



Governo Federal e a concessionária VLI estão próximos de fechar um dos maiores acordos ferroviários da história do país

Modelo inédito de oferta de trechos ferroviários será testado

Plano terá início com dois traçados que hoje estão sob controle da concessionária FCA

Por André Borges - Folhapress

O governo de Luiz Inácio Lula da Silva (PT) vai testar um modelo inédito de chamamento público de empresas interessadas em recuperar e operar trechos ferroviários pouco utilizados. O plano terá início com dois traçados que hoje estão sob controle da concessionária FCA (Ferrovia Centro-Atlântica).

O primeiro trecho corresponde à ligação entre os municípios de Arcos (MG), Barra Mansa (RJ) e Angra dos Reis (RJ), com cerca de 610 km de extensão e vocação para o transporte de calcário e siderurgia, além do turismo.

Um segundo traçado envolve a malha que sai de Varginha e segue até Lavras (ambas em MG), com cerca de 130 km de extensão. Neste caso, o perfil da linha está mais voltado ao potencial de escoamento do café do sul mineiro, além da mobilidade interurbana na região.

Potencial para atrair novas cargas

Os estudos do Ministério do Transportes indicam que as duas linhas, hoje pouco movimentadas ou até com trechos inoperantes, têm potencial para atrair novas cargas e estimular o desenvolvimento regional.

Os projetos também passarão a fazer parte da carteira do Novo PAC (Programa de Aceleração do Crescimento), o que significa prioridade com relação a outros empreendimentos e possibilidade de aporte público em obras.

“O chamamento público vai permitir testar o interesse privado em recuperar trechos ferroviários subutilizados, sem comprometer desde logo o orçamento público, oferecendo previsibilidade regulatória e tornan-



Estação ferroviária Guia de Pacobaíba, a primeira do Brasil, inaugurada em 1854 com a presença do imperador D. Pedro II

do mais eficiente o uso dos ativos logísticos que hoje estão ociosos”, disse o secretário-executivo do Ministério dos Transportes, George Santoro.

Diferentemente das concessões tradicionais, que exigem a organização de um leilão completo, o chamamento pretende verificar se há empresas interessadas em assumir esses segmentos hoje degradados. Se houver, a autorização de exploração seria concedida por até 99 anos, seguindo a Lei das Autorizações Ferroviárias, que é mais flexível que a Lei de Concessões.

Segundo Santoro, nesse modelo o operador tem liberdade não apenas para movimentar cargas e passageiros, mas também para desenvolver negócios associados ao longo da ferrovia, como empreendimentos em imóveis.

“Vai ser a primeira vez que a gente vai testar esse modelo de chamamento

público, em que a empresa passa a ter um contrato que é mais aberto, com mais opções de negócio. Ele pode emitir debêntures, por exemplo, para fazer um investimento imobiliário”, afirma.

Se houver mais de uma manifestação de interesse, o critério de seleção será o de quem oferecer o maior valor de investimento no trecho. A lógica, portanto, é semelhante à de um leilão, mas com menos amarras regulatórias. Se não surgirem candidatos, o governo fica livre para avaliar a injeção de recursos públicos diretamente.

Acordo histórico

O governo federal e a concessionária VLI, que opera a malha da FCA, estão em vias de fechar um dos maiores acordos ferroviários da história do país, com a renovação antecipada da concessão, que acaba em

agosto de 2026. O acerto, que passou por uma longa etapa de negociação entre o Ministério dos Transportes e a concessionária, prevê um pacote total de R\$ 28 bilhões em investimentos obrigatórios pela empresa.

A proposta inclui a renovação integral de 4.138 km de trilhos, além de uma série de obras de grande porte. Outros 3.082 km devem ser devolvidos à União, para que sejam oferecidos a eventuais interessados. Entre estes estão os dois traçados entre Minas Gerais e Rio de Janeiro.

Paralelamente, outros seis trechos ferroviários estes voltados para o transporte de passageiros já foram incluídos no Novo PAC e também têm previsão de serem oferecidos ao mercado em 2026. Todos já estão com seus estudos de viabilidade econômica praticamente concluídos.

O primeiro é o traçado entre Brasília e Luziânia (GO), com cerca de 60 km de extensão, considerado estratégico para a mobilidade do Distrito Federal e seu entorno. O plano é criar uma alternativa ferroviária à BR-040, reduzindo congestionamentos e tempo de deslocamento entre a capital e as cidades vizinhas.

O segundo trecho liga Salvador a Feira de Santana, com aproximadamente 100 km. Esse trecho, atualmente desativado, teria o potencial de diminuir a saturação da BR-324 e de estimular a integração econômica da região metropolitana de Salvador com o interior.

No Maranhão, o governo quer licitar o trecho de São Luís a Itapecuru Mirim, com cerca de 100 km, para conectar a capital ao interior e facilitar o acesso logístico ao porto do Itaqui, com transporte de passageiros e de cargas.

Malha entre Fortaleza e Sobral

Já no Ceará, o plano é viabilizar a malha entre Fortaleza e Sobral, com extensão aproximada de 230 km, ligando o interior ao litoral. O traçado é utilizado hoje apenas de forma parcial, para cargas, mas pode ser requalificado para passageiros.

No Paraná, o trecho entre Maringá e Londrina, de cerca de 100 km, pretende conectar duas das principais cidades do estado. Hoje voltado ao transporte de cargas, o traçado tem potencial para receber trens de passageiros.

No Rio Grande do Sul, por sua vez, o plano se concentra no traçado que liga Pelotas a Rio Grande, com aproximadamente 60 km. Essa malha une a produção agrícola e industrial do sul gaúcho ao porto de Rio Grande. A avaliação é que o ramal pode ampliar a logística regional de cargas, além do transporte de passageiros.