



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 dos 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.