

# TRABALHOS TÉCNICOS DA 25ª SEMANA DE TECNOLOGIA METROFERROVIÁRIA & 6º PRÊMIO TECNOLOGIA E DESENVOLVIMENTO METROFERROVIÁRIOS

## CATEGORIA 1

### PERSPECTIVA PARA O TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE CARGAS: ANÁLISE DA RENOVAÇÃO ANTECIPADA DAS CONCESSÕES

#### SÍNTESE DO TRABALHO

**Objetivo:** O presente trabalho tratou do contexto atual de operação das ferrovias nacionais e das propostas de renovação antecipada das concessões, bem como o possível impacto dessas propostas no desenvolvimento da malha nacional e na diversificação dos produtos transportados. Foram analisados os conceitos das propostas até o momento negociadas entre as concessionárias e o governo, bem como iniciativas independentes por parte do legislativo visando atualizar o marco regulatório do setor.

**Relevância:** Em linhas gerais, não há indícios de que a dinâmica do transporte ferroviário vista atualmente se alterará significativamente com a efetivação das renovações, principalmente quanto à flexibilização do transporte quanto à movimentação de mercadorias em geral. Não são mencionadas a construção de terminais intermodais, e os próprios projetos de ferrovias previstas, têm foco no atendimento à agroindústria e na substituição de trechos com traçado urbano.

Em função das características operacionais vistas nas ferrovias de carga nacionais nas últimas duas décadas, este trabalho estimula o debate sobre o benefício econômico para o Brasil do modelo de concessões vigente, sendo relevante, sobretudo no que se refere a oportunidade que se vislumbra, neste momento, de alterar os termos das concessões para se proporcionar a possibilidade de flexibilização do mercado de operações ferroviárias, permitindo a competitividade e a abertura à operadores do transporte dedicados a nichos de mercado de menor volume, mas de maior valor agregado.

**Descrição:** Após cerca de 20 anos do término do processo de privatização das ferrovias brasileiras, o País retoma a discussão sobre o plano de gestão desse ativo, motivado principalmente pelo movimento das atuais concessionárias pela antecipação da renovação das concessões. Esse processo, adotado no fim da década de 1990, transferiu a operação do transporte e a manutenção das linhas ferroviárias à iniciativa privada, sendo que, na época, a malha nacional se encontrava em condições de operação bem ruins.

Comparando as condições operacionais e estruturais das vias férreas que as concessionárias tiveram que administrar no início das concessões com o estado atual, são observados avanços significativos, refletidos, por exemplo, no aumento de 27% do volume de cargas transportado nos últimos onze anos, e pelo volume de recursos aplicados por essas empresas, que, em 2017, foi da ordem de 612,7 milhões de reais (ANTT, 2019). Esses números, isolados, apresentam um cenário positivo, porém, quando o diagnóstico avança para dados mais detalhados, a perspectiva se modifica, principalmente no que se refere ao tipo de serviço prestado pelas ferrovias e pela taxa de utilização das linhas.

Com relação aos produtos transportados, do montante de 569,9 milhões de toneladas transportadas em 2018, aproximadamente 81% é relativo ao transporte de minério de ferro e demais recursos minerais, 9% diz respeito a commodities agrícolas, como grãos e farelo, e os 10% restantes se refere a combustíveis e derivados, produtos siderúrgicos e cimenteiros. A carga geral, ligada diretamente ao consumidor final, é praticamente inexistente, sendo a que não containerizada correspondente a menos de 0,01% do volume, e o transporte de contêineres, que não necessariamente são destinados à carga geral, correspondente a 0,8% (ANTT, 2019). E, ainda, com relação à operação das linhas, dos cerca de 30 mil km inventariados pela ANTT, aproximadamente 24 % estão em plena operação, 47 % apresentam baixa densidade de tráfego e 29% estão subutilizados e não possuem

operação comercial. (PNL, 2018)

Analisando, portanto, esses aspectos principais, constata-se que, apesar da movimentação ferroviária nacional ter crescido, ela atende apenas a um nicho de mercado restrito, às grandes mineradoras, que utilizam as ferrovias como linha transportadora para exportação, e, em segundo lugar, ao transporte de commodities agrícolas que, por mais que representem uma parcela empresarial nacional significativa, também guardam as mesmas características daquelas do setor mineral, ou seja, utiliza as ferrovias para exportação. Todos os demais itens, mesmo aqueles de setores industriais, que impactariam a sociedade de modo mais amplo ao serem transportados pelas ferrovias, são tão inexpressivos na contabilidade do transporte que praticamente nem aparecem.

Face a tal contexto e tendo em vista que as atuais concessionárias ferroviárias têm se adiantando com o pedido de renovação de suas concessões, é imperante discutir os modelos de concessão e de regulação do transporte ferroviário nacional, para se avaliar as implicações da extensão do atual cenário por mais 40 anos. De maneira geral, dentre as principais propostas apresentadas para a efetivação da renovação antecipada, estão o investimento cruzado; o reinvestimento de parte do capital pago pelas empresas na própria malha objeto da renovação; e a devolução à União de trechos abandonados mediante pagamento de indenização pelo estado da linha.

Declaramos que o presente trabalho é inédito, não tendo sido publicado em livro, revistas especializadas ou na imprensa em geral.

*MARINA DONATO*

*Graduada em Engenharia Civil com ênfase em Estruturas Metálicas pela Universidade Federal de São João Del-Rei. Mestre em Engenharia de Transportes pelo Instituto Militar de Engenharia - IME (2018). Atualmente cursa o*

*Programa de Pós Graduação Doutorado em Engenharia de Transportes pela Universidade Federal do Rio de Janeiro - COPPE. Especialista em Engenharia Ferroviária na área de Infraestrutura e Superestrutura. Professora substituta na Universidade Federal de São João del Rei no curso de Engenharia Civil.*

*Marina Donato*

*Graduada em Engenharia Civil com ênfase em Estruturas Metálicas pela Universidade Federal de São João Del-Rei. Mestre em Engenharia de Transportes pelo Instituto Militar de Engenharia - IME (2018). Atualmente cursa o Programa de Pós Graduação Doutorado em Engenharia de Transportes pela Universidade Federal do Rio de Janeiro - COPPE. Especialista em Engenharia Ferroviária na área de Infraestrutura e Superestrutura. Professora substituta na Universidade Federal de São João del Rei no curso de Engenharia Civil.*

*Fábio Santos Cerbino*

*Graduado em Engenharia Civil pela UFF (2010) e Mestre em Engenharia Civil pela UFRJ (2015). Possui experiência nas áreas de projetos estruturais, engenharia de transportes, comércio exterior, logística e administração pública. Atualmente é aluno do curso de Doutorado em Engenharia de Transportes da COPPE/UFRJ, do curso de Especialização em Comércio Exterior da UFRJ e do curso de Graduação em Administração Pública da UFF e trabalha como Analista de Planejamento, Gestão e Infraestrutura do INPI - Instituto Nacional da Propriedade Industrial.*

*Isaias Pereira Seraco*

*Doutorando do programa de Engenharia de Transportes da COPPE - UFRJ. Mestre em Engenharia de*

*Transportes pela COPPE - UFRJ. Graduado em Engenharia de Produção pela Faculdade do Espírito Santo - Multivix. Possui experiência no setor ferroviário adquirida por meio de estágio em empresa do setor de cargas. Também atuou como consultor de planejamento e controle de produção e como pesquisador do Centro de Tecnologia Mineral (CETEM - MCTI).*

*Hostilio Xavier Ratton Neto*

*Possui graduação em Engenharia Civil pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (1976), mestrado em Engenharia de Transportes pelo Instituto Militar de Engenharia (1985), mestrado em Transportes (D E A Transports) pela Ecole Nationale des Ponts et Chaussées (1989) e doutorado em Transportes (Doctorat Transports), também pela Ecole Nationale des Ponts et Chaussées (1992). Atualmente é professor associado da Universidade Federal do Rio de Janeiro.*