

O Círculo Vicioso da Instabilidade Política e a Necessidade de Planejamento Estratégico de Longo Prazo



Figura importada dos relatórios do **PPIAF** - Public Private Infrastructure Advisory Facility (<http://www.ppiaf.org/>)
Executing Agency: The World Bank (<http://www.worldbank.org/>).

Plano Nacional de Logística e Transportes - Edição Agosto 2010

Período	Modo de Transporte	Investimento (R\$ mil)	Participação Modal no Total de Investimentos
2008-2011	Aeroportuário	6.456.161	Total no Período 140.691.229
	Ferrovário	43.875.672	
	Hidroviário	3.898.381	
	Portuário	21.391.328	
	Rodoviário	63.239.687	
	Outros	1.830.000	
2012-2015	Aeroportuário	11.788.990	Total no Período 176.728.995
	Ferrovário	88.913.559	
	Hidroviário	9.618.417	
	Portuário	16.471.314	
	Rodoviário	41.848.775	
	Outros	8.087.940	
Após 2015	Aeroportuário	4.213.360	Total no Período 110.733.826
	Ferrovário	69.197.062	
	Hidroviário	4.813.977	
	Portuário	13.151.500	
	Rodoviário	19.323.135	
	Outros	34.568	
Total Modal	Aeroportuário	22.458.511	5,25
	Ferrovário	201.986.293	47,18
	Hidroviário	18.330.775	4,28
	Portuário	51.014.142	11,91
	Rodoviário	124.411.597	29,06
	Outros	9.952.508	2,32
Total Brasil		428.153.826	100,00

Eis porque as ligações aos portos, através malha ferroviária de bitola larga, estão em acelerado processo de expansão, além de reabilitação da navegação interior e da cabotagem, sem prejuízo da expansão e ampliação de capacidade da malha rodoviária brasileira.

Tais esforços de investimento excederão R\$ 300 bilhões nesse período até 2025, à razão de R\$ 30 bilhões/ano, que significam cerca de 0,6% do PIB. Não é muito, perto do que investem nossos “companheiros” dos BRICS (China, Rússia e Índia), na faixa de 4 a 6%.

Precisamos investir, anualmente , pelo menos 1% do PIB* nas próximas décadas.

É preciso lembrar que o Brasil ainda tem custos logísticos equivalentes a quase 20% do PIB enquanto países europeus e da América do Norte estão na faixa de 10 a 12%. E dentro dos custos logísticos os transportes respondem por cerca de 30%.

No caso brasileiro isto significa que os gastos com transportes são de cerca de R\$ 250 bilhões/ano.

*** Projeções do PIB: R\$ 9,4 trilhões em 2020; R\$ 18,6 tri em 2030; R\$ 34,9 tri em 2040**

DIRETRIZES - FERROVIAS

Expansão da Malha Ferroviária

- ✓ Estruturação de moderno sistema ferroviário integrado e de alta capacidade, conectando áreas de produção agrícola e mineral **aos principais portos** e às zonas de processamento e consumo interno, com perspectivas de atendimento também da movimentação de contêineres.

Aumento de Capacidade da Malha Atual

- ✓ Equacionamento de trechos que apresentam restrição de capacidade em face da demanda de transporte, com duplicação de linhas, construção de variantes e melhorias de traçado e **de conexão com os portos**.
- ✓ Eliminação de pontos de conflito associados a travessias de zonas urbanas, com equacionamento de passagens de nível e implantação de contornos ferroviários.
- ✓ Quando realizados tanto pelo setor público quanto pelo privado, investimentos implicam reequilíbrio contratual.

DIRETRIZES - FERROVIAS

Estudos de Ferrovias para a Integração Multimodal

- ✓ Desenvolvimento de estudos para ampliação e melhor utilização da malha de infraestrutura, aproveitando o potencial de transporte das ferrovias, integradas aos modos rodoviário e hidroviário, visando à redução de custos logísticos e a uma maior eficiência operacional.

Trens de Alta Velocidade

- ✓ Desenvolvimento de estudos e implantação de rede de trens de alta velocidade, conectando os principais centros urbanos do país e proporcionando melhorias de mobilidade, níveis de serviço, conforto e tempo de viagem, com segurança.

EXPANSÃO DA MALHA FERROVIÁRIA

Construção de Eixos Estruturantes

✓ **Ferrovia Norte Sul**

Expansão do trecho sul permite a estruturação de eixo troncal articulado à malha ferroviária de alta capacidade da Região Sudeste, **alcançando o Porto de Santos**

- ✓ Anápolis/GO – Estrela d'Oeste/SP - 669 km – R\$ 2,7 bilhões
- ✓ Estrela d'Oeste/SP – Panorama/SP - 220 km – R\$ 890 milhões

✓ **Ferrovia de Integração do Pantanal**

Atendimento a região de alta densidade de produção agrícola, permitindo integração à Ferrovia Norte-Sul e **acesso ferroviário ao Porto de Santos**, e possibilitando futura integração multimodal com a Hidrovia do Paraguai

- ✓ Trecho: Panorama/SP – Dourados/MS - 380 km – R\$ 1,6 bilhão

EXPANSÃO DA MALHA FERROVIÁRIA

Construção de Eixos Estruturantes

Ferrovias Oeste–Leste

- ✓ Permitirá o escoamento de grãos da região de produção do oeste baiano e de minerais das jazidas de Caetité, com destino ao **Porto de Aritaguá**, em Ilhéus/BA
- ✓ Trecho: Ilhéus/BA – Barreiras/BA - 990 km – R\$ 4,2 bilhões

Ferrovias de Integração do Centro-Oeste

- ✓ Articulará o eixo estruturante representado pela Ferrovia Norte-Sul (Uruaçu) à região de Lucas do Rio Verde, centro da maior produção de grãos agrícolas do país
- ✓ Trecho: Uruaçu/GO – Lucas do Rio Verde/MT - 1.004 km – R\$ 4,1 bilhões

EXPANSÃO DA MALHA FERROVIÁRIA

Construção de Eixos Estruturantes

Ferronorte

- ✓ Prolongamento da ferrovia em direção à zona produtora de grãos, aumentando potencial de captação de cargas e oferecendo alternativa competitiva de escoamento
 - ✓ Trecho: Alto Araguaia/MT – Rondonópolis/MT - 260 km – R\$ 780 milhões

Ferrovia Nova Transnordestina

- ✓ Atendimento às novas áreas de produção agrícola do Nordeste brasileiro, permitindo escoamento rápido e com menores custos, e possibilitando saudável competição entre os dois modernos portos da região
 - ✓ Trecho: Eliseu Martins/PI – Pecém /CE – Suape /PE - 2.278 km - R\$ 5,4 bilhões

AUMENTO DE CAPACIDADE DA MALHA ATUAL

Acesso a Portos

Eliminação de gargalos logísticos de acesso aos principais portos do país para melhoria das condições operacionais e redução de custos relacionados a operações portuárias

Investimento Público:

- ✓ Juazeiro/BA - Acesso ao Porto
- ✓ Aratu /BA - Variante de Camaçari, Contorno de São Félix e Acesso ao terminal de CotePIPE
- ✓ Rio de Janeiro/RJ - Remoção de invasões em Jacarezinho e Del Castilho
- ✓ Paranaguá/PR - Duplicação Curitiba – Paranaguá
- ✓ São Francisco do Sul/SC - Contornos de S. Francisco do Sul, Joinville e Jaraguá do Sul
- ✓ Rio Grande/RS - Contornos de Rio Grande e Pelotas

Investimento Privado:

- ✓ Ampliação de pátios
- ✓ Rio de Janeiro/RJ - Transposição de Vias Urbanas, Realocação da linha e construção de passarela
- ✓ Itaguaí/RJ - Transposição de Vias Urbanas
- ✓ Santos/SP - Segregação Manoel Feio-Suzano, Aumento de capacidade da Cremalheira, Duplicação da via, Vedação da faixa

AUMENTO DE CAPACIDADE DA MALHA ATUAL

Corredores Ferroviários e Contornos

Investimento em obras de duplicação de linhas, construção de variantes, melhorias de traçado e eliminação de conflitos urbanos para aumentar a eficiência do transporte, reduzindo o ciclo de operação dos trens e maximizando o uso da infraestrutura e do material rodante

Investimento Público:

- ✓ Araguari/MG – Belo Horizonte/MG - Contorno de Divinópolis, Rebaixamento de Linha em Betim
- ✓ Ibitité /MG – Barra do Piraí/RJ - Transposição em Juiz de Fora
- ✓ Barra do Piraí/RJ – Manoel Feio/SP- Adequação em Barra Mansa, Transposição em Mogi das Cruzes, Rebaixamento de Linha em Pindamonhangaba
- ✓ Estrela D'Oeste/SP – Santos/SP - Contorno de Araraquara
- ✓ Contorno de Ourinhos/SP
- ✓ Contorno de Três Lagoas/MS
- ✓ Contorno de Apucarana/PR
- ✓ Contorno Oeste de Curitiba/PR

AUMENTO DE CAPACIDADE DA MALHA ATUAL

Corredores Ferroviários e Contornos

Investimentos Privados:

- ✓ Araguari/MG – Belo Horizonte/MG – Viaduto de Patrocínio, Variante de Itaúna, Duplicação Eldorado-Imbiruçu
- ✓ Ibirité /MG – Barra do Piraí/RJ - Transposição em Vias Urbanas
- ✓ Barra do Piraí/RJ – Manoel Feio/SP - Transposição em Vias Urbanas
- ✓ Estrela D'Oeste/SP – Santos/SP - Projeto ALL/COSAN, Transposição em Vias Urbanas
- ✓ Travessia de Belo Horizonte (Companhia VALE)

Investimento Estado SP/Gov. Federal/MT:

- ✓ Transposição de São Paulo - Ferroanel tramos Norte e Sul

TRENS DE ALTA VELOCIDADE

Implantação do TAV Rio de Janeiro/RJ – São Paulo/SP–Campinas/SP - 511 km – Valor Participação da União: R\$ 3,5 bilhões

Possibilitará transporte de passageiros entre importantes centros urbanos do país, oferecendo alternativa de deslocamento rápida, confortável e segura, contribuindo para o desenvolvimento industrial do setor de alta velocidade sobre trilhos

Estudos para Implantação de rede de trens de alta velocidade

Promovem condições para expansão da rede nacional de alta velocidade sobre trilhos, incorporando regiões de elevada densidade demográfica

➤ Trechos:

- ✓ Campinas/SP – Belo Horizonte/MG: 530 km
- ✓ São Paulo/SP – Curitiba/PR: 410 km
- ✓ Campinas/SP – Triângulo Mineiro: 540 km

ESTUDOS DE FERROVIAS PARA INTEGRAÇÃO MULTIMODAL

- Integração da Ferrovia Nova Transnordestina à Ferrovia Norte-Sul
 - ✓ Eliseu Martins/PI – Estreito/MA: 596 km
- Ferrovia de Integração do Centro-Oeste
 - ✓ Lucas do Rio Verde/MT – Vilhena /RO: 598 km
- Corredor Ferroviário do Paraná
 - ✓ Dourados/MS – Cascavel/PR: 523 km
- Ferrovia Norte Sul
 - ✓ Panorama/SP – Chapecó/SC – (Porto Alegre / Pelotas) Rio Grande/RS: 1.620 km
- Ferronorte
 - ✓ Rondonópolis/MT – Cuiabá/MT: 220 km
- Corredor Ferroviário de Santa Catarina
 - ✓ Dionísio Cerqueira/SC – Chapecó/SC – Itajaí/SC : 598 km