



O histórico “não fazer” parece querer sair de cena

POR **VICENTE ABATE**

Em 2016, o governo Temer lançou o PPI – Programa de Parcerias de Investimentos, um conjunto de projetos voltados para a melhoria da infraestrutura do País e redução do custo Brasil. Perto de dois terços foram executados ao longo daquele governo, e oito projetos aprovados para o setor ferroviário foram repassados ao governo atual: renovações antecipadas dos contratos de cinco concessões ferroviárias de carga e construção de três novas ferrovias. O Ministério da Infraestrutura trabalha em sintonia com a ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres para destravar esses projetos.

Há uma série de providências encaminhadas que demonstram a evolução do progresso no setor. O TCU – Tribunal de Contas da União deve autorizar, em breve, a assinatura do primeiro contrato de renovação antecipada, da Rumo Malha Paulista. Os processos de concessão de duas ferrovias da Vale – a EFVM e a EFC – estão prestes a ser enviados ao TCU para avaliação e aprovação. As audiências públicas para a renovação antecipada da MRS, importante passo inicial para a assinatura do contrato, já foram finalizadas. Apenas a FCA – Ferrovia Centro-Atlântica ainda está com seu plano de negócios em análise na ANTT, esperando a liberação para as audiências públicas neste segundo semestre.

As outorgas por mais trinta anos serão reinvestidas na expansão da malha ferroviária, por meio de investimentos cruzados, um mecanismo introduzido na Lei 13.448 de junho de 2017, para aproveitar os recursos no próprio setor e criar um ciclo virtuoso. As novas ferrovias devem gerar outorgas para sua operação futura, que serão reaplicadas na construção de outras linhas e assim por diante. Há previsão de construção de duas ferrovias estratégicas, nesse modelo: uma parte da FICO – Ferrovia de Integração do Centro-Oeste (entre Água Boa/MT e Mara Rosa/GO)

e uma parte da EF-118, de Cariacica a Anchieta (Porto de Ubu), no Espírito Santo.

Nos últimos vinte anos, mesmo sem a obrigação nos contratos, os investimentos dessas concessionárias foram superiores a R\$ 90 bilhões, pois as ferrovias foram recebidas bastante deterioradas devido à falta de investimentos públicos nas décadas de 1980 e 1990. A proposta agora é investir no aumento da capacidade de transporte, revitalização da malha existente (inclusive com a retomada de ramais inativos), melhoria no atendimento aos usuários e geração de empregos nas indústrias ferroviária e da construção civil, com aportes imediatos de mais de R\$ 25 bilhões, ao longo dos próximos cinco a dez anos.

Quanto aos novos projetos, em março houve o leilão bem-sucedido de um trecho da Ferrovia Norte-Sul, que em pouco tempo formará o corredor ferroviário do Porto de São Luís (MA) até o Porto de Santos (SP), com 3.700 km de extensão, numa mesma bitola, de 1,60 m. Os estudos da Ferrogrão já estão sendo finalizados pela ANTT para serem submetidos ao TCU, enquanto a FIOL – Ferrovia de Integração Oeste-Leste segue os mesmos passos.

Todo esse movimento deve impulsionar a indústria ferroviária (na fabricação de vagões, locomotivas e de materiais para a via permanente) e da construção civil (na realização de obras de duplicação de vias, contornos ferroviários, revitalizações da malha existente, etc.).

É fundamental que esses projetos avancem com rapidez, para que o Brasil consiga aprimorar sua infraestrutura e abrir caminho para um desenvolvimento econômico sustentado.

VICENTE ABATE é presidente da Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (ABIFER).