

A visão da indústria ferroviária brasileira

VICENTE ABATE*

Após enfrentar momentos turbulentos nos anos 1980 e 1990, o transporte ferroviário ganhou força com o retorno dos investimentos por parte do governo e da iniciativa privada nos anos 2000, fundamentais para a estratégia de redução dos custos logísticos de mercadorias e melhoria da mobilidade das pessoas. E isso gerou uma consequência positiva: a retomada da indústria ferroviária brasileira.

Os empresários investiram em novas fábricas e apostaram na modernização do antigo parque industrial, com aplicação de novas tecnologias de processos e de produtos, e o aprimoramento da mão de obra. Com investimentos de mais de 2 bilhões de reais nos últimos dez anos, a produção de vagões de carga, locomotivas, carros de passageiros, sistemas e materiais para via permanente ganhou impulso.

Modernas locomotivas, de alta potência e motores de corrente alternada, levaram à economia de cerca de 30% de combustível, com baixíssimo nível de poluição.

Vagões cada vez mais capazes e rápidos geraram maior produtividade no transporte de grãos sólidos e líquidos, e de contêineres.

Os materiais para a construção e manutenção da via permanente garantiram a qualidade e segurança requeridas nas operações ferroviárias.

A frota antiga das concessionárias tem sido revitalizada, graças à tecnologia da indústria ferroviária brasileira. Trata-se de um movimento inicial, ainda, mas que gerará frotas modernas de locomotivas e vagões, com custos menores para os clientes.

Tudo isso foi fundamental para atender ao crescimento da safra agrícola, da mineração e da carga geral.

Com a expansão da fronteira agrícola para o Centro-Oeste e Nordeste brasileiros, torna-se imperiosa a construção de ferrovias que, integradas aos modos rodoviário e hidroviário, possibilitem um transporte de grãos mais competitivo, incentivando o



DIVULGAÇÃO

seu escoamento para os portos do Norte e Nordeste e desafogando os do Sul e Sudeste.

Em breve, a Ferrovia Norte-Sul chegará a Estrela D'Oeste (SP), onde se conectará com a malha paulista da Rumo. Serão 2 700 quilômetros desde São Luís (MA) a Estrela D'Oeste, mais 900 quilômetros dali até Santos (SP), formando um corredor ininterrupto, na mesma bitola (1,60m) de alta capacidade, com mais de 3 600 quilômetros.

Esse e outros empreendimentos futuros e em andamento exigirão um permanente desenvolvimento local de competências tecnológicas para a produção no Brasil dos veículos e sistemas ferroviários, o que já acontece.

A indústria e as concessionárias possivelmente demandarão mais trabalhadores especializados para atender às suas demandas. A formação destes trabalhadores é uma necessidade premente para a continuidade do crescimento do setor ferroviário brasileiro, que desencadeará maior competitividade nos mercados doméstico e externo.

Com o avanço já proporcionado pelas concessionárias ferroviárias de carga – fator aliado à repactuação de seus contratos –, estarão sendo criadas as melhores condições para o país trilhar o caminho do

desejado desenvolvimento.

A indústria ferroviária brasileira continuará a dedicar o melhor dos seus esforços para colaborar com o desenvolvimento social e econômico do Brasil e está certa que o movimento em curso promoverá a reindustrialização do País, gerando emprego e renda ao trabalhador brasileiro.

O Instituto de Engenharia, através do conhecimento acumulado em seus frutíferos 100 anos de existência, é também relevante parceiro para a expansão das ferrovias e o crescimento de sua indústria. 



* **Vicente Abate** é presidente da Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (Abifer)
E-mail: vicenteabate@abifer.org.br