

# Expansão de ferrovias envolve desafios

Governo trabalha para ampliar modal até 2035, mas salto passa por investimentos, segurança jurídica e demanda, dizem especialistas

BÁRBARA FARIAS  
DA REDAÇÃO

O Governo Federal tem como objetivo ampliar o escoamento de cargas de exportação, especialmente grãos, por ferrovias. A meta é que a participação do modal ferroviário na matriz de transporte nacional salte de 17% para 40%, de acordo com o ministro dos Transportes, Renan Filho. Contudo, para que essa projeção saia do papel, não basta construir ferrovias, é preciso segurança jurídica e demanda de carga, alertam especialistas em logística ouvidos por A Tribuna.

Em entrevista ao InfoMoney, Renan disse que o processo para alavancar as estradas de ferro no País passa pelo equacionamento dos pedidos de revisão de contratos e a devolução de concessões para destravar R\$ 80 bilhões em investimentos. Ontem, em Brasília, o Tribunal de Contas da União (TCU) autorizou que concessionárias de infraestruturas públicas renegociem



MATHEUS TACÉ - 28/4/22

Atualmente, ferrovias representam 17% da matriz de transporte nacional; União mira 40% daqui a 12 anos

seus contratos de concessão com o Governo Federal sem a necessidade de abertura de uma nova licitação.

Segundo a advogada Maria Cristina Gontijo, atuante na área de Direito

Regulatório e professora de Direito dos Transportes Ferroviários, Ambiental e de Direito Marítimo e Portuário, é importante que a equação seja realizada de forma organizada e coorde-

nada entre agências e ministérios, assim como o TCU, assegurando o cumprimento dos contratos por parte dos autorizatários e arrendatários destes serviços.

“Várias concessões, infe-

lizmente, são objeto de revisão, com processo de remodelagem dos contratos. O objetivo é retomar os projetos com eficiência e garantir a segurança jurídica das contratações. Isso se dará principalmente pela revisão do modelo e dos percentuais e parâmetros das futuras concessões e renovações. Não adianta propor uma modelagem impossível de cumprir e sem instrumentos de compliance”.

Já o presidente da Associação Brasileira de Engenharia Portuária, Hidroviária e Costeira (Comport), Ernani Muraro, destacou que, antes de alavancar o setor ferroviário, é preciso analisar duas situações.

“Uma coisa é a capacidade instalada das ferrovias. Elas precisam evoluir. Ou o Governo Federal investe ou solta os termos de autorização, e nesse meio, tem muito especulador. Outra coisa é tirar a carga da rodovia para a ferrovia. Não é só construir a ferrovia. E se for mais barato escoar a carga

por rodovia?”.

Já do ponto de vista logístico, o tecnólogo em Logística e Transportes e sócio e consultor da Agência Porto Consultoria, Ivam Jardim, afirmou que “os portos de Santos, Paranaguá (PR) e Itaqui (MA) serão os demandados até que sejam desenvolvidos novos corredores com acesso ao mar como, por exemplo, até Miritituba (PA) via hidrovía.

Quantos aos benefícios do transporte ferroviário, Jardim afirmou que “dos portos para o interior, os benefícios da troca de modal são nítidos, pois o transporte de cargas por ferrovias costuma ser mais eficiente em termos de custos em comparação com o rodoviário”.