



OCUPAÇÃO DO TERRITÓRIO PELA FERROVIA

A SAÍDA PARA A CRISE



- ▶ A saída imediata para a crise econômica está na conjugação de dois programas:
 - Investimentos em infraestrutura, mediante concessões (plenas e ppps);
 - Aumento das exportações.
- ▶ Os empreendimentos em infraestrutura podem atrair capitais privados nacionais e internacionais, gerar empregos, superar gargalos e contribuir para a elevação do PIB, através do aumento da conta de investimentos;
- ▶ O aumento das exportações, além dos efeitos positivos sobre o PIB e sobre os empregos, gerará mais divisas que servirão de garantias para o aumento dos financiamentos externos.

OS PROGRAMAS VIÁVEIS E EFICAZES



- ▶ O Brasil está diante de uma excepcional oportunidade, com início e resultados imediatos e perspectivas de médio e longo prazo:
 - A ocupação do território nacional pela ferrovia associada ao agronegócio.
- ▶ O Brasil já produz cerca de 200 milhões de toneladas de grãos, está com um crescimento anual da ordem de 20 milhões de t e tem mercado e condição para dobrar essa produção até 2025.
- ▶ Essa oportunidade pode ser perdida pelas restrições logísticas que comprometem a competitividade dos produtos brasileiros fora da fazenda.
- ▶ Significa uma oportunidade para investimentos em ferrovias, com mercado assegurado.
 - Apesar das oscilações conjunturais o mundo continua com fome e precisará sempre de mais alimentos.

AMPLITUDE E PRIORIDADES



- ▶ As possibilidades são imensas e territorialmente amplas.
- ▶ Estrategicamente devem ser priorizados empreendimentos estruturais, com capacidade de geração de resultados imediatos, crescentes e sustentáveis ao longo do tempo.
- ▶ Três sistemas ferroviários tem condições de respostas a curto prazo:
 - A ligação Estrela do Oeste (SP) a Três Lagoas (MS), trecho da Norte-Sul, que através da conexão com a Ferronorte, melhora o escoamento da celulose dessa última região ao Porto de Santos;
 - A ligação entre Lucas do Rio Verde (MT) e Miritituba (um local de integração da ferrovia com a hidrovias do Tapajós, no Pará), promovendo o escoamento da produção de grãos do centro-oeste pelo rio Amazonas;
 - O sistema ferroviário do Matopiba, descrito adiante.

MATOPIBA



- ▶ Matopiba é o mais promissor polo produtor de grãos, formado por áreas nos Estados do Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia), com algumas áreas já em produção.
 - A proposta ora apresentada abrange um território praticamente ainda inexplorado, gigantesco em termos mundiais. Prevê com os instrumentos citados uma mudança global de escala no agrobusiness.
Para tanto inclui um planejamento de uso e ocupação do solo na região que obedeça as condições de preservação ambiental e a locação das populações envolvidas
- ▶ O Matopiba já é servido por um eixo ferroviário estrutural – a Norte Sul – já operacional entre Açailândia e Porto Nacional – e que se conecta com a ferrovia Carajás, para alcançar o porto de Itaqui, em São Luiz, onde estão em operação diversos terminais, sendo o maior deles o TEGRAM – Terminal de Grãos do Maranhão, com capacidade atual de movimentação de 5 milhões de t/ano.

O PROGRAMA PROPOSTO – DE IMEDIATO



- ▶ Efetivar o sistema logístico do Matopiba, compreendendo, a curto prazo:
 - Ampliação e operação da ferrovia Norte–Sul de Açailândia (MA) a Itaqui – São Luiz do Maranhão, alcançando de imediato o Tegram – Terminal de Grãos do Maranhão;
 - Conclusão da Transnordestina entre Eliseu Martins (PI) e Pecém (CE) e extensão até Estreito (MA), passando pelo polo produtor de Balsas (MA);
 - Extensão da FIOLE (Ferrovia de Integração Oeste–Leste) entre São Desidério (BA) e Figueirópolis (TO), ou um novo traçado, viabilizando o escoamento da produção do oeste baiano, pela ferrovia Norte–Sul.



A CONCEPÇÃO LOGÍSTICA E ESPACIAL



- ▶ Os entroncamentos deverão sediar, além das unidades de armazenamento e distribuição, as unidades industriais de agregação de valor às matérias primas:
 - Produção de óleo e farelo de soja, através das esmagadoras;
 - Produção de ração para nutrição animal, a partir do milho;
 - Produção de aves;
 - Produção de suínos.
- ▶ Tanto nos entroncamentos, como em pontos de coleta deverão surgir ou desenvolver novas cidades, cujo desenvolvimento deverá também ser devidamente planejado.
 - Essa novas cidades também contribuirão para o crescimento do PIB, nos setores da construção, comércio e serviços.

A CONCEPÇÃO TECNOLÓGICA E OPERACIONAL



- ▶ A rede proposta está prevista para o carregamento de grãos, carga geral e associação com o transporte de passageiros. Não contempla o transporte de minério.
- ▶ Sem o transporte de minério a rede proposta não precisa ser prevista para serviços “heavy haul” (carga pesada), o que envolve valores de investimentos (Capex) assim como operacionais (Opex) menores:
 - Ferrovia para operação convencional de trens: R\$ 4 milhões/km
 - Ferrovia de alta capacidade Heavy Haul para trens acima de 10.000 toneladas: R\$ 10 milhões/km

A VIABILIDADE AMBIENTAL



- ▶ A Ferrovia Norte–Sul já está implantada.
 - As licenças ambientais serão complementares
- ▶ As ligações propostas serão empreendimentos “green–field”.
 - Requererão licenças ambientais.
- ▶ A expansão territorial da produção de grãos em Matopiba deverá enfrentar reações negativas entre os ambientalistas.
 - Haverá necessidade de acordos para mitigação e compensação.
- ▶ A EMBRAPA tem um mapeamento completo sobre as áreas com restrições:
 - Deverá orientar as alternativas de traçados.

A VIABILIDADE ECONÔMICA



- ▶ Para a viabilidade econômica dos empreendimentos, deverá ser considerados prazos de concessão de 90 anos, prazo usual nas concessões ferroviárias, no mundo.
 - No caso brasileiro, o que houve foi uma privatização da operação, sem obrigação de investimentos adicionais, daí um prazo menor.
- ▶ A viabilidade econômica será dada pelas taxas de retorno, promovidas pela movimentação de grãos e de sua cadeia produtiva.
- ▶ Não deverá haver falta de carga, mas concorrência entre destinos e do modo de transporte.
 - O transporte rodoviário, apesar de mais caro será sempre uma alternativa, pela flexibilidade e tempo de entrega.

A VIABILIDADE FINANCEIRA



- ▶ A viabilidade financeira dependerá dos estudos sobre as fontes de financiamento a longo prazo e das disponibilidades de capital próprio dos investidores.
- ▶ As principais fontes de investimentos deverão ser fundos de investimentos internacionais.
- ▶ Para a sua participação deverá ser demonstrada a viabilidade econômica, a médio e longo prazos.

A VIABILIDADE CAMBIAL



- ▶ A viabilidade cambial deverá ser demonstrada pelo incremento de divisas com o aumento das exportações dos produtos carregados pelas novas rotas, estimadas ano a ano.
 - Partindo o quando atual a estimativa é de um incremento anual da ordem de 20 milhões de t. por ano pelos portos servidos pela nova malha.

A VIABILIDADE JURÍDICA – SEGURANÇA JURÍDICA



- ▶ A segurança jurídica deverá ser dada pelas condições contratuais e pelos riscos políticos.
 - As recentes concessões de serviços públicos no Brasil, sofreram percalços de ordem política, com a eleição de governantes contrários ao modelo e tentativas de reversão dos contratos.
- ▶ Deverão ser consideradas as devidas salvaguardas, para assegurar o cumprimento pleno dos contratos de longo prazo.

A VIABILIDADE INSTITUCIONAL – AGÊNCIAS REGULADORAS



- ▶ Não há segurança jurídica com o quadro atual das Agências Reguladoras, “aparelhadas” pelos partidos políticos.
- ▶ Os quadros técnicos deverão ser qualificados, com servidores públicos, admitidos por concurso e com planos de carreira.
- ▶ Para os dirigentes deverão ser exigidas qualificações técnicas mínimas, e estabelecidas expressamente as situações de conflitos de interesse.

O PLANEJAMENTO DA OCUPAÇÃO TERRITORIAL



- ▶ A existência de um planejamento a ser realizado num prazo relativamente curto e nesta envergadura, contribuirá para a inserção do país no concerto das nações numa condição de respeitabilidade.
- ▶ Deverá ir além da expansão do agronegócio e sua integração com a logística, principalmente a ferroviária e a portuária.
- ▶ Deverá ainda incluir o planejamento de uso e ocupação do solo na região que obedeça as condições de preservação ambiental e a locação das populações envolvidas.

A PROPOSTA



- ▶ O Instituto de Engenharia, juntamente com a GV Agro, e apoio da ABIFER, e de outras entidades se propõem a elaborar dois termos de referência, para o desenvolvimento e efetivação da “ocupação do território nacional pela ferrovia associada ao agronegócio”:
 - Pré-Programa de viabilização dos empreendimentos prioritários;
 - Estratégia nacional de ocupação do território nacional pela ferrovia, associada ao agronegócio.
- ▶ Os prazos:
 - O plano de viabilização, com o objetivo de colaborar na aceleração das ações governamentais em relação ao programa de concessões e PPPs, poderá ser apresentada, dentro do prazo de 30 dias;
 - A estratégia nacional dependerá de um estudo mais amplo e profundo a ser desenvolvido pelo Governo Federal:
 - As entidades se propõe a colaborar com a apresentação dos Termos de Referência desse plano.



Ocupação do Território pela Ferrovia

31 de maio de 2016

INSTITUTO DE ENGENHARIA

www.iengenharia.org.br