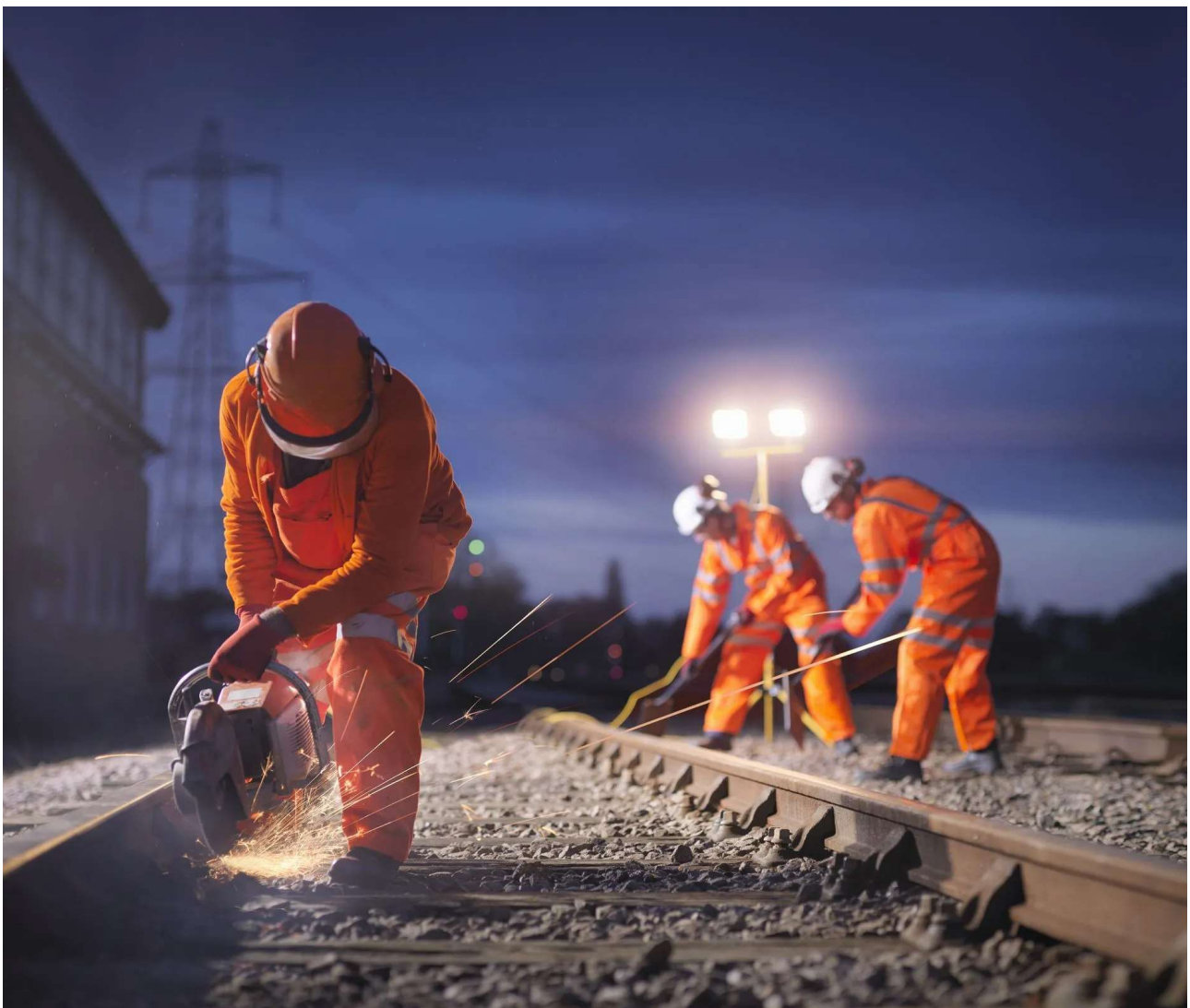


CNN BRASIL

# Projeção de investimentos privados no setor ferroviário ultrapassa R\$ 170 bi, mostram dados da ANTT

28 AGOSTO 2023 | 7min de leitura



A projeção de recursos privados para investimentos no setor [ferroviário](#) brasileiro ultrapassa **R\$ 170 bilhões**, segundo informou a [Agência Nacional de Transportes Terrestres \(ANTT\)](#). A previsão para este ano é de 12 mil quilômetros de novos trilhos, cruzando 19 unidades da Federação.

No final de fevereiro, a agência celebrou a 39ª autorização ferroviária, para a construção e exploração de estrada de ferro localizada entre São Paulo e Rio de Janeiro.

Especialistas avaliam que modelo trará eficiência logística e será um complemento ao transporte rodoviário. Ainda que a avaliação do governo seja positiva com relação ao modelo de autorizações, a perspectiva para novos [investimentos](#) públicos ainda é incerta.

Ao contrário do modelo de concessão ferroviária, a autorização permite que o setor privado construa novas ferrovias sem a necessidade de leilão e pagamentos de outorgas bilionárias ao governo federal.

O debate sobre uma ligação São Paulo–Rio de Janeiro sobre trilhos é antigo. Recentemente, após receber a autorização da ANTT, a TAV Brasil conversa com empreiteiras na tentativa de tirar do papel o projeto.

O diretor-presidente da TAV Brasil, Bernardo Figueiredo, diz que os contatos passaram a ser feitos pelas próprias empresas estrangeiras interessadas no projeto.

Ismael Trinks, superintendente de Transportes Ferroviários da ANTT vê com bons olhos a autorização.

“Para nós é super importante. A nossa identidade ferroviária comparada com outros países é baixa, existe um déficit que precisa ser suprido de alguma forma. O governo está trazendo de forma criativa para não depender somente do setor público. Conciliar uma matriz mais equilibrada”.

Até o momento, das 39 autorizações deliberadas pela diretoria da Agência, 33 tiveram seus contratos de adesão assinados e 6 em vias de assinatura entre o Governo Federal e entes privados para a implantação de novas estradas de ferro pelo regime de autorização.

## Relevância econômica

O modelo de autorizações, ainda que recente no Brasil, tem gerado expectativas positivas por parte de especialistas, representantes do setor e pela própria Secretaria de Transportes Ferroviários do [Ministério dos Transportes](#).

Leonardo Ribeiro, secretário Nacional de Transporte Ferroviário, explica que as autorizações ferroviárias foram inspiradas nas “shortlines” dos Estados Unidos, sendo um novo modelo de exploração econômica do setor, permitindo que a iniciativa privada invista em projetos de seu interesse.

As shortlines são linhas de menor distância que servem para conectar pontos próximos, mas importantes dentro da malha férrea.

“Estamos diante de um arcabouço legal que pode promover cooperação e competitividade do setor ferroviário, com conhecidas externalidades positivas na economia, no meio ambiente e na segurança das pessoas. É uma oportunidade para viabilizar novos negócios e geração de emprego e renda no país”, disse.

Ismael Trinks reafirma a semelhança das autorizações que estão ocorrendo no Brasil com o modelo de shortlines e chama a atenção para o “diálogo” entre as autorizações e as concessões.

“É uma característica de ramal ferroviário de pequena extensão, de carga própria. Geralmente são empresas de celulose, mineradoras e precisam dessa ferrovia para complementar as concessões. Servem como veias que vão, na verdade, contribuir com o aumento no volume de carga a ser transportada pela ferrovia”.

Além disso, o investimento no setor ferroviário possibilita uma queda nos custos dos produtos, uma vez que, segundo Trinks, as linhas férreas geram empregos, diminuem custos com aquisição e manutenção de veículos e desoneram as rodovias.

Ainda que as expectativas sejam altas com relação ao modelo, Leonardo Ribeiro é cauteloso ao falar sobre planos do governo com relação a investimentos no setor ferroviário. Segundo ele, é preciso pensar primeiro em “recompôr a capacidade de a União financiar seus projetos prioritários”, dado o atual cenário econômico.

Para isso, o secretário destaca dois temas importantes da agenda econômica do governo: a reforma tributária e a nova regra fiscal.

“Essas duas agendas são importantes para que o país volte a crescer com mais recursos para investir no setor de infraestrutura, sem deixar de lado a responsabilidade fiscal. Somente com a aprovação da reforma tributária e da nova âncora fiscal teremos capacidade de investimento em 2024, 2025 e 2026 igual a de 2023 – hoje de aproximadamente R\$ 20 bilhões para ferrovias e rodovias”.

Justamente pelas atuais circunstâncias econômicas do país, o professor da FGV Gesner Oliveira destaca a característica do modelo de autorizações de atuar para “suprir a falta de investimento público no setor”. O especialista chama a atenção para outros dois pontos.

“Uma ferrovia pode ser construída e operacionalizada em menos tempo do que o processo de construção pelo governo. E se eliminam alguns riscos para o estado. O risco de engenharia que poderia encarecer a construção e demandar mais recursos públicos, o risco do desinteresse em leilões de vias realizados pelo governo, os riscos jurídicos, sobretudo em questões ambientais. E o risco de paralisação e atraso das obras tendem a ser menores”, disse Gesner.

## **Autorizações**

Além da mais recente autorização anunciada pela ANTT, outros projetos podem ser destacados.

Na Bahia, a VLI Multimodal S.A recebeu autorização para construir duas ferrovias. São mais de 220 quilômetros ligando Corretina (BA) à

Arrojolândia; e São Desidério (BA) a Riachão das Neves (BA).

A empresa calcula o investimento de quase R\$ 5 bilhões para o desenvolvimento dos novos ramais, que devem ter conexão com os trechos I e II da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol). A estimativa é a geração de cerca de 33 mil empregos diretos e indiretos com as obras.

Em Goiás, a Petrocity Ferrovias trata da construção e exploração de 68 quilômetros de linhas férreas entre Corumbá de Goiás (GO) e Anápolis (GO).

Segundo a agência, o ramal deve servir para transportar grãos, rochas ornamentais, minerais e carga em geral do tipo contêiner. O projeto prevê investimentos de mais de R\$ 400 milhões e a geração de mais de 5 mil empregos diretos e indiretos.

Já a Rumo S.A. obteve a autorização ferroviária para duas linhas ferroviárias no estado de Mato Grosso. A primeira deve operar no trecho entre Santa Rita do Trivelato (MT) e Sinop (MT). Serão 250,7 quilômetros que servirão para o transporte de granéis agrícolas, produtos industrializados, granéis líquidos e fertilizantes.

Enquanto a segunda autorização trata de 498 quilômetros de linhas férreas entre Primavera do Leste (MT) e Ribeirão Cascalheira (MT). Esse ramal deve possibilitar o transporte de granéis agrícolas, produtos industrializados, granéis líquidos e fertilizantes.

Somente com estas obras férreas em Mato Grosso a estimativa é de aproximadamente R\$ 11 bilhões em investimentos e a geração de 54.365 empregos diretos e 25.640 empregos indiretos, de acordo com a ANTT.

## **Histórico e desafios**

O início das autorizações ferroviárias se deu com a Medida Provisória nº 1.065/2021. Durante sua vigência, foram recebidos 80 requerimentos, dos quais foram assinados 27 contratos de autorização, totalizando

9.923 possíveis novos quilômetros de ferrovias, com um investimento aproximado de R\$ 133 bilhões.

Em dezembro do mesmo ano, foi publicada a lei que, em seguida, foi regulamentada pela ANTT. Em aproximadamente um mês de vigência da resolução, a agência contabilizou que foram requeridas 15 novas autorizações e complementada a documentação em mais de 20 requerimentos realizados durante a MP nº 1.065/2021.

A ANTT diz que o modelo passou a fomentar a competitividade, a diminuição do custo de frete e a geração de empregos e soluções sustentáveis.

“Com isso, o maior desafio agora é a promoção de políticas públicas que visem facilitar acesso a crédito pelas empresas que pretendem investir no setor, ampliando a viabilidade financeira e a aplicação de recursos na construção das malhas ferroviárias”, pondera o órgão.

Outro desafio, destacado pelo secretário Nacional de Transporte Ferroviário, se dá com relação à viabilização de novos negócios que, segundo ele, deve ocorrer em escala compatível com o crescimento do Brasil como exportador de commodities.

O secretário diz que há ainda o desafio de harmonizar a matriz nacional de transportes com os princípios e as metas pactuadas nas discussões sobre mudanças climáticas junto à Organização das Nações Unidas (ONU).

“Tendo nas ferrovias um importante meio de transporte para o cumprimento dessas metas, considerando à sua segurança operacional, sustentabilidade e eficiência em meio a um cenário cada vez mais desafiador de segurança climática”, explicou.

## **Concessão ferroviária**

A [primeira concessão de ferrovias do novo governo está sendo preparada](#) pelo [ministro dos Transportes, Renan Filho \(MDB\)](#), que espera ter um

desenho do projeto no fim do primeiro semestre.

A ideia preliminar do ministério é oferecer a concessão integrada da Ferrovia de Integração do Centro-Oeste (Fico) e de dois trechos da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol).

Os estudos de viabilidade econômica do projeto serão apresentados até o fim de abril pela Infra S.A., estatal subordinada à pasta que nasceu da fusão da Valec com a Empresa de Planejamento e Logística (EPL).