

## FERROGRÃO: UM PROJETO QUE NÃO SE SUSTENTA

(Artigo originalmente publicado no jornal O Globo, em 30/05/2023)

Cláudio R. Frischtak\*

*“Ferrovia aguarda decisão do STF para poder cruzar a Amazônia, mas é mal concebida e pode trazer prejuízos ao Tesouro nacional.”*

O Supremo Tribunal Federal (STF) julgará amanhã uma ação que sinalizará como o Brasil quer lidar com a preservação de seus ativos naturais, especialmente a Amazônia. A Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 6553 questiona a alteração dos limites do Parque Nacional do Jamanxim (PA), feita por uma Medida Provisória para que o projeto Ferrogrão consiga avançar em meio à floresta. A decisão do Supremo pode gerar precedentes que afetarão a integridade de outras áreas de preservação essenciais para cumprirmos os compromissos internacionais que o país assumiu. A ferrovia, além de financeiramente insustentável, deverá acelerar o desmatamento ao longo de seu corredor de implantação, indo de encontro aos objetivos de preservação e restauração do bioma amazônico.

Com seus 976 quilômetros de extensão, a Ferrogrão não se sustenta do ponto de visto técnico-financeiro, pois o projeto apresentado à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), e posteriormente ao Tribunal de Contas da União (TCU) - infelizmente subestima custos, riscos e tempo de execução. Uma análise que tem por base projetos ferroviários similares – a exemplo da Ferrovia de Integração do Centro-Oeste, já em implantação pela Vale - e o histórico de execução no país mostra que ela só seria viável como uma Parceria Público-Privada altamente assimétrica. No caso, o governo responderia por mais de 88% dos custos de implantação da Ferrogrão, o Tesouro arcando com estimados R\$ 30,2 bilhões. Se a União definir que o projeto será integralmente privado, a taxa interna de retorno ficará em 1,56%, destruindo a atratividade.

A razão é que num cenário realista, os gastos ou despesas de capital (Capex) da Ferrogrão seriam de R\$ 34,3 bilhões (dos quais R\$ 31,6 bilhões seriam para a via e R\$ 2,7 bilhões para o material rodante). Na realidade, o valor de R\$ 31,6 bilhões também pode estar subestimado em razão dos problemas associados a clima, solo e implantação de uma ferrovia na Amazônia. Da mesma forma, o tempo estimado de implantação: nove anos. Objetivamente, esse prazo seria de, no mínimo, 21 anos. Basta lembrar que o tempo de implantação da Transnordestina está agora estimado em 20 anos, apenas para um dos ramais. Grandes obras têm frequentemente apresentado gastos em excesso e atrasos consideráveis, e sinalizam a importância de um detalhado escrutínio para assegurar o bom uso dos recursos públicos. Em 2019, conforme reportado pelo TCU, havia nada menos que 14.403 obras paralisadas, ou 37,5% de um total de 38.412 financiadas pelo governo federal, além de outras tantas atrasadas ou com sobrecustos.

Há muitos projetos de infraestrutura logística com taxas sociais de retorno mais elevadas, e a Ferrogrão não é um deles. Pois é importante sublinhar que no Centro-Oeste, e em Mato Grosso em particular, há soluções ferroviárias, rodoviárias, rodoferroviárias e rodohidroviárias que permitem acesso aos portos do Arco Norte em bases competitivas e igualmente aos portos do Sudeste/Sul (Santos e Paranaguá). As barreiras mais relevantes se concentram na frágil logística de outras regiões produtoras, particularmente do Nordeste e de Minas Gerais. É fundamental planejar soluções adequadas e priorizar projetos de melhor qualidade, sustentáveis e consistentes com o interesse público.

\* Cláudio R. Frischtak é economista e ocupa a posição de presidente da Inter.B – Consultoria Internacional de Negócios e de diretor de país do International Growth Center (London School of Economics e Universidade de Oxford).

---

**“Este artigo expressa a opinião de seu autor, não representando,  
necessariamente, a opinião institucional da FGV”**