

Sistema ferroviário tem chance de 'se arrumar' com renovações

A inclusão de 12 mil quilômetros de trilhos no Projeto Crescer se tornou oportunidade única para revisão de barreiras que impedem crescimento do modal no Brasil

São Paulo - Agora incluída no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), a renovação antecipada de 12.675 quilômetros de ferrovias espalhados em cinco malhas concedidas à iniciativa privada nos anos 1990 pode ser a ocasião perfeita - desde que haja vontade política para tal - para a revisão de barreiras que impedem o desenvolvimento do modal no País até hoje.

Esse é o entendimento de entidades do agronegócio, da classe de trabalhadores ferroviários e de acadêmicos ouvidos pelo DCI. Tais grupos acompanham de perto a fase de elaboração das regras que vão nortear a assinatura de aditivos contratuais das concessões das ferrovias ALL Malha Paulista, MRS Logística, Centro-Atlântica (FCA), Ferro Carajás (EFC) e Vitória a Minas (EFVM). Como contrapartida da dilatação dos contratos (que deveriam expirar a partir de 2026) por mais 30 anos, o governo espera pelo menos R\$ 25 bilhões em investimentos das concessionárias.

"Temos que aproveitar a renovação para consertar erros cometidos no governo FHC, quando foi feita uma concessão vertical, com a concessionária detendo tudo e cobrando o preço de passagem que quer", afirma o diretor-executivo do Movimento Pró Logística da Associação dos Produtores de Soja e Milho do Mato Grosso (Aprosoja/MT), Edeon Vaz Ferreira. "Dos 28 mil quilômetros concedidos, 16 mil foram desativados ou dilapidados, quando poderia haver outra utilização, como o transporte de passageiros e de outros tipos de cargas", completa a vice-presidente da Federação das Associações dos Engenheiros Ferroviários (Faef), Clarice Soraggi.

Os especialistas entendem que a solução para a subutilização da capacidade depende da definição de regras indubitáveis sobre o direito de passagem - ou o "pedágio que a operadora paga para andar em uma ferrovia que não é dela", nas palavras do presidente da Associação dos Engenheiros e Arquitetos de Metrô (Aeamesp), Pedro Armante Carneiro. A falta de referências claras para a definição dos valores relega o modal ferroviário quase que ao mesmo patamar de custos do rodoviário, complicando a vida de operadores independentes.

Se não solucionado, o impasse pode comprometer até mesmo a atratividade de projetos ferroviários do PPI que já estão em andamento, como a Ferrovia Norte-Sul, que liga o Maranhão ao Porto de Santos (SP). O trecho do ativo que será concedido em breve pelo governo vai do Tocantins à Estrela DOeste, no noroeste paulista, enquanto as saídas tanto para Açailândia (MA), ao norte, quanto para o litoral santista

pertencem às concessionárias. "Se tiver o direito de passagem dá para ir do Maranhão até Santos. Do caso contrário, ela liga nada a lugar nenhum", argumenta Vaz Ferreira. "Sem essa definição a concessão pode dar vazio", completa Carneiro.

Em audiência pública realizada no Senado na semana passada, o relator da MP das Concessões (752) Sérgio Souza (PMDB/PR), afirmou que o ponto será elucidado. "Vai ser bom para o mercado e para o setor produtivo".

Aditivos

Ainda que a antecipação das renovações estivesse prevista à época das concessões ferroviárias (ao contrário das rodovias), é a MP 752 que está consolidado o mecanismo como opção para a atração de investimentos. "Ela deveria ser uma exceção", afirma Clarice, da Faef, "mas parece que está virando regra". Em nota enviada ao DCI, a Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF) classificou o mecanismo como "técnico e juridicamente embasado" e que "permitirá um aumento de 32% na capacidade até 2027."

A dirigente da Faef, no entanto, fez uma série de ressalvas ao processo. "Não somos contra os aditivos, mas eles não podem ser [instrumento de] perdão". Para Clarice, é indispensável que a inventariança do patrimônio locomotivo concedido volte a ocorrer, tal qual o uso do modal no transporte de passageiros. "Tínhamos o Rio o terceiro maior subúrbio ferroviário do mundo. Hoje quase não se discute essa necessidade."

O compartilhamento de faixas para o transporte de passageiros foi uma das sugestões enviadas por um grupo liderado pela Associação Latino Americana de Ferrovias (Alaf) durante consulta pública da Malha Paulista - a renovação mais avançada entre as cinco programadas pelo governo (ver info). Uma das signatárias do documento, a Aeamesp cita o projeto do trem regional entre São Paulo e Campinas como possibilidade. "É um trecho onde seria possível construir mais vias", afirma Armante Carneiro.

Outra demanda presente no debate trata das obrigações das concessionárias com obras complementares. "Na Malha Paulista, por exemplo, estão sendo incluídos contornos ferroviários em várias cidades onde o governo não teve dinheiro para fazer", pontua Carneiro.

Para Clarice Soraggi, é importante que as obrigações - tais qual as multas - tenham a aplicação definida pelo poder público, e não pelas concessionárias. A Aprosoja/MT, por exemplo, quer que o governo destine parte do valor de outorga a ser pago pela Rumo na construção de um acesso entre Cuiabá e Rondonópolis. "Queremos as outorgas investidas na rede complementar, e não no caixa do Governo", pontuou Vaz. Outras entidades - como a Confederação Nacional da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA) -, por sua vez, preferem a relicitação dos trechos.

Desempenho

Segundo nota enviada pela ANTF, desde o início das concessões, em 1997, "as concessionárias investiram mais de R\$ 50 bilhões no setor. Nesse período, ganharam evidente eficiência: mais de 142% de crescimento em termos de produção ferroviária, superando a marca de 330 bilhões de TKU [toneladas por quilômetros útil]. Esse histórico revela de forma inequívoca que as concessões foram uma decisão acertada."

DCI

22 de março de 2017

A matéria foi reproduzida por diversos sites, entre os quais o a AmstedMaxion, que pode ser acionado por meio do link abaixo.

http://www.amstedmaxion.com.br/imprensa_not_imprensa.php?id=780