

FERROVIAS, PARECE QUE AGORA VAI

Roberto Figueiredo Guimarães

Diretor da ABDIB e ex-Secretário do Tesouro Nacional

Passaram-se décadas e o Brasil não avançou no quesito transporte pelo modal ferroviário, razão pela qual mais de 2/3 da nossa matriz de transporte tornou-se rodoviária. Mas isso não quer dizer que temos muita rodovia. Não temos. É que temos muito pouco no modal ferroviário. Precisamos não apenas aumentar a capacidade de transporte de *commodities*, mas, também, de carga geral e, finalmente, de passageiros.

Então, em que pese o atraso, merece aplausos a iniciativa do governo, via Ministério dos Transportes - MT, de criar uma secretaria específica para o setor e de tentar expandir os investimentos públicos em ferrovias, para que, em parceria com os privados, contribuam para aumentar a participação desse modal na matriz de transportes, deixando-a mais limpa, segura e sustentável. Além, é claro, de contribuir para a redução do Custo Brasil.

O Orçamento de 2026 para o MT traz dois programas: Participação da União em projetos de concessões e autorizações ferroviárias outorgadas à iniciativa privada e Integralização de Cotas pela União no Fundo de Desenvolvimento da Infraestrutura Regional Sustentável (FDIRS). Os valores ainda são muito tímidos, mas isso, por si só, já indica a vontade política de fazer algo disruptivo no setor ferroviário.

Pensando alto. O orçamento 2026 mostra despesas primárias líquidas (já excluídas as transferências a Estados e Municípios) de cerca de R\$ 2,6 trilhões. Apenas 0,11% desse valor (R\$ 3,0 bilhões) por ano, por exemplo, para investimentos no setor ferroviário via aporte de capital para obras em contratos de PPPs por um período consecutivo de 10 anos, já seria suficiente para alavancar dezenas de bilhões de reais em investimentos privados. É muito pouco frente à montanha de dinheiro do orçamento.

O desafio será garantir a perenidade dos recursos, sem interrupções e contingenciamentos, pelo período de 10 anos.