilidade econômica para o Brasil.

Art. 10º Após a finalização das obras e dos contratos, essas ferrovias deverão ser privatizadas ou terceirizadas, esta escolha ficará a cargo do Ministério da Economia.

Art. 11º A empresa responsável deverá sempre prover a segurança das pessoas e cargas nestas ferrovias.

Art. 12º A empresa responsável deverá sempre promover reformas, tanto dos trilhos quanto dos trens.

Art. 13º A segurança, reforma e serviços em geral não ficarão a cargo do estado, sendo estes de total responsabilidade da empresa.

Art. 14º Esta lei entra em vigor sessenta (60) dias após sua data de publicação.

Justificativa

Esta proposta de lei tem como objetivo principal o desenvolvimento econômico do país, ela vai atuar de maneira ativa na vida das pessoas que vivem nele, ajudando na geração de empregos e no poder de compra de toda a sua sociedade, vai atuar ainda como um grande expoente para a integração cultural, política e regional, servindo como um grande atenuante para a intensificação do turismo nacional pela diminuição do preço das passagens advindo da maior concorrência entre as empresas de transporte de pessoas do país, vai impulsionar o desenvolvimento econômico de muitas cidades, este projeto poderá extinguir ainda uma futura paralisação do setor comercial rodoviário, conhecido popularmente como a greve dos caminhoneiros.

Poucos anos antes da Segunda Guerra Mundial, os Estados Unidos estavam passando por uma crise advinda da quebra da bolsa de valores de 1929, que resultou em um massivo desemprego da população, levando muitas pessoas desta nação a extrema pobreza onde não possuíam dinheiro para comprar roupas ou remédios.

É evidente que o país, exemplo do capitalismo, não poderia continuar desta maneira por muito mais tempo, então, em 1933 o 32º presidente dos Estados Unidos, Franklin Delano Roosevelt, implementou um programa de recuperação econômica no país chamado New Deal (novo acordo), com o objetivo de tirar os Estados Unidos da grande depressão.

Este plano tinha como uma de suas medidas a construção de infraestrutura, como hospitais, aeroportos, estradas etc., para que dessa maneira houvesse a geração de emprego e um aumento do mercado consumidor. Pode-se perceber que o New Deal e o projeto de lei deste documento possuem em comum esta particular característica de geração de emprego a partir de obras públicas, o projeto de lei exposto aqui em questão, prevê a construção de estradas de ferro com o intuito de interligar todas as capitais do país à Brasília, e como já é de se esperar, essa construção irá demandar muitos trabalhadores, assim como muito trabalho, que serão essenciais para este empreendimento.

Uma pesquisa feita pelo Instituto Brasileiro de Geografia Estatística (IBGE)¹, revelou que o desemprego subiu para 12,7% contando com 13,4 milhões de pessoas em busca de trabalho, deste modo, é perceptível que essas pessoas estão procurando um emprego para poder se sustentar ou até sustentar suas famílias, para elas sobreviverem.

Possivelmente, essas pessoas não possuem muito dinheiro, estando na linha de pobreza, porém elas não conseguem uma vaga no mercado de trabalho, muitas vezes, não sendo pela falta de profissionalização, mas pela falta de emprego. Estas pessoas que estão necessitando de um emprego serão uma das grandes beneficiárias deste projeto, pois além de ele garantir um trabalho para elas agora, ele irá criar muitas vagas de trabalho para o futuro, podendo, dessa maneira, reestabelecer um equilíbrio financeiro para essas pessoas e dando a elas um maior poder de compra.

A integração cultural prevista para o projeto de lei tem como amparo de justificativa o título VIII da ordem social, que está presente na constituição federal de 1988, capítulo III da educação, da cultura e do desporto, seção II da cultura no artigo 215² e 216-A³, ou seja, sua justificativa já está prevista na lei do país, uma matéria do Banco mundial⁴ afirma que, “ As ferrovias são uma maneira inteligente e eficiente de transportar pessoas e cargas. As ferrovias promovem o crescimento econômico enquanto cortam as emissões de gases do efeito estufa. Elas são uma maneira limpa e compacta de transportar milhões de passageiros e milhões de toneladas de mercadorias entre países e continentes. ”.

Depreende-se disso que a partir do transporte de pessoas, o Brasil, de acordo com o projeto de lei, poderá ter uma integração política, que seria a integração de todas as capitais regionais com Brasília, e regional, onde, nesse caso, haveria um aumento para a maleabilidade da locomoção das pessoas entre as diversas regiões do país, trazendo com isso um aumento no turismo nacional através do barateamento das passagens por uma maior competição entre as empresas de transporte de pessoas.

A competição que irá ocorrer entre as empresas de transporte será uma competição econômica, ou seja, a empresa que oferecer o melhor serviço pelo menor preço será preferível quando a pessoa for escolher seu meio pelo qual irá viajar. Desse modo, as empresas estarão em uma constante competição para o barateamento de seus serviços caso elas queiram se manter no mercado e na escolha de seus clientes.

¹ Disponível em <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/24283-desemprego-sobe-para-12-7-com-13-4-milhoes-de-pessoas-em-busca-de-trabalho>

² Art. 215. O Estado garantirá a todos o pleno exercício dos direitos culturais e acesso às fontes da cultura nacional, e apoiará e incentivará a valorização e a difusão das manifestações culturais.

³ Art. 216-A. O Sistema Nacional de Cultura, organizado em regime de colaboração, de forma descentralizada e participativa, institui um processo de gestão e promoção conjunta de políticas públicas de cultura, democráticas e permanentes, pactuadas entre os entes da Federação e a sociedade, tendo por objetivo promover o desenvolvimento humano, social e econômico com pleno exercício dos direitos culturais.

⁴ Disponível em <http://www.worldbank.org/en/topic/transport/brief/railways>

Segundo Adam Smith, o mercado, caso não haja interferência governamental, se regularia de forma automática como se houvesse uma mão invisível por trás dele, ou seja, essa mão invisível pode ser compreendida pela concorrência entre as empresas, uma competição entre todo o mercado. E de acordo com uma notícia da empresa Vale⁵, as ferrovias têm forte participação na economia nacional e mundial, tendo ela baixo custo de manutenção e de frete, podendo diminuir congestionamentos e participar ativamente na criação de empregos.

O Banco Mundial⁴ revela a partir de um de seus projetos ferroviários, GuiGuang, que as ferrovias podem servir para o desenvolvimento de cidades e ajudar na intensificação do turismo, ele informa que “ As pessoas locais usam a linha para chegar a melhores empregos e os turistas a usam para visitar a paisagem rural. ”, ou seja, eles utilizam a mesma linha ferroviária para diferentes motivos econômicos.

O Banco Mundial⁴ e a Vale⁵ informam, ainda nessas mesmas publicações já tratadas anteriormente, que os trilhos ajudam na diminuição dos gases de efeito estufa e na sustentabilidade do planeta, sendo esta também uma grande preocupação do século XXI.

O viaduto para animais é uma alternativa viável para o tráfego de animais silvestres, foi construído no Pará o primeiro viaduto para animais do Brasil⁶, sendo esta uma alternativa empregada por muitos países na Europa para a promoção da vida animal em convívio com a sociedade.

O desenvolvimento das cidades advindos das ferrovias é constatado pelo desenvolvimento do de Divinópolis, o site G1⁷ noticiou que “ O desenvolvimento econômico de Divinópolis, cidade do Centro-Oeste de Minas que completou 104 anos nesta quarta-feira (1º), é intimamente ligado ao serviço ferroviário, que se instalou na cidade no final do século 19, quando o lugar ainda era um arraial chamado Divino Espírito Santo - a elevação a município ocorreu em 1912. A oficina para consertos de trilhos e trens se deu em 1916. A expansão do serviço ferroviário atraiu mão de obra externa e impulsionou outros segmentos econômicos, como o agronegócio e a saúde. ”.

Constata-se então, a eficiência do sistema de transporte ferroviário no Brasil, porém, pode-se esperar que haja números comprovando a sua eficiência. Em 2017, de acordo Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF)⁸, houve um aumento de 170% em toneladas por quilometro útil (TKU) desde o início das concessões no Brasil, afirmando eles que “ Com isso, naquele ano o setor alcançou o maior valor da sua série histórica, com uma média anual de crescimento de 5,16%. ”, mesmo o sistema ferroviário não sendo o principal modal de transporte do país.

⁴ Disponível em <http://www.worldbank.org/en/topic/transport/brief/railways>

⁵ Disponível em <http://www.vale.com/brasil/PT/aboutvale/news/Paginas/qual-a-importancia-das-ferrovias-para-o-desenvolvimento-socioeconomico-de-um-pais.aspx>

⁶ Disponível em <https://www.oeco.org.br/blogs/salada-verde/para-tem-o-primeiro-viaduto-para-travessia-de-fauna-no-pais/>

⁷ Disponível em <http://g1.globo.com/mg/centro-oeste/noticia/2016/06/ferrovia-atraiu-operarios-e-fomentou-o-desenvolvimento-de-divinopolis.html>

⁸ Disponível em <https://www.antf.org.br/releases/mais-eficiencia-mais-tku/>

O projeto de lei poderá ainda mitigar os impactos da popularmente conhecida greve dos caminhoneiros, pelo fato de ocorrer uma diminuição no número do transporte rodoviário, muitos caminhoneiros irão ter a oportunidade de trocar de profissão após a construção dos trilhos, podendo se levar em conta também a grande necessidade dos caminhoneiros para o transporte dos materiais para que ocorra a obra.

o sistema de transporte rodoviário não irá acabar no Brasil, ele apenas irá se adequar para uma melhor competição no mercado, e com isso em mente, segundo o site e-commerce Brasil⁹, irá ocasionar uma prática vantajosa, intermodal, chamada rodo-ferroviária, pois dessa forma segundo eles “pode-se fazer parte do transporte da carga através da ferrovia e parte através da rodovia, diminuindo os custos sem deixar de prestar um serviço de qualidade ao cliente.”, fortalecendo dessa maneira a economia do Brasil.

Espera-se porém mais dados econômicos para uma melhor avaliação desta proposta de lei e sua implementação no Brasil, e para isso o antigo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil¹⁰, cujo nome agora é Ministério da Infraestrutura, fez em 2017 um anuário estatístico de transporte, que possui dados de 2010 a 2016, os quais apontam uma grande eficiência do modal ferroviário onde ele está instalado, evidenciando uma grande vantagem caso haja um investimento adequado.

À vista do exposto, contamos com o apoio dos Nobres Pares nessa iniciativa.

Sala de sessões, em ____ de _____ de 2019

Deputado Vinícius Mello Castelo

⁹Disponível em <https://www.ecommercebrasil.com.br/eblog/2016/01/14/uma-comparacao-da-logistica-dos-eua-e-brasil/>

¹⁰Disponível em http://www.transportes.gov.br/images/2017/Sum%C3%A1rio_Executivo_AET_-_2010_-_2016.pdf

