

9 de julho de 2018

## **A FERROVIA NA LOGÍSTICA NACIONAL**

*Eng<sup>o</sup> Jean Pejo*

*Consultor*

Recentemente muito se falou sobre ferrovias no Brasil, seja pela imprensa especializada como na comunicação geral.

Entretanto vale observar que aspectos importantes não foram destacados e é importante que o façamos de forma a levar ao debate nacional o que efetivamente seja necessário ou possa ser feito para que se expanda a infraestrutura ferroviária, sem sentimentalismo do passado ou exagero de ufanismo daquilo que não é atingível.

Os primeiros aspectos que temos a destacar são as quebras de paradigmas que tem impedido a infraestrutura ferroviária se expandirem no Brasil, seja por desconhecimento, teimosias em velhos conceitos ou mesmo nas várias teorias da conspiração daqueles que não querem que isso ocorra.

Então vamos nominar esses paradigmas:

1. Só ferrovias Heavy-haul são competitivas, eficientes e lucrativas;
2. Ferrovia só se aplica a grandes volumes e longas distancias;
3. Trens de passageiros e Trens de cargas não podem utilizar a mesma faixa;
4. Sistemas eletrificados são inviáveis do ponto de vista econômico para ferrovias de carga;
5. Empreendimentos ferroviários tem que ser implantados, construídos e operados pelo setor privado;

9 de julho de 2018

6. Período de concessão mesmo de empreendimento "greenfield" deve ser de no máximo 30 anos.

7. O transporte ferroviário tira empregos da indústria automobilística e do modal rodoviário.

Todos os enunciados acima são falsos, mas tem servido de base para os empreendimentos ferroviários desde a fase pós-privatização ocorrida em meados dos anos 90 do século passado. Essas condições tornam o CAPEX por restrições de projeto a preços exagerados, impactam na receita ao longo do empreendimento e os tornam inviáveis do ponto de vista econômico/financeiro.

Apenas como exemplo na Europa e Ásia se utilizam trens rápidos e curtos e que operam com grande eficiência em sistemas "Just-in-time" para produtos industrializados. O desenvolvimento da eletrônica e semicondutores permitiu grandes avanços no desempenho de trens no contato metálico roda x trilho. Só no Brasil isso é impraticável!

Em toda rede europeia, asiática e mesmo no USA os trens de carga e de passageiros regionais e de longo percurso convivem muito bem na mesma faixa através de sistemas de comunicação e de sinalização que conferem segurança, confiabilidade e rapidez. Só no Brasil isso é impraticável!

Hoje temos no Brasil sem dúvida a melhor logística do mundo para a movimentação de minério de ferro, graças ao enorme esforço da Vale e da MRS Logística em capacitar seus colaboradores e em investir maciçamente em tecnologia de ponta para ser um operador de excelência mundial.

Situação parecida ocorre com a Rumo e a VLI na busca da excelência para movimentar grandes volumes de grãos agrícolas desde as fazendas agrícolas até os portos para exportação desses produtos.

Entretanto os produtos industrializados não tem papel significativo no modal ferroviário estando praticamente 100% dessa produção movimentada sobre carrocerias de caminhões em rodovias, sejam de alta

9 de julho de 2018

capacidade sejam em vias em péssimas condições, muitas delas nem pavimentadas.

Nesse aspecto constatamos que a ferrovia brasileira perdeu a expertise em movimentar cargas industrializadas e esses produtos não são prioridade para os atuais investimentos em curso no Brasil. Basta verificar o plano de logística recentemente aprovado, onde exceto o ferroanel de São Paulo, todos os demais investimentos são para produtos de grandes volumes (minério de ferro e grãos agrícolas). Vale observar que existe sinalização da MRS em concentrar esforços na região de São Paulo na movimentação de contêineres. Isso pode ser um início na retomada dessa logística. Em adição, o Governo do Estado de S. Paulo contratou serviços da DBI (empresa alemã de consultoria) e parceiros brasileiros para apresentar o Plano de Logística para o Estado de São Paulo que poderá trazer novas políticas para a movimentação de cargas industrializadas e de passageiros no estado de SP. Olhamos essa iniciativa com otimismo!

Essa condição explica porque num estado industrializado como São Paulo, apenas 5% de sua produção é transportada por ferrovias. No caso do transporte de passageiros a situação é ainda mais crítica porque inexistente ferrovia para esse tipo de serviço.

Isso de fato precisa mudar. O povo brasileiro não pode ser dependente de um único modal para trazer as suas necessidades do dia a dia!

9 de julho de 2018

---

Jean Pejo é Pós-graduado com MBA em Logística Empresarial e Gerencia de Projetos, ambas pela Fundação Getúlio Vargas, Engenheiro mecânico pela UNICAMP e Administrador de Empresa, com cursos de especialização e estágios em ferrovias do Japão, França, UK e USA.

Ocupa os cargos de Secretário Geral da ALAF - Brasil e de Diretor de Sistemas de Transportes do IDESTRA. Foi Diretor de Planejamento e Gestão da FEPASA – Ferrovia Paulista S.A , membro do Conselho da Cia. Paulista de Força e Luz (Empresa de Transmissão e Distribuição de Energia) e consultor técnico das empresas MITSUI e Poyry Engenharia.

