



FERROVIAS PARA TRANSPORTE DE CARGA GERAL

ÚLTIMOS ESTUDOS FERROVIÁRIOS EM DESTAQUE NO COINFRA/CNI

No dia 02/07/2024, um tema foi destaque na reunião do Conselho de Infraestrutura da Confederação Nacional da Indústria (Coinfra/CNI). Dois especialistas, o renomado consultor Bernardo Figueiredo e o conceituado técnico do TCU Mauricio Ferreira Wanderley chamaram a atenção para a questão do **transporte ferroviário de carga geral** no Brasil.

Analisando dados de 2017, que não sofreram grandes distorções por conta da pandemia e do baixo crescimento da economia, Mauricio demonstra que o transporte de carga geral, contêineres e granel líquido responde por pouco mais da metade (54%) da carga total transportada dentro do país. Seja com destino ao exterior ou apenas ao mercado interno. A média por fluxo, isto é, entre uma origem e um destino, é aproximadamente 3.000 toneladas. Apesar disso, menos de 10% dela viaja de trem, com tendência de que esse percentual caia.

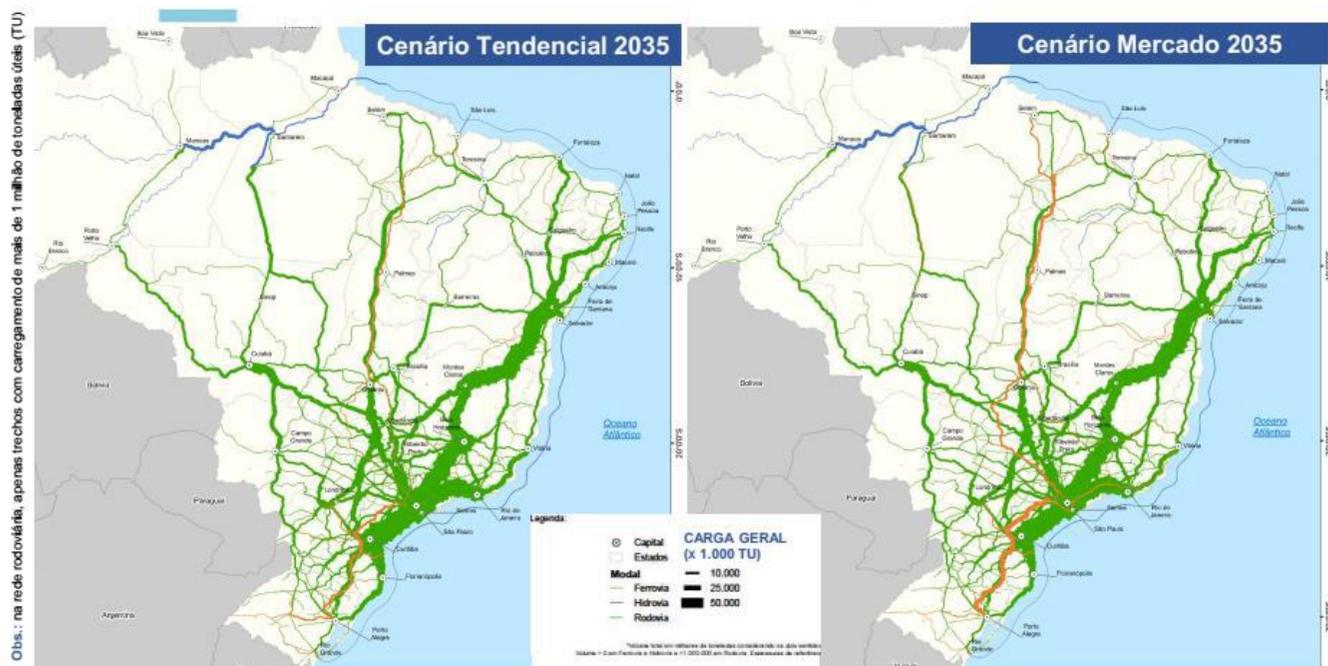
Já a parte que é transportada por ferrovia majoritariamente se refere a minério de ferro e granel agrícola (leia-se soja).

Em termos de tonelagem transportada, cerca de 70% circula apenas no mercado interno enquanto algo próximo a 30% se refere a cargas que circulam internamente com destino a ou provenientes do exterior. E a média por fluxo do comercio exterior ultrapassa 50 mil toneladas, quase 18 vezes aquela do fluxo doméstico. Essa diferença é uma das razões para que o transporte ferroviário de carga geral no Brasil seja tão pequeno. Porque as concessionárias de ferrovia formam grandes composições com muitos vagões para percorrer, em geral, grandes distâncias de um ponto a outro, sem paradas. A carga geral da indústria em geral tem destinos variados, precisando atingir tanto longas quanto distâncias mais próximas. Essa flexibilidade atualmente não é oferecida pelo transporte ferroviário.

O conceituado consultor Bernardo Figueiredo, atual CEO da TAV Brasil, Empresa Brasileira de Trens de Alta Velocidade, tem diagnóstico semelhante em relação ao transporte total de carga no país, onde 59% se refere a carga geral, incluindo contêineres e graneis líquidos, caso dos combustíveis).

Chamam a atenção, numa lâmina em que são apresentadas as alocações dos fluxos de carga geral em estudo no Ministério dos Transportes, dois pontos. Primeiro, que em 2035 se prevê que, mesmo se as melhorias e novas linhas ferroviárias em análise forem realmente efetivadas, o fluxo de transporte da carga geral continuará a ser majoritariamente **rodoviário**. Segundo que se nota claramente que o maior fluxo de carga no país se dá na direção Norte/Sul. E com destaque para as cargas do Sudeste para o Nordeste e vice versa.

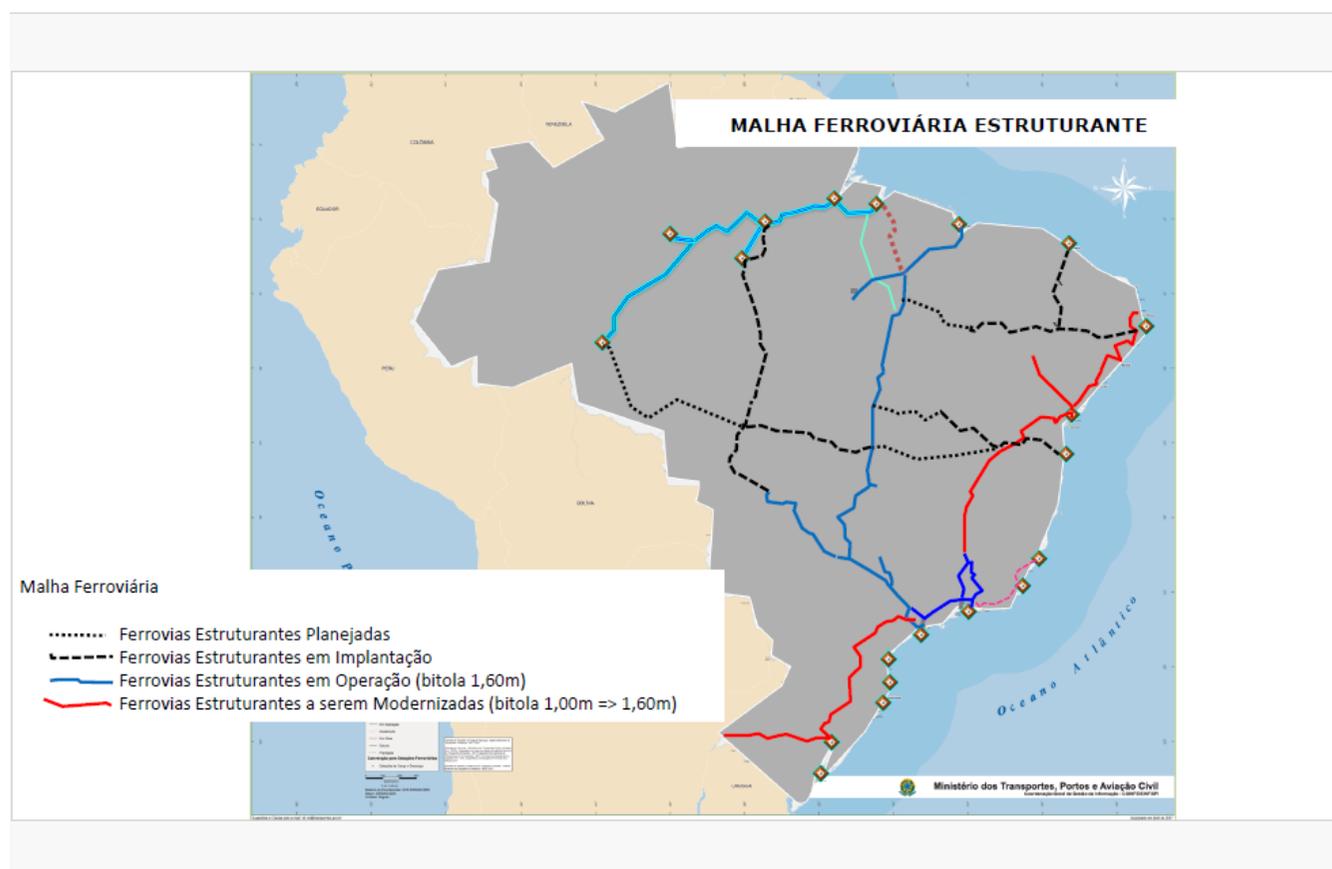
Alocação de CARGA GERAL na rede multimodal, em distintos cenários



Como pode se ver na figura acima, mais uma vez o transporte ferroviário, apresentado nas linhas em marrom, quase passa despercebido, quando se trata de carga geral.

O QUE MUDAR

A sugestão do Bernardo é de que todos os esforços governamentais sejam concentrados na constituição e no fortalecimento de uma malha concedida **estruturante**, como mostra a figura a seguir.



Seria uma malha em bitola larga (1,60 m), o que exigiria que a ferrovia que corta a Bahia seja refeita nessa bitola.

Será necessário, todavia, **modificar o *modus operandi*** para se conquistar o transporte de cargas domésticas, agregando **pátios de concentração e distribuição** a linhas troncos (*hub to hub*) e **linhas alimentadoras, terminais e pátios privados** e linhas portuárias.

Além do que seria necessária uma atuação firme da **agência reguladora**, exercendo seu **papel de fiscalização** e dando **segurança** para que novos **operadores ferroviários independentes** possam efetivamente entrar no mercado de transporte. Soluções como transporte de **contêineres em *double stack***, transporte de **caminhões carregados na ferrovia** e outras alternativas precisam ser incorporadas pelos operadores, para que os trens possam ser formados em **fluxos suficientemente econômicos**.

COMO MUDAR

Para isso, é necessário que **todos** – governos, reguladores, produtores, transportadores, concessionários, autorizatárias e associações usuárias – **mudem o foco** e passem a enxergar e **discutir em profundidade o transporte doméstico** de cargas nas ferrovias.

Um passo fundamental é a instrumentalização da Agência Nacional de Transportes Terrestres (**ANTT**) **com recursos humanos suficientes e estrutura adequada** para exercer o papel de **fiscalizar** a aplicação de regras como o **tráfego mútuo** e o **direito de passagem**.

COMO FICA O ESPÍRITO SANTO?

O Espírito Santo aparece apenas na malha classificada como regional, representada pela Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM) e por trecho da Ferrovia Centro Atlântica (FCA). Hoje a competitividade do trecho da FCA que se conecta com o estado é baixa comparada a outros fluxos, como aquele em direção a Santos, por exemplo. Então o estado tem mesmo a EFVM com altíssima eficiência, mas majoritariamente concentrada no transporte de minério de ferro. Embora por ela sejam transportadas cargas importantes como produtos siderúrgicos, celulose e papel, fertilizantes, granel agrícola, dentre outros.

Além disso, vê-se, no mapa daquela que foi chamada de malha estruturante, apenas ferrovias em bitola larga. Como a malha regional é em bitola métrica, o estado está desconectado da malha estruturante. Pelo menos diretamente. Para se conectar a ela, é necessário utilizar unidades de transbordo de cargas.

Dois aspectos não abordados pelos apresentadores da reunião do Coinfra/CNI também devem ser lembrados. Primeiro que há uma grande demanda de carga reprimida de minérios e granéis agrícolas que exigem e, principalmente, exigirão no futuro novas ligações ferroviárias que conectem o cerrado brasileiro e regiões periféricas ao

quadrilátero ferrífero a portos com capacidade de receber grandes navios. Segundo, que a alocação de cargas mostrada acima indica um fluxo intenso entre Vitória e Rio de Janeiro, que, num novo modelo de transporte ferroviário, justificaria com folga a reconstrução da ferrovia EF 118.

Outro ponto a ser considerado é que se vislumbra, dentre as intenções do governo, segmentar a concessão da FCA. Para permitir, por exemplo, que o trecho baiano seja refeito em bitola larga. Nessa hipótese, o trecho que passa pela Serra do Tigre poderia ser devolvido e há dúvidas se haveria algum interessado em refazê-lo. Ele é a ligação atual do Espírito Santo com o Cerrado Brasileiro.

O QUE O COINFRA/FINDES PROPÕE

É preciso encontrar alternativa para garantir a continuidade de transporte ferroviário entre o Cerrado e os portos do estado, assim como a construção da nova EF 118.

Um grande passo foi dado com a entrega pela Vale ao Governo do Estado do projeto básico do trecho Anchieta/Divisa ES/RJ da **EF 118**. E também com a contratação dos estudos ambientais desse trecho. O licenciamento será feito pelo Instituto Estadual de Meio Ambiente (Iema) que promete celeridade. Cabe agora defender os **recursos** necessários para que no futuro próximo as **obras possam ser efetivamente realizadas**.

Quanto à ligação com o Cerrado, a defesa imediata é de que sejam destinados **recursos à recapacitação do Corredor Centro Leste**. Sendo uma opção competitiva, poderá ser uma das poucas opções para que o agronegócio possa embarcar suas cargas em grandes navios cargueiros do tipo Capesize. Pois isso estará disponível nos novos terminais portuários do estado a partir do fim do ano que vem.

Romeu Rodrigues

Mestre em Engenharia de Produção, Consultor em Logística e Energia e Especialista do Coinfra

Gustavo Peters Barbosa

Presidente do Conselho Temático de Infraestrutura e Energia – Coinfra