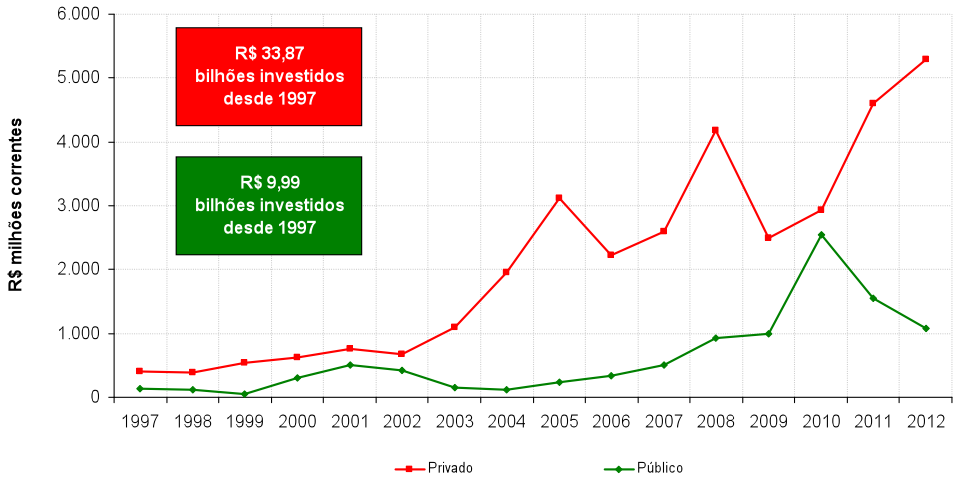
Transporte e Economia – O Sistema Ferroviário Brasileiro

Desde 1997 até o ano passado, as concessionárias investiram mais de R$ 33 bilhões em infraestrutura ferroviária no país, tornando-se o principal investidor no setor[1]. Os ganhos de eficiência foram notáveis, com redução no índice de acidentes (queda de 81%) e aumento no volume transportado. Somente no ano passado, o país transportou mais de 301 bilhões de TKU por ferrovias[2]. Essas e outras informações estão no recente estudo lançado pela CNT, intitulado Transporte e Economia – O Sistema Ferroviário Brasileiro[3].

O trabalho mostra que o investimento privado foi de R$ 33,87 bilhões nos últimos 16 anos, cerca de três vezes maior que o investimento público no período (R$ 9,99 bilhões), considerando valores correntes[4] (Gráfico 1). Os recursos das concessionárias se concentraram, inicialmente, na recuperação da malha ferroviária e em material rodante. Atualmente, são direcionados para a superação de gargalos logísticos e expansão da malha. Já os investimentos públicos se concentram principalmente na construção de novos trechos e ferrovias, como a ferrovia norte-sul, que recebeu R$ 7,1 bilhões entre 2000 e 2012.

Gráfico 1: Evolução dos investimentos em ferrovias: privado (na malha concedida) e público (Valores em R$ milhões correntes - 1997 a 2012)



Fonte: elaboração CNT com base nos dados da ANTF e do Orçamento Fiscal da União (Siga Brasil – Senado Federal).

A publicação traz também informações sobre a movimentação de mercadorias. Somente em 2012, foram transportadas 222 bilhões de TKU de minério de ferro, que se configura como a principal carga transportada por

ferrovias, representando cerca de 74% do total. Em segundo lugar, vem o complexo soja (grãos e farelo), que respondeu por pouco menos que 20 bilhões de TKU (cerca de 7% do total).

O transporte ferroviário apresenta inúmeras vantagens, como a grande capacidade de carregamento em longas viagens. Além disso, é caracterizado pela menor emissão de poluentes das composições e menor impacto ambiental na construção da infraestrutura. Apesar desses benefícios, as vantagens do modal ainda não são integralmente aproveitadas pela existência de diversos entraves.

Em agosto de 2012, o governo lançou o Programa de Investimentos em Logística (PIL), que planeja investimentos de R$ 91 bilhões para os próximos 30 anos. O programa será realizado com a participação da iniciativa privada e abrangerá 10 mil km de ferrovias. Contudo, importantes obras foram deixadas de fora do PIL. Segundo o Plano CNT de Transporte e Logística 2011, existem necessidades imediatas de investimentos de R$ 93,8 bilhões em ferrovias no país, num total de 17,3 mil km.

Ainda segundo o Plano CNT, foram identificadas 70 obras prioritárias para o setor, sendo que 36 são fundamentais para a solução dos gargalos logísticos e operacionais atuais. Das obras mais importantes, poucas foram incorporadas ao PIL. Alguns dos empreendimentos não contemplados são a construção do tramo ferroviário entre Uberlândia e Diamantino, a duplicação do tramo ferroviário entre Carajás e São Luís e a recuperação da ferrovia transnordestina no trecho Missão Velha-Pecém.

Essas obras são fundamentais para o país, na medida em que geram ganhos de eficiência, o que possibilita a redução do custo de transporte. Além disso, a ampliação e desenvolvimento das ferrovias conferem maior equilíbrio à matriz de transporte nacional, gerando ganhos ambientais inclusive. Outro setor positivamente impactado é o comércio exterior brasileiro, pois o escoamento da produção nacional, do interior do país até os portos marítimos, também é beneficiado, com ganhos de escala, redução nos custos de movimentação e maior segurança no transporte de cargas.

1. Os dados de investimentos privados são da ANTF e se referem apenas à malha concedida. Dados em valores correntes.

2. Os dados de movimentação de carga são do SAFF (ANTT).

3. Para acessar a pesquisa, clique aqui.

4. Os dados de investimentos públicos são do SIGA BRASIL (Orçamento Fiscal da União – Senado Federal) e se referem ao total pago (valores pagos no período mais restos a pagar pagos). Filtros utilizados: função (26 = transporte), subfunção (783 = transporte ferroviário) e GND (4 = investimentos). Dados em valores correntes.