

AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUSSÃO DO TEMA “DESENVOLVIMENTO REGIONAL ATRAVÉS DA FERROVIA TRANSNORDESTINA: PERSPECTIVAS E DESAFIOS

Comissão de Integração Nacional e Desenvolvimento Regional

Fernando Teixeira – Presidente do Conselho de Infraestrutura da Federação das Indústrias do Estado de Pernambuco (FIEPE) e Membro do Conselho Temático de Infraestrutura da Confederação Nacional da Indústria (CNI)

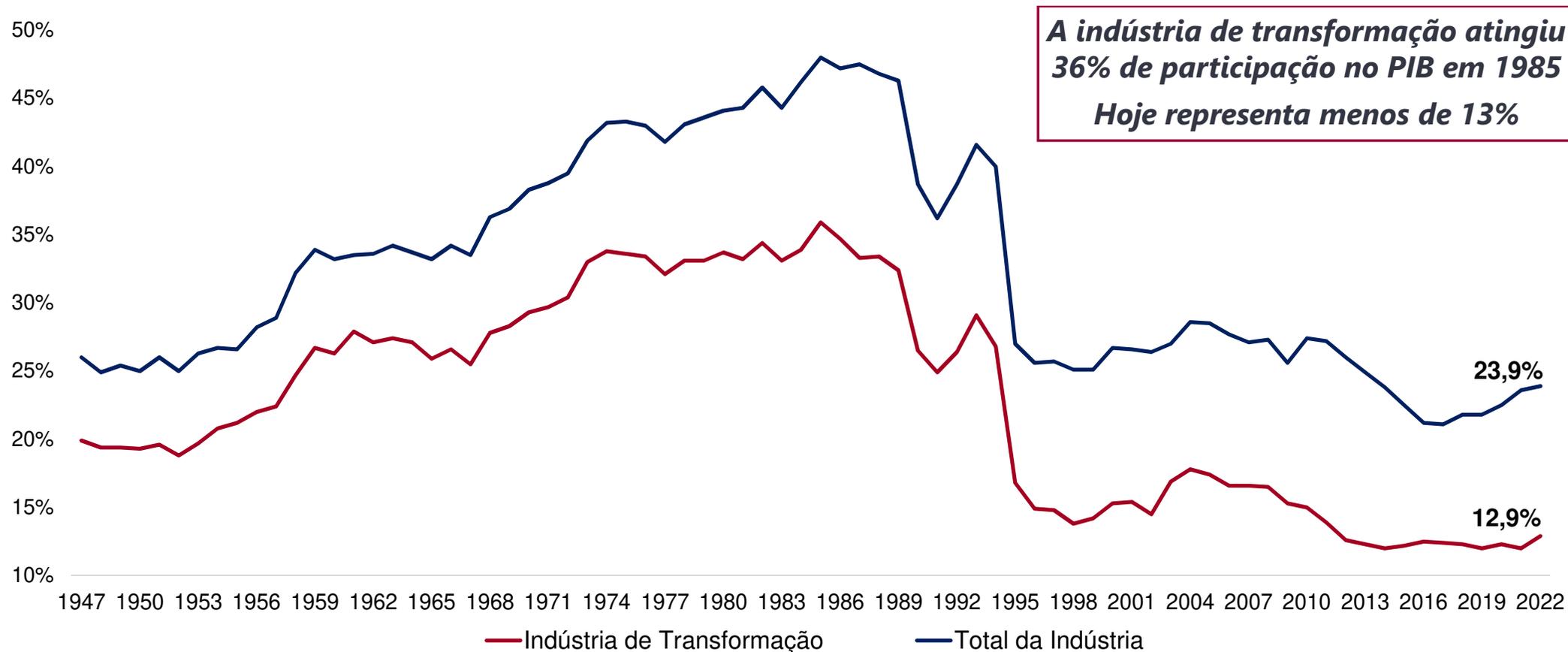
Brasília, 15 de agosto de 2023



Confederação Nacional da Indústria

CNI. A FORÇA DO BRASIL INDÚSTRIA

PARTIÇÃO DA INDÚSTRIA NO PIB



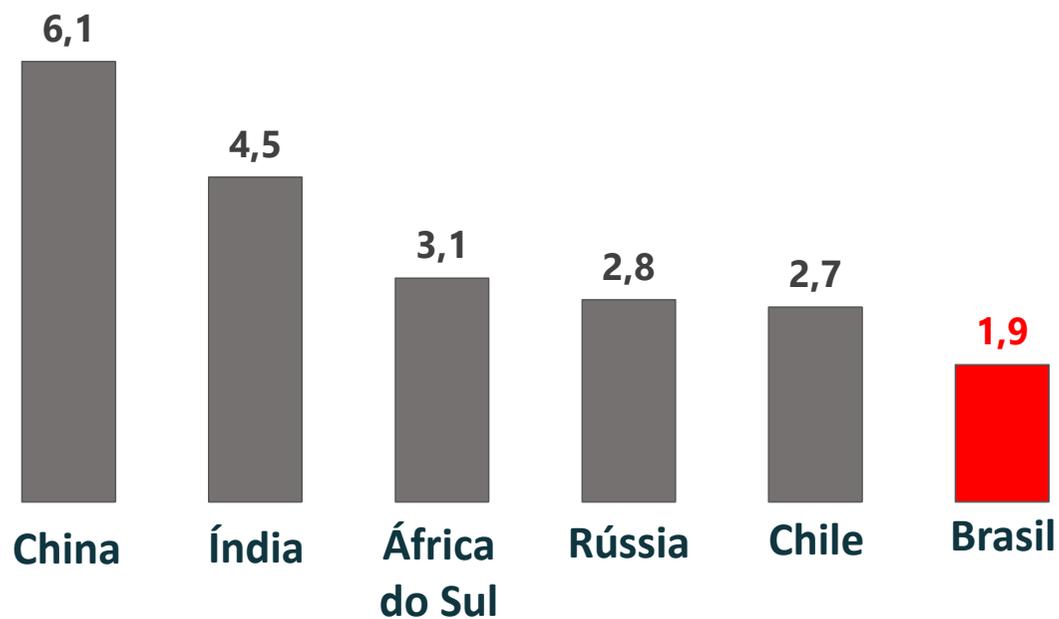
Fonte: Elaboração própria com dados do IBGE (estatísticas do século XX e Contas Nacionais Trimestrais).



BRASIL INVESTE POUCO EM INFRAESTRUTURA



Investimento em infraestrutura em % do PIB - valor médio



Brasil investe **R\$ 180 bilhões** por ano em média em infraestrutura

Ao menos **4% do seu PIB** (R\$ 400 bi/ano) **deveriam ser investidos**

Déficit anual de **R\$ 220 bilhões**

Fonte: Global Infrastructure Hub - GI Hub (2019) e Inter B. (2023).

UM PAÍS FORA DOS TRILHOS



Ferrovias respondem por apenas **20% da matriz de transporte de cargas no Brasil**



Pesquisa realizada pela CNI mostra que apenas **8% das indústrias transportam os seus produtos sobre trilhos**



Cerca de **30% dos empresários industriais optariam por esse modal** se houvesse mais quilômetros de ferrovias no país

Garantir a plena regulamentação da Lei 14.273/2021 é parte da solução

RIB⁰⁷⁶

REVISTA DA INDÚSTRIA BRASILEIRA

Ano 8, ABR - 2023

MOBILIDADE

Metrópoles brasileiras precisam de R\$ 295 bi em investimentos

FEIRA DE HANNOVER

Delegação empresarial mostra nossas vantagens competitivas

HIDROGÊNIO VERDE

Estudo do SENAI e da GIZ indica profissões para atuar no setor



UM PAÍS FORA DOS TRILHOS

Só 20% do transporte de cargas no Brasil acontece por ferrovias, modal mais barato e seguro

CNI

RUI COSTA,
ministro-chefe da Casa Civil
Infraestrutura deve ser aliada da indústria

A FERROVIA TRANSNORDESTINA

Principais problemas

-  As obras da Transnordestina tiveram início em 2006, no trecho entre Missão Velha (CE) e Salgueiro (PE), a partir da autorização de implantação concedida por meio da resolução 1.572, da ANTT
-  **A obra começou sem projeto executivo**, contrariando a resolução que determinava apresentação do projeto "com antecedência máxima de seis meses do início da obra"
-  A execução física dos empreendimentos vinha ocorrendo à medida que os estudos eram feitos
-  Essa falta de planejamento e ausência de coordenação entre os diversos órgãos públicos comprometeram o andamento das obras da Transnordestina





O CUSTO ECONÔMICO DO ATRASO

Estimativa e mitigação do problema

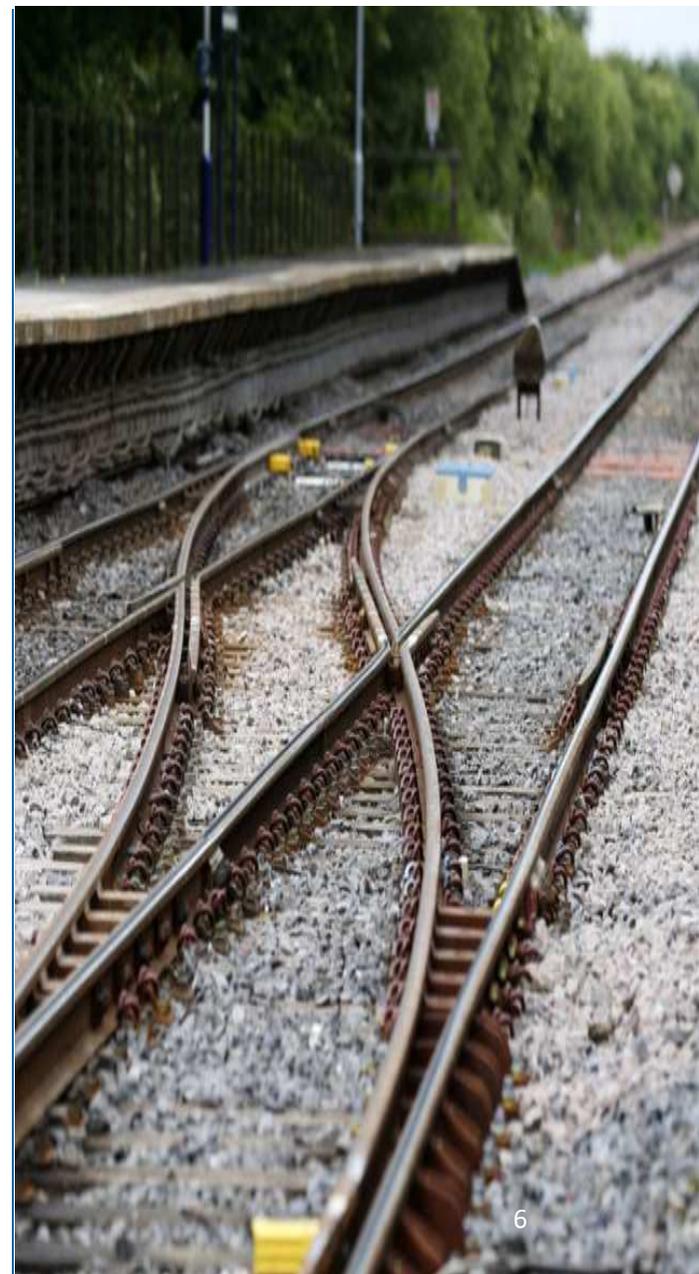


Estudo realizado pela CNI em 2018, identificou que o atraso na construção da Transnordestina já havia causado uma **perda de R\$7,6 bilhões** de reais ao país. O custo social, ao incluir demais penalidades aos vários agentes (empreendedores, população, governo) decreto elevará essa cifra de R\$ 7,6 bilhões a um patamar mais robusto.



De acordo com o trabalho, a continuidade das obras deveria ser pautada:

- Em um diagnóstico sobre a execução física do empreendimento;
- Em um projeto executivo construído a partir de estudo técnico, com cronograma de obra e previsão orçamentária; e
- Em um modelo para integração dos modos de transporte de carga da região





ALTERAÇÕES NO CONTRATO

1º Termo Aditivo TLSA / ANTT (23/12/2022)



Adequar os investimentos obrigatórios, os respectivos prazos para conclusão e sanções em caso de descumprimento



Alterar os trechos que compõem a malha concedida à TLSA – **devolução do trecho Salgueiro - Porto de Suape**



O trecho Salgueiro – Suape é fundamental para interligação e desenvolvimento da economia da região Nordeste.

O Governo Federal anunciou no Novo PAC que irá viabilizar a conclusão da bifurcação (Salgueiro – Porto Suape), mas **ainda não apresentou detalhes do modelo**



RECOMENDAÇÕES

- **Estabelecer imediata entrega da outorga** do trecho Salgueiro – Porto Suape **com fixação do direito de passagem** no trecho Salgueiro – Eliseu Martins. **Independente de reparação de ativos que compõem a outorga devolvida**
- **Utilizar recursos do orçamento público federal** para construção do empreendimento (Salgueiro – Porto Suape), caso o projeto não consiga atrair o capital privado
- **Garantir transparência e coordenação entre os diversos atores** (executivo, legislativo, agência reguladora, setor privado e demais representantes da sociedade civil organizada) para solução do problema e aperfeiçoar o modelo de gestão de concessão



OBRIGADO



Confederação Nacional da Indústria

CNI. A FORÇA DO BRASIL INDÚSTRIA