

## INFRAESTRUTURA

*por Manoel de Andrade e Silva Reis*

*Coordenador de projetos na FGV Projetos e professor na EAESP/FGV*

*e Priscila Laczynski de Souza Miguel*

*Professora na EAESP/FGV*



25 DE AGOSTO DE 2015

### PANORAMA DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO NO BRASIL - DESAFIOS E OPORTUNIDADES

*\*Adaptação do artigo publicado na Revista Mundo Logística nº47 – Ano VIII – Julho & Agosto 2015*

O Brasil é um país exportador de commodities de dimensões continentais. Quase 50% das exportações brasileiras estão concentradas em seis produtos (minério de ferro, petróleo bruto, soja, café, carne e açúcar) e esses produtos precisam ser transportados por longas distâncias, entre as regiões de onde são produzidos, para portos e, posteriormente, para o exterior.

Por se tratarem de produtos de baixo valor agregado, grande volume e transportados a grandes distâncias, o ideal é que o transporte fosse realizado pelos modais ferroviário ou

fluvial, o que permitiria uma substancial redução de custos, tornando os produtos brasileiros mais competitivos. O modal fluvial é ainda muito incipiente no Brasil e o ferroviário tem uma participação mais expressiva, mas muito aquém do necessário.

O modal ferroviário possui diversas vantagens. Por utilizar-se de vias exclusivas, é pouco afetado por tráfego e também tem baixo impacto ambiental, tendo em vista que trens com 10.000 a 15.000 t de carga utilizam um pequeno número de locomotivas, que emitem carbono em quantidades muitas vezes menor do que os caminhões que seriam necessários para transportar a mesma quantidade de cargas.<sup>1</sup> Por outro lado, a velocidade de transporte é mais lenta e o percurso é pouco flexível.<sup>2</sup> Além disso, existe um alto custo fixo de investimento em locomotivas, vagões, terminais e linha permanente, que deve ser necessariamente longa para ser competitiva.

As primeiras ferrovias no Brasil foram financiadas no final do século XIX, por capital privado inglês, em função do transporte de café, no Estado de São Paulo<sup>3</sup>. A partir de 1900, essas ferrovias foram nacionalizadas e passaram a ser controladas pelo Estado. O setor ferroviário brasileiro foi abandonado a partir do governo Juscelino Kubitschek, que priorizou o desenvolvimento de rodovias. Foi apenas nos anos 1990 que o investimento ferroviário foi retomado, com o início das concessões a empresas privadas.

Atualmente existem no Brasil 12 concessões ferroviárias, operadas por oito grupos empresariais, o que resultou no aumento da participação desse modal de 19% para 28% das movimentações de carga.<sup>4</sup> Ainda assim, a rede ferroviária brasileira tem pouca extensão (cerca de 28.600 km, nem toda utilizada regularmente) e uma distribuição geográfica concentrada nas regiões Sul, Sudeste e uma pequena parte no Nordeste.

Estimativas da Confederação Nacional do Transporte (CNT), de 2009, indicam que o Brasil necessita, no mínimo, de 52 mil km de ferrovias para a adequação da matriz de transportes, ou seja, aproximadamente 24 mil km adicionais. Falta maior conectividade entre as regiões Sul e Sudeste e o Norte e Nordeste do País, para permitir o melhor aproveitamento do modal ferroviário e, também, otimizar o escoamento da produção pelos portos nas diversas regiões. Ciente da necessidade de investimentos na infraestrutura, o governo brasileiro tem apostado em novos programas de concessões de ferrovias.

Assim, o programa de concessões do Governo Federal, intitulado Programa de Investimentos em Logística (PIL), lançado em agosto de 2012, previa investimentos de R\$ 91 bilhões em novas ferrovias, para um total de cerca de 11 mil km de novas linhas. No entanto, para

---

<sup>1</sup> CNT – Pesquisa CNT de Ferrovias, 2011.

<sup>2</sup> DIAS, Marco Aurélio. Logística, transporte de infraestrutura. São Paulo: Editora Atlas, 2000.

<sup>3</sup> CASTRO, Newton de. Estrutura, desempenho e perspectivas do transporte ferroviário de carga. Pesquisa e Planejamento Econômico. Brasília, v.32, n.2, p.251-283, ago. 2002.

<sup>4</sup> ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestre, 2014.

minimizar a ocorrência de problemas de concentração de poder das concessionárias, o PIL/2012 previa a compra de toda a capacidade produtiva das novas linhas, a serem administradas por uma entidade pública e leiloadas entre os operadores interessados. Esse e alguns outros fatores, como a intenção do governo de limitar a valores muito baixos o retorno sobre os investimentos implicaram em um desinteresse por parte do mercado de investidores.

Em junho de 2015, foi lançada uma nova versão do programa (PIL/2015), que prevê um investimento de R\$ 86,4 bilhões (abaixo do valor de R\$ 91 bilhões do PIL/2012, sem descontar a inflação no período) em ferrovias. Desta vez, o Governo Federal incluiu novas diretrizes, mais atraentes para os potenciais investidores, como a remuneração compatível com os custos e os riscos de construção, e o modelo de licitação por outorga ou compartilhamento de investimentos, através das chamadas Parcerias Público-Privadas (PPP). A expectativa é que haja um maior interesse por parte da iniciativa privada nas novas licitações a serem realizadas, permitindo um processo de ampliação efetivo da rede ferroviária brasileira.

Atualmente, o governo brasileiro vem estudando também a possibilidade de trabalhar em parceria com empresas de infraestrutura chinesas, para captar recursos para as obras necessárias na malha ferroviária.

Nessa nova fase, o grande desafio será, em prazos relativamente curtos, desenvolver projetos básicos e executivos adequados para as novas linhas, o que nem sempre tem sido feito nas implantações de novas infraestruturas no Brasil, e implantá-las com a qualidade necessária, em prazos compatíveis com a enorme e inadiável necessidade do país. Isso certamente aumentará a competitividade do Brasil, permitindo uma redução substancial dos custos logísticos e, seguramente, ampliará nossa capacidade exportadora a patamares compatíveis com o porte de nossa economia. Um fato preocupante é que, embora o Brasil represente cerca de 3% da economia mundial, seu comércio exterior de exportação e importação somados não atinge 1,5% do comércio internacional global.