

21/05/2025

A HORA E A VEZ DAS FERROVIAS

Roberto Figueiredo Guimarães
Diretor da ABDIB e ex-Secretário do Tesouro Nacional

Crescemos ouvindo que o Brasil é um país rodoviário, pois investimos muito em rodovias em detrimento de outros modais de transporte, como ferrovias, hidrovias e dutovias. É uma meia verdade. A parte verdadeira é que cerca de 70% da nossa matriz de transporte é rodoviária. A parte, nem tão verdadeira, é que não temos tanta rodovia como a estatística sugere.

Atualmente, temos cerca de 1,8 milhão de quilômetros de rodovias, enquanto os EUA têm 6,6 milhões, a Índia, 6,4 milhões e o pequeno Japão, 1,2 milhão de quilômetros. E nossas rodovias, exceto as já concedidas ao setor privado, não possuem bons padrões de qualidade. Melhoramos muito com as concessões, mas há ainda muito trabalho pela frente.

E trabalho mesmo é o que nos espera se quisermos mudar a composição da nossa matriz de transporte, com o aumento da participação do modal ferroviário, que traz maior eficiência, ganho de produtividade (redução do Custo Brasil) e menor emissão de poluentes.

Também nesse modal, estamos mal na foto. Temos hoje cerca de 29 mil quilômetros de ferrovias, muitos deles sem operação ou com operação ociosa. Os EUA têm 293 mil quilômetros (isso mesmo), a Índia, 65 mil e o pequeno Japão, 27 mil quilômetros.

A boa notícia é que parece que o Brasil, depois de décadas, acordou para o assunto. O governo tem alardeado que irá divulgar um amplo plano ferroviário, que demandará R\$ 100 bilhões de investimentos.

Há também estudos de novas linhas para escoamento de nossas exportações, que incluem trechos ferroviários, como as rotas bioceânicas Brasil-Peru e Brasil-Chile, além do Arco Norte, com rotas logísticas até portos das regiões norte e nordeste.

Tudo muito bom, mas está faltando incluir e priorizar projetos ferroviários que integrem nossas próprias regiões, principalmente para o transporte de carga geral e de passageiros entre as regiões sudeste e nordeste.