



“PRÓ-TRILHOS”, UMA NOVA REALIDADE

Vicente Abate

Presidente da ABFIER
Associação Brasileira da Indústria Ferroviária

Diversas ações realizadas pelo Estado brasileiro, por meio do MINFRA e da ANTT, têm contribuído fortemente para o desenvolvimento sustentável do transporte ferroviário de carga nacional, desde o advento das renovações antecipadas dos contratos atuais das concessionárias e seus investimentos cruzados (parte da FICO e parte da EF-118), até os leilões de concessão de novas ferrovias, como já ocorreu com a Norte-Sul (tramo central) e a FIOL 1.

Muito em breve, ocorrerá a Ferrogrão e, pouco mais adiante, a FIOL 2 e 3, nesse caso estabelecendo-se uma ligação Oeste-Leste, desde a FICO, no Mato Grosso, até Ilhéus (BA), transversalmente à Ferrovia Norte-Sul.

Um ponto em comum entre todos esses projetos, e de elevada importância, são os corredores de exportação que já existem e que serão criados, com destino a vários portos do país. Cabe aqui mencionar Itaqui, Santarém e Barcarena, no Arco Norte, além de Santos e Ilhéus.

Mais recentemente, as autorizações ferroviárias, com a participação ativa do Congresso Nacional, em conjunto com essas entidades do governo, constituíram-se num verdadeiro divisor de águas para o setor, dada a receptividade eloquente da iniciativa privada, que atendeu ao chamamento e, ao cabo de apenas dois meses, registrou 27 pedidos de autorização, envolvendo investimentos de quase R\$ 120 bilhões, para uma extensão de 8.400 km de novas ferrovias.

São dados contabilizados até o momento da redação deste artigo, havendo informações de que mais projetos serão registrados ao longo das próximas semanas.

De novo, foi dada ênfase aos portos, mostrando a sinergia entre eles e a ferrovia. Destacam-se Alcântara (MA), Suape (PE), Presidente Kennedy (ES), São Mateus (ES), TIPLAM (SP) e Paranaguá (PR). Há, ainda, projetos para transporte ferroviário intramodal.

No âmbito estadual, a autorização concedida pelo estado de Mato Grosso à Rumo Malha Norte, para estender sua ferrovia, desde Rondonópolis até a região de Lucas do Rio Verde, é um prenúncio de que outros estados venham a se movimentar para conceder outros projetos em regiões específicas, que a Lei Federal buscou validar também.

Os investimentos decorrentes das renovações antecipadas farão com que cerca de 20 mil km de ferrovias, dos atuais 30 mil km, passem a ter plena atividade. Os 10 mil km restantes poderão transformar-se em *short lines*. Se adicionarmos cerca de 5 mil km das novas concessões e 9 mil km de autorizações já solicitadas (federais e uma estadual), chegaremos a um número mágico de 44 mil km de ferrovias, numa rede perfeitamente integrada, que poderá crescer rapidamente com mais autorizações previstas.

Em dez a quinze anos, a participação ferroviária na matriz de transporte de carga brasileira alcançará os sonhados e realistas 40%.

A indústria ferroviária brasileira e nossa sociedade agradecem!

“Este artigo expressa a opinião de seus autores, não representando, necessariamente, a opinião institucional da FGV”

Apoio institucional



Trilhando o desenvolvimento