22/09/2017 - Desafios para o avanço do setor de transporte ferroviário de cargas

A antecipação da renovação dos contratos das concessionárias do transporte ferroviário de cargas predominou os debates do Seminário Infraestrutura do Transporte Ferroviário, realizado na quinta-feira (21), como parte integrante da 23ª Semana de Tecnologia Metroferroviária, que termina nesta sexta-feira, em São Paulo.

Representantes dos governos federal e estadual, do BNDES e de entidades empresariais dos operadores, fornecedores e investidores apontaram as dificuldades e os desafios a serem enfrentados pelo setor, ouviram queixas, críticas e saíram com a certeza de que há muito a fazer.

Luís Felipe Valerim Pinheiro, vice-diretor do Departamento de Infraestrutura da FIESP, abriu os trabalhos colocando a posição dos clientes do transporte na busca pela redução dos custos logísticos. Mesmo considerando a renovação antecipada dos contratos uma exceção à regra, a defendeu na condição de ser uma prioridade na redução de custos. Ele citou como exemplo o caso da Ponte Rio Niterói, em que uma nova licitação trouxe deságio de 30%.

O maior defensor da renovação antecipada das concessões foi Fernando Paes, diretor executivo da Associação Nacional de Transportadores Ferroviários (ANTF) que reúne às seis concessionárias do transporte de cargas: Rumo, MRS, VLI, Transnordestina, Tereza Cristina e Vale. Ele citou os investimentos de mais de R$50 bilhões realizados nos últimos vinte anos de concessão que resultaram em aumento de 148% no número de vagões, de 179% no de locomotivas e de 140% no número de empregos. “Com isso, as concessionárias ajudaram na reabilitação das indústrias de material ferroviário e obtiveram crescimento das operações que elevaram a 25% o market share da setor ferrovi& aacute;rio.”

Pedro Machado, presidente da AEAMESP, entidade organizadora da Semana de Tecnologia Metroferroviária destacou o novo momento que se anuncia para o setor de cargas com o Plano Nacional de Logística (PNL)para curto e longo prazo, desenvolvido pela EPL (Empresa de Planejamento e Logística).

José Carlos Medaglia Filho, presidente da EPL, depois de ouvir críticas e sugestões de outros palestrantes disse que “a vantagem de estar entre especialistas era que todos têm o diagnóstico que procuramos.” Segundo ele, o governo tem adotado diretrizes para o transporte ferroviário e a logística ouvindo os principais envolvidos. Afirmou também que colocará em consulta pública projetos de concessão.

Henrique Pinto, secretário de Articulação de Políticas Públicas da SPPI, ao falar sobre as concessões ferroviárias do Programa de Parcerias para Investimento (PPI) do BNDES, disse que no período de um ano qualificou 146 projetos que estão em análise pelas equipes técnicas. Destes, 49 se referem a leilão ou prorrogação de concessões e 97 em andamento, a maioria é leilão. Na área ferroviária estão previstos editais, mas não detalhou. Sobre a EPL, afirmou que no momento se busca o resgate da credibilidade. (A empresa foi criada para desenvolver o

projeto do trem de alta velocidade, mais conhecido por trem bala, que depois foi abandonado).

O secretário de Estado de Logística e Transportes de São Paulo, Laurence Casagrande Lourenço anunciou que a DERSA, embora tenha rodoviário no nome, foi designada para cuidar do licenciamento ambiental do ferroanel como mais um passo para eliminar o gargalo na infraestrutura ferroviária na região metropolitana de São Paulo que beneficiará o transporte de passageiros.

Jean Pejo, presidente da Associación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF), colocou em discussão as short lines com soluções para trechos de baixa demanda, direito de passagem, referindo-se às concessionárias e cobrou o retorno das operações de transporte de passageiros de longo curso. Ele criticou os contratos de concessões da década de 1990 por não terem previsto indicadores de qualidade trazendo como resultado o abandono de trilhos e equipamentos. Pejo pede que a Frente Parlamentar em Defesa das Ferrovias exija a retirada desses trilhos e criticou o Plano de Logística que não prevê a construção nem a recuperação de trilhos para o transporte de passageiros.

Gustavo Gardini, diretor de Desenvolvimento de Negócios do DBI (Deutsche Bahn International) empresa estatal responsável pelo sistema ferroviário e intermodal de cargas e de passageiros da Alemanha, apresentou o grupo que fatura 40 bilhões de euros, transporta 430 milhões de toneladas de cargas e 12 milhões de passageiros e é considerado o primeiro em eficiência logística do mundo em um ranking em que o Brasil ocupa o 45º lugar.

Depois de morar 12 anos na Alemanha Gardini representa o grupo no Brasil que tem interesses em transferir a experiência na área. Sugere regras claras para todos os entes envolvidos, plano de longo prazo para transporte integrado e integração dos modais e ao mesmo tempo competitividade entre eles. São fatores considerados importantes quando se pretende obter eficiência, redução de custo e segurança.

Sobre a Semana – Na sua 23ª edição, a Semana de Tecnologia Metroferroviária, realizada pela AEAMESP é considerada o mais importante congresso técnico do setor de transporte metroferroviário do País. Durante quatro dias, técnicos das operadoras, dirigentes empresariais e profissionais do setor debatem questões importantes relacionadas à mobilidade urbana nas cidades e transporte sobre trilhos de passageiros e cargas no País.