

Transporte ferroviário de carga no Brasil

2009 . Ano 7 . Edição 55 - 17/11/2009

Josef Barat



Apesar de não terem a agilidade e capilaridade do modal rodoviário, as ferrovias proveem transporte mais barato para grandes volumes de carga em percursos de longa distância, além da facilidade de uso de grandes terminais privativos. Sua vantagem competitiva é maior quando operam em corredores especializados, com trens unitários e carga homogênea. Trata-se do modal mais indicado para cargas a granel, como grãos e minérios, e mesmo quantidades expressivas de contêineres, nos corredores de longo percurso. Sendo o Brasil um País que, além da dimensão territorial, é grande produtor de *commodities* agrícolas e minerais, seria lógico o uso mais intensivo das ferrovias na movimentação de cargas.

Contudo, não é o que ocorre. As ferrovias, que tiveram papel primordial no ciclo de exportação de produtos primários (entre 1880 e 1930), entraram em decadência em meados do século XX. A rápida industrialização do País e a necessidade de consolidação do mercado interno induziram à opção pelo transporte das cargas industriais por caminhões, dada a incompatibilidade das malhas ferroviárias com essa nova função. O rápido deslocamento das fronteiras agrícolas, a maior diversidade de pontos de origem e destino, o maior fracionamento das cargas devido à industrialização, fizeram com que as rodovias fossem mais aptas a responder rapidamente aos desafios da nova configuração econômica do País.

Apesar do grande volume de recursos destinados às ferrovias a partir dos anos 1950, a redução dos investimentos na malha ferroviária foi drástica devido à crise fiscal dos anos 1980. Desde 1996, o sistema ferroviário - estatizado nos anos 1950 - foi objeto de concessões, por meio do arrendamento dos ativos operacionais. Na ocasião, as linhas e o parque de material rodante e de tração encontravam-se em estado precário. Antes do arrendamento, o sistema ferroviário gerava perdas diárias de US\$ 1 milhão, e a transferência da operação das ferrovias para o setor privado foi fundamental para que passassem a operar com maior eficiência.

Entre 1996 e 2006, foram significativos os avanços ocorridos em função das concessões, podendo-se destacar: aumentos da produtividade em importantes segmentos do sistema; crescimento de mais de 130% nas toneladas-quilômetro úteis (TKUs) movimentadas; redução dos acidentes; crescimento das encomendas de locomotivas e de vagões para a indústria nacional; capacitação de uma nova geração de ferroviários para as mais avançadas tecnologias; lançamento de ações na Bolsa de Valores e contratos de longo prazo com clientes e operadores logísticos; reestruturação da Brasil Ferrovias, englobando a FERROBAN e FERRONORTE; e aumento do número de terminais intermodais, articulando-se com operadores logísticos, clientes e comunidades.

Dez anos após as concessões, em 2006, a extensão da malha ferroviária era de 29,3 mil quilômetros, operada por 11 concessionárias. Trata-se da 10ª maior malha ferroviária do mundo. O trabalho realizado pelas ferrovias foi de 238,1 bilhões de TKUs e 389,1

milhões de toneladas úteis anuais. Predominaram no transporte ferroviário o minério de ferro (66%) e o complexo de soja e farelo (10%), além de cimento, produtos siderúrgicos e carvão. O transporte de minério é realizado pelas duas ferrovias da Vale (Vitória-Minas e Carajás) e pela MRS Logística. As três concessionárias transportaram, em 2006, 83% da carga ferroviária, expressa em toneladas úteis.

As ferrovias da Vale e a MRS Logística operam com níveis elevados de produtividade, comparativamente a ferrovias norte-americanas e canadenses. Sem elas, são muito baixos os indicadores comparativos de produtividade das ferrovias brasileiras frente a países com grande extensão territorial e/ou forte tradição ferroviária.

Os grandes obstáculos para a competitividade e expansão do modal ferroviário, que contribuem para a redução dos seus níveis de produtividade, são: corredores principais com capacidade limitada e/ou descontinuidades de velocidade média para o transporte intensivo de cargas; limitações graves de capacidade nos acessos aos portos; invasões e construções irregulares às margens das ferrovias, especialmente nas periferias metropolitanas; excesso de passagens em nível e ausência de contornos ferroviários nas principais regiões metropolitanas; e deficiências nos mecanismos de regulação do tráfego mútuo entre concessionárias.

Apesar do esforço de modernização e da introdução de novos padrões de gestão, as concessionárias herdaram pesadas deficiências estruturais. Uma questão ainda pendente é a de como conciliar o arrendamento de ativos operacionais com as necessidades de modernização e expansão futuras.

As ferrovias já tinham traçados obsoletos e condições físicas e operacionais superadas, dificultando a compatibilização do fluxo de caixa do arrendatário com vultosos investimentos para torná-las competitivas. O Brasil não dispõe de mecanismos de financiamento de longo prazo para investimentos do porte dos ferroviários, à exceção dos créditos do BNDES.

Outro aspecto importante é o da incipiente formação de consórcios diversificados. Não se tem uma ampla gama de interesses empresariais ligados às logísticas regionais, no sentido de consolidar a liderança das ferrovias no multimodal.

Josef Barat é doutor e livre docente em economia, administração e legislação urbanísticas pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro e pesquisador bolsista do Programa Nacional de Pesquisa em Desenvolvimento (PNPD) do Ipea