

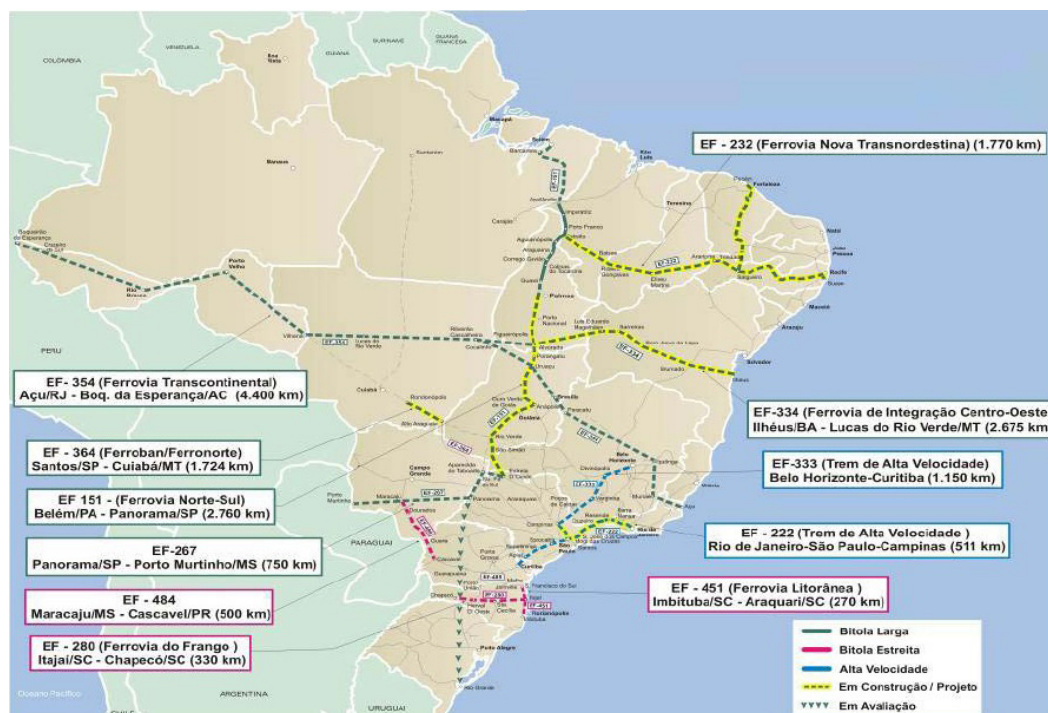
Infraestrutura - Transportes: Ferrovias

O transporte ferroviário é considerado fundamental para o desenvolvimento logístico e para uma maior integração do território nacional, tendo como característica marcante a elevada capacidade de carga. Quando comparado ao transporte rodoviário, as ferrovias têm maior eficiência energética em percursos acima de 400 km, além de ser mais seguro, menos poluente e apresentar um custo do frete mais baixo.

No Brasil, o transporte rodoviário participa com 58% da carga movimentada, o que demonstra que a economia brasileira ainda é bastante dependente desse modo de transporte. Dessa forma, o Governo Federal tem buscado induzir o aumento da participação dos demais modais, visando a um melhor equilíbrio na distribuição da matriz de transporte brasileira (rodoviário, ferroviário, portuário, hidroviário e aeroviário). Para tanto, criou-se o Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT) como principal instrumento desta transformação.

No caso do transporte ferroviário, um dos principais objetivos é aumentar a participação de 25% da matriz de transporte de cargas no País para 35% em 2025, como mostra o mapa abaixo. Esse programa de expansão ferroviária busca preparar o País para um novo ciclo de crescimento econômico, de modo a atender à expansão da demanda interna e à articulação com os portos exportadores.

Programa de Expansão Ferroviária



Fonte: PNL, 2007 - Versão Final 2012

O PPA 2012-2015 prevê investimentos no modal ferroviário no montante de R\$ 17 bilhões com recursos federais, sendo R\$ 2,7 bilhões para a expansão da malha ferroviária no exercício de 2012. Desse valor estimado, o Programa Transporte Ferroviário registrou uma baixa execução financeira, gastando efetivamente R\$ 466 milhões, isso representa 17% dos recursos aprovados em 2012 e 3% do previsto no PPA 2012-2015, o que pode comprometer a expansão da logística ferroviária no País.

O PPA 2012-2015 prevê investimentos no modal ferroviário no montante de R\$ 17 bilhões, sendo R\$ 2,7 bilhões previstos para o exercício de 2012. Desse valor, o Programa Transporte Ferroviário gastou apenas 17%, o que pode comprometer a expansão da logística ferroviária no País.

Execução do Objetivo Expansão da Malha Ferroviária

Não houve execução dos recursos orçamentários destinados às ferrovias Nova Transnordestina, do Pantanal, de Integração Centro-Oeste e Ferroeste.

Iniciativas	Dotação (mil R\$)*	Executado (mil R\$)**	% de execução
Ferrovia Norte-Sul	1.589.328	437.555	28%
Ferrovia Nova Transnordestina	39.131	0	-
Ferrovia do Pantanal	333	0	-
Ferrovia de Integração Oeste-Leste	951.917	28.607	3%
Ferrovia de Integração Centro-Oeste	68.533	0	-
Ferroeste	60.000	0	-
Total	2.709.242	466.162	17%

*LOA+Créditos Adicionais / **Valores Pagos

Fonte: SIOF

A tabela mostra que os recursos financeiros fixados foram aplicados apenas em duas das seis ferrovias previstas no PPA 2012-2015 (Ferrovia Norte-Sul e Ferrovia de Integração Oeste-Leste). Sendo que a Ferrovia Norte-Sul foi responsável pela execução de 94% dos recursos efetivamente gastos. O Ministério dos Transportes (MT) apresentou as seguintes justificativas para a reduzida execução:

Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental, Projetos Básicos e Executivos dos empreendimentos, deficientes e/ou desatualizados;

Erros ou não conformidade normativa no dimensionamento de quantitativos de serviços e bens dos empreendimentos, demandando quantidades excessivas de Termos Aditivos;

Dificuldades na condução e conclusão dos processos licitatórios de contratação de obras e serviços;

Deficiência e insolvência econômica, financeira e estrutural, demonstrada por algumas empresas construtoras contratadas, no decorrer das obras;

Baixo desempenho produtivo demonstrado por algumas empresas construtoras contratadas, no decorrer das obras;

Licenciamento Ambiental, no que tange à obtenção e suspensão de licenças, bem como atendimento de condicionantes ambientais.

Para agir nos problemas acima apresentados, o MT monitora o Programa Transporte Ferroviário, por meio dos Núcleos de Planejamento, Avaliação e Controle dos Empreendimentos do PAC (NPAC), localizados em regiões com maior número de projetos e obras. Além disso, o ministério tem desenvolvido indicadores de acompanhamento das obras ferroviárias, de maneira semelhante aos das obras rodoviárias existentes.

Também com vistas a reverter esse cenário, o Governo Federal lançou, em 2012, o Programa de Investimentos em Logística em Ferrovias (PIL) com o objetivo de expandir e aumentar, por meio de concessões, a capacidade da malha ferroviária em aproximadamente 10 mil km, prevendo investimentos de R\$ 91 bilhões para o período de 30 anos.

Entretanto, o levantamento realizado pelo TCU (TC 006.108/2013-0) mostrou que, apesar da flexibilidade e da agilidade da iniciativa privada, a materialidade, relevância e complexidade desses projetos ainda demandam grandes esforços do poder público, especialmente das agências reguladoras. Dessa forma, independente da forma de estruturação dos projetos de infraestrutura ferroviária (obras públicas ou concessões), o impacto positivo desses empreendimentos depende de uma forte estrutura de governança dos agentes executores das políticas públicas.