

Felipe Montoro Jens destaca avaliação do BNDES a respeito dos investimentos no setor ferroviário brasileiro

É possível saltar dos atuais R\$ 9 bilhões para R\$ 19 bilhões no médio prazo, afirmou a instituição financeira federal

14/09/2018 08:58:23

Um cálculo do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) apontou que o valor anual de investimentos no setor ferroviário brasileiro tem potencial para mais que dobrar do atual patamar de R\$ 9 bilhões para R\$ 19 bilhões no médio prazo. Isso se, no país, for adotada uma agenda ampla de desenvolvimento da área, reporta o especialista em Projetos de Infraestrutura, Felipe Montoro Jens.

Entre os principais fatores para elevar os investimentos estão: o planejamento logístico para deslocamentos ferroviários regionais, a devolução ao governo de trechos pouco utilizados para que sejam relicitados, o desenvolvimento de novas Parcerias Público-Privadas (PPPs), os ajustes na regulamentação, o incentivo a novos atores e negócios e a precificação do direito de passagem.

"O País tem muitas oportunidades nesse setor", afirmou o gerente setorial de Transportes e Logística do BNDES, Dalmo Marchetti — autor do cálculo — durante o Seminário "Infraestrutura de Transporte Ferroviário", realizado pela Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp), dentro da 24ª Semana de Tecnologia Metroferroviária. O evento aconteceu no dia 23 de agosto, em São Paulo, capital paulista, informa Felipe Montoro Jens. Marchetti também salientou que o desenvolvimento da área dará ao Brasil mais competitividade.

Segundo Dalmo Marchetti, as ferrovias brasileiras estão concentradas em corredores de exportação. Estes, por sua vez, vêm atendendo quase que de maneira exclusiva o escoamento das commodities agrícolas e minerais. Contudo, para o gerente setorial, diversificar esse modelo para atender também passageiros e outros tipos de cargas é um dos principais desafios do setor.

"A visão de que o Brasil precisa reduzir custos logísticos está muito em paralelo com o desenvolvimento do setor ferroviário. Vamos atingir essa redução na medida em que a ferrovia brasileira se insira na carga geral. Porque a grande parte do TKU [toneladas por quilômetro útil] brasileiro está na carga geral", pontuou o integrante do BNDES.

Felipe Montoro Jens reporta que, conforme Marchetti, ainda que se construam corredores de exportação, a redução de custo logístico estará alicerçada na capacidade de a ferrovia competir com o modal rodoviário. Segundo o gerente setorial, a indústria nacional possui a capacidade de fornecer cerca de 90% do que é necessário para transporte ferroviário de carga e de passageiros.

"O Brasil tem tudo para ter transporte de passageiros de longo percurso, com excelente qualidade técnica, transporte de cargas diversificadas e mobilidade por meio ferroviário nas cidades", destacou Dalmo Marchetti. Ele, inclusive, destacou a pequena participação do modal ferroviário no transporte de cargas dentro das cidades, reproduz o especialista em Projetos de Infraestrutura, Felipe Montoro Jens. Na avaliação de Marchetti, estudar alternativas para aumentar o uso dos trilhos nas regiões metropolitanas é uma necessidade. Um exemplo é a liberação do tráfego quando não há transporte de passageiros, como em horários da noite ou da madrugada, ilustrou ele.

O gerente setorial de Transportes e Logística do BNDES também frisou a possibilidade de realizar Parcerias Público-Privada no setor. "Podemos pensar em PPPs — não acho nenhum palavrão falarmos de investimento público no setor ferroviário, desde que ele esteja justificado do ponto de vista econômico." A justificativa econômica, para Dalmo Marchetti, incluiria tanto o menor custo de manutenção de veículos, quanto o menor número de acidentes e menos emissões de poluentes.

O presidente da Associação dos Engenheiros e Arquitetos de Metrô (Aeamesp), Pedro Machado, por sua vez, acentuou a importância da discussão do tema principalmente diante dos últimos acontecimentos, como a greve dos caminhoneiros, ocorrida no último mês de maio. De acordo com Machado, a situação reforçou a dependência que o Brasil tem no transporte rodoviário.

"Vivemos o apagão logístico com a recente greve dos caminhoneiros e sabemos que precisamos reverter a matriz de transporte do Brasil. Não podemos ficar com uma participação de 65% de caminhão na matriz, é inviável", afirmou o presidente da Aeamesp.

O BNDES

Fundado no ano de 1952, o Banco atua como principal financiador de infraestrutura no Brasil, e é o principal instrumento do Governo Federal para o financiamento de longo prazo e investimento em todos os segmentos da economia brasileira.

O apoio do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social acontece por meio de:

Financiamento a investimentos;

Subscrição de valores mobiliários;

Prestação de garantias; e

Concessão de recursos não reembolsáveis a projetos de caráter social, cultural e tecnológico.

A organização financeira opera por meio de produtos, programas e fundos, de acordo com a modalidade e a característica das operações, salienta Felipe Montoro Jens.

"Por ser uma empresa pública e não um banco comercial, o BNDES avalia a concessão do apoio com foco no impacto socioambiental e econômico no Brasil. Incentivar a inovação, o desenvolvimento regional e o desenvolvimento socioambiental são prioridades para a instituição", escreveu o portal da instituição (www.bndes.gov.br).

O especialista Felipe Montoro Jens acrescenta que o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, entre outros aspectos, disponibiliza linhas de investimentos sociais, direcionadas para os setores de educação e saúde, agricultura familiar, saneamento básico e transporte urbano.