

RAMAIS COMPARTILHADOS PODEM AJUDAR FERROVIAS

Operadores e usuários de ferrovias começam a discutir o compartilhamento de redes para melhorar a produtividade. O debate nasceu da constatação de que é preciso tomar providências urgentes para minimizar os efeitos do apagão logístico do país. O crescimento da economia e os gargalos da infraestrutura estão impondo o desafio de ampliar rapidamente a oferta de transporte de carga, mas a alternativa mais viável, a ferrovia requer obras demoradas e caras.

Com 28,3 mil quilômetros de ferrovias, o país precisaria ter pelo menos 52 mil quilômetros para responder às necessidades, estima Rodrigo Vilaça, presidente da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF). No ritmo atual de expansão, a malha de trens de carga só chegará a esse número entre 2025 e 2030, prevê. No debate Expansão e Modernização da Malha Ferroviária Brasileira, durante o 7º Encontro de Logística e Transportes realizado pela Fiesp, o compartilhamento de linhas foi a medida mais discutida.

Hoje, apenas 7% estão realmente compartilhados, estima Renato Voltaire, diretor técnico da Associação Nacional dos Usuários de Transporte de Carga (Anut). Segundo ele, apenas um terço da malha nacional tem uso adequado. O restante, 19 mil quilômetros, estão subutilizados.

O setor só não sabe qual a modalidade mais indicada para o Brasil, entre várias possibilidades: compartilhamento compulsório, voluntário, supervisionado, livre, entre outras. Na União Europeia, foi adotado o compartilhamento compulsório. O operador ferroviário é obrigado a franquear os trilhos a outras empresas. A gestão do tráfego cabe a um terceiro agente.

Voltaire defendeu outras ações que podem melhorar o uso da capacidade instalada: estimular a intermodalidade - a conexão entre ferrovia e outros modais -, e ampliar o transporte da carga geral (industrial), hoje restrita a 0,6% do total. Atualmente, poucos produtos transitam por via férrea. Segundo o executivo da Anut, os minérios respondem por 75% do total. A soja, com 5%, e outros agrícolas, com 4,3%, vêm em seguida. O setor da indústria que utiliza bem o trem é a siderurgia, com 3,8% da movimentação.

José Eduardo Saboia Castello Branco, presidente da Valec, concorda que o desafio é atender a outros setores, mas entende que é preciso também chegar a outras regiões. A estatal está concluindo um trecho de 700 km entre Palmas (TO) e Açailândia (MA) que deve transportar 3,5 milhões de toneladas de cereais por ano e ajudar a aliviar os portos das regiões Sudeste e Sul.

Castello Branco citou pesquisa do Instituto Ilos no qual as empresas apontam vários entraves para o uso de ferrovias. Entre os motivos alegados destacam-se a indisponibilidade de frete, com 34% das respostas, custo elevado (28%), falta de vagões (23%) desinteresse da própria ferrovia em efetuar o serviço (23%) e baixa velocidade (21%).

O executivo apresentou estudo mostrando que o transporte ferroviário custa em média R\$ 4,60 por tonelada por quilômetro útil no Canadá e R\$ 3,40 nos Estados Unidos. No Brasil, os valores giram em torno de R\$ 10. Em alguns casos, superam os R\$ 12. Somente ferrovias ligadas a mineradoras têm custo inferior, porque o frete faz parte da operação e, portanto, sai a preço de custo.

Para sanar o problema o país teria de investir mais, diz. O Brasil gasta apenas 1% do PIB em infraestrutura de transporte. Os demais Brics (Brasil, Rússia, Índia e China) aplicam entre 4% e 5%.

A melhora do transporte ferroviário passa também pelos investimentos em obras pontuais, defende Vicente Amato, diretor adjunto da divisão de logística e transportes da Fiesp. Segundo ele, a construção do Ferroanel é a solução para a indústria paulista. Hoje, a carga que sai da região de Campinas rumo ao Porto de Santos é obrigada a compartilhar a rede com a movimentada linha de passageiros da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM). Com isso a operação fica limitada a poucos horários. Os estudos para elaboração do Ferroanel devem ficar prontos no mês que vem. Prevista para 2016, a obra está orçada em R\$ 1,6 bilhão.

Segundo Amato, na região do Vale do Paraíba, a construção da Segregação Leste, trecho de 12 quilômetros em execução pela MRS, vai criar uma linha exclusiva para carga. **(EB)**