



FERROVIAS

Entrando nos trilhos

Setor ferroviário busca caminhos para incrementar rentabilidade e consolidar operação para chegar a uma maior participação na matriz de transporte

Pedro Bartholomeu

Ao que tudo indica o progresso do segmento de transporte ferroviário ainda depende de muito trabalho e conscientização dos profissionais da área, além da compreensão do governo acerca das necessidades práticas e legais reivindicadas pelas concessionárias.

A falta de infraestrutura e as centenas de obras inacabadas dos vários planos de palanque são barreiras quase que intransponíveis pelas empresas, apesar

da sua clara necessidade. O problema mais difícil de resolver para a maioria dos ferroviários é a falta de planejamento e de estudos de viabilidade.

Entre os especialistas presentes à 22ª Semana de Tecnologia Ferroviária, realizada em São Paulo, a certeza é que as ferrovias no Brasil hoje são estanques nelas mesmas, uma característica herdada do “período das trevas”, as décadas de estatização que arrebentaram a qualidade do sistema e a sua sustentabilidade.



Fotos: divulgação

As grandes ferrovias brasileiras nasceram privadas e a troca da concessão de áreas para colonização que pudessem sustentá-las. Por isso, as estações, como recorda, o presidente da Aemesp – Associação dos Engenheiros do Metro, Emiliano Stanislau Affonso Neto, as estações eram construídas a cerca de 15 quilômetros uma da outra de maneira que a colonização da área viabilizasse o respectivo tramo.

Essa proposta do século XIX e início do XX em nosso país está-se mostrando mais moderna que nunca. Tanto assim que o especialista japonês Go Hirano, gerente chefe da West Japan Railway Company, diz que nenhuma ferrovia é capaz de sobreviver se

no mínimo 36% de seu faturamento não for proveniente de funcionalidades instaladas ao longo da linha.

A JR-West obtém 55% de sua receita através de negócios imobiliários, utilizando ramais abandonados, áreas degradadas ou mal aproveitadas. Depois de garantido o terreno, próprio ou comprado de terceiros, a ferrovia apresenta projeto para o poder público e, uma vez aprovado, faz parceria com investidores para a construção de shopping-centers, hospitais, lojas de departamentos, supermercados, hotéis, prédios comerciais ou de departamentos etc.

Na prática, ele ensina que todo o domínio da ferrovia seja convertido em fonte de renda suplementar ao operador – no caso da JR-West tornou-se a principal, de maneira a somar faturamento para a companhia e possibilitar que a soma dos faturamentos destes e da tarifa permitam a lucratividade do investidor na malha ferroviária.

O consultor de transporte Frederico Bussinger, ex-presidente da SPTrans, CPTM e Confea diz que o fundamental é planejar, e planejar principalmente a amortização do investimento. Segundo ele, “pode-se investir mais e fazer menos se não houver uma visão completa do projeto à operação e da amortização dos custos”.

Um dos motivos para a deficiente infraestrutura brasileira, garante Bussinger, é a falta de compromisso dos governos com os meios de transporte, situação claramente evidenciada através da constatação do gigantesco conjunto de obras e serviços inacabados em todo o país. Paralisações que significam desperdício de dinheiro público e irresponsa-

bilidade das autoridades, além de uma total falta de foco.

“Devemos fazer tudo exatamente ao contrário do que temos feito”, sugere ele. O especialista diz que é preciso de uma vez por todas olhar o negócio em si e não apenas a implantação de uma linha ferroviária. “É preciso implantar um eixo de comércio e de viabilidades marginais ao projeto.”

Para ele, é preciso que o empreendimento inclua todas as despesas e receitas possíveis totais para que seja viabilizado. “Não é possível que se faça uma obra e só depois se verifique que tal iniciativa não é viável economicamente.”

Em alguns casos, especialmente em grandes centros, linhas privatizadas como a linha 4 em São Paulo, conseguem ser lucrativas apenas com a tarifa. Isso ocorre com a filosofia de manter a empresa enxuta. Harald Zwetkoff, presidente da ViaQuatro, concessionária da linha Amarela do Metrô de São Paulo, destaca que é perfeitamente possível ser autossustentável apenas com a receita de cancela, pura e simples.

“Recebemos, em média, R\$ 2,08 por passageiro transportado, porque 90% do nosso faturamento advém da integração com linhas de trem e ônibus e esta receita remunera os investidores com lucro”, acrescenta Zwetkoff. Com um índice de satisfação de 93,8% de muito bom e bom, a Linha 4 transporta 700 mil passageiros/dia para uma capacidade de 1 milhão de pax/dia. Ou seja, a má administração das estatais, normalmente inchadas de funcionários com baixa produtividade, também deturpa os resultados.

Se bem administrados, vários

Nó logístico

da ViaQuatro, concessionária da linha Amarela do Metrô de São Paulo,

trechos hoje com grande ociosidade podem gerar faturamento e incrementar a qualidade do transporte de passageiros, hoje reduzidos às áreas metropolitanas. Por isso surgiu a ideia do lançamento dos trens regionais, entre Sorocaba, São José dos Campos, Campinas e Santos até São Paulo.

Se até 2030 não forem implantadas novas linhas ferroviárias regulares de cargas e passageiros entre os quatro maiores vértices de geração de transferências do Estado de São Paulo, será fatal o estrangulamento total dos dez eixos rodoviários que levam à grande São Paulo. É isto o que preconiza Milton Xavier, diretor de Desenvolvimento do Dersa.

A solução, para o dirigente, é que até lá se instalem e se consolidem linhas ferroviárias entre Sorocaba, São José dos Campos, Campinas e Santos a São Paulo para possibilitar a implantação de oito plataformas logísticas, cinco delas com funcionamento 24 horas por dia, operadas por composições ferroviárias de 3.500 toneladas.

A formação de cada composição integrará vagões Double stack com capacidade para quatro TEU, s contêineres acomodáveis em caminhões VUC e assim permitindo acelerado transbordo. A solução segue o conceito de portões logísticos e de internação no centro de consumo via trilhos e a distribuição das mercadorias aos pontos de venda ou consumidor final por veículos comerciais leves e veículos urbanos de carga.

Ferrovias regionais também devem se transformar em soluções comuns tanto para as grandes regiões metropolita-

nas como para as metrópoles regionais do interior. Um traço que exemplifica bem esta tendência é o planejado Trem Regional Pé Vermelho, um eixo que engloba os centros regionais de Londrina, Apucarana e Maringá, no norte paranaense.

Murilo Noronha da Luz, coordenador da Secretaria de Planejamento do Estado do Paraná, relata que a região concentra um PIB de 28,2 bilhões e deverá formar a macro metrópole do Norte do Paraná. “Estão sendo estudadas várias propostas para viabilizar o projeto”, diz ele.

Assentada sobre um via standard, esta ferrovia regional, o Pé Vermelho, deve começar a se instalar pelas pontas, ou seja, nas regiões de Londrina e Maringá, embora o trecho que deverá sofrer o maior desenvolvimento seja exatamente o intermediário, nas cercanias de Apucarana, região onde estão as maiores oportunidades de expansão industrial, agrícola, turística e comercial. Nas extremidades, a primeira fase deverá consolidar o faturamento das cidades conhecidas como Capitais regionais B.

Como se vê, a ideia é seguir a sugestão de que 36% do faturamento da ferrovia venha de aproveitamentos imobiliários, sejam eles industriais, comerciais ou turísticos de áreas contíguas as linhas, além de participações nesses empreendimentos.

O mesmo formato deve ser o mais adequado também à sugerida ligação férrea entre Campinas e Sorocaba no interior paulista, parte de um superconglomerado logístico

já formado no entorno da grande São Paulo. Este deverá reunir um ferroanel, a complementação do rodoanel e um anel aéreo, principalmente para cargas envolvendo os aeroportos de Viracopos e São José dos Campos, além dos portos de Santos e São Sebastião.

Grandes hubs devem concentrar as cargas, inclusive dos mais de dez eixos rodoviários e da hidrovía, em torno de portões logísticos e CDs, que utilizariam caminhões para fazer chegar as cargas até os usuários finais – lojas, supermercados, shopping-centers etc.

Alexandre Porto Mendes de Souza, superintendente da ANTT, é categórico ao dizer que nosso entrave logístico está diretamente ligado à falta de investimentos: “Enquanto nossos investimentos em





Os especialistas internacionais que participaram do congresso foram unânimes ao afirmar que ferrovias precisam de funcionalidades para manter rentabilidade

infraestrutura não passam de 0,36% do PIB, os da China alcançam 10,06%, os da Índia a 8%, e os da Rússia representam 7%". Ou seja, no Brasil as empresas privadas fazem praticamente sozinhas os investimentos em infraestrutura.

Ele reforça a carência com outro dado alarmante: a qualidade da nossa infraestrutura baixou de 86º lugar em 2008 para a 116ª posição no último levantamento, a despeito de sermos o 5º país do mundo em população. "E apesar da

evolução dos nossos corpos técnicos, especialmente graças à Valec, ainda sofremos com o nível sofrível do detalhamento dos projetos e problemas como o direito de passagem", uma barreira incompatível com a extensão de nossas rotas.

Até mesmo gigantes da operação ferroviária como a VLI, que congrega 8 mil quilômetros de ferrovias, 25 mil vagões e 969 locomotivas e representa a fusão da Vale, Norte-Sul, Centro Atlântica, oito termi-

nais e o porto de Santos, as dificuldades persistem.

Para se safar das dificuldades, a VLI tem um ambicioso plano de negócios que leva em conta a inclusão no negócio de terminais integrados para viabilizar a transferência de grandes massas e o fechamento de contratos de longo prazo, para garantir todo o progresso de modernização da rede.

José Oswaldo Cruz, relações Institucionais da ferrovia diz que a base do plano são as grandes empresas do agro-negócio e industriais, como a Cargil, Bunge e Gerdau, entre muitas outras. "Buscamos a produtividade incansavelmente, tanto que um trem vazio de 80 vagões levava 64,7 horas para partir carregado há alguns anos e hoje apenas 6,2 horas", comemora.

A evolução do sistema ferroviário é nítida, mas ainda está apenas engatinhando. A principal barreira para que deslanche é definida por Souza: "Estamos muito distantes dos investimentos adequados". Apesar de o PIL – Programa de Investimentos em Logística, ter sido anunciado pelo governo federal em 2012 e prever aportes de R\$ 100 bilhões na área para preparar o Brasil para os próximos 50 anos, até hoje continuamos a ver navios. ■



Composições double steach dobram a capacidade da composição e a produtividade da concessionária