

tovia. Boa parte está em condições de tráfego, mas muitos trechos precisam de trocas de dormentes e outros de restauração completa. Nos trinta anos de concessão previsto, a soma dos investimentos pelo cronograma oficial devem chegar a R\$ 4,457 bilhões.

O compromisso dos arrendatários, no entanto, não é com investimentos e sim com os resultados como aumento do volume de carga transportada e diminuição de acidentes.

As concessionárias devem investir quase R\$ 4,5 bilhões em 30 anos

As ferrovias Sudeste, Novoeste, Sul Atlântico, Teresa Cristina e Centro Atlântica possuem juntas cerca de 36,5 mil vagões e 1.391 locomotivas, das quais aproximadamente 40% estavam sem condições de uso antes das concessões. Apesar disso, eles representam uma linha de ativos que podem entrar em operação de imediato, o que significa retorno rápido dos investimentos, fazendo com que o lucro venha num espaço de tempo menor.

Outra prioridade de investimento a curto prazo são os sistemas de telecomunicação e informatização para integrar as centrais de operações com os trens, criando maiores condições de segurança e monitoramento da carga.

Tudo isso trará também uma redução de custos que possibilitará aos concessionários melhorar o valor do frete. No Brasil, as ferrovias transportam apenas 22% da produção econômica do país, sendo que 13% são somente minério de ferro. Nos Estados Unidos o percentual é de 34% e no Canadá sobe para 50%.

sobre o Rio Paraná, que ligará o
Ferronorte à Fepasa, na divisa de São tros.

TENDÊNCIA

Transportadoras devem investir em parcerias



Ana Cecília Albuquerque

Nos últimos anos, as transportadoras foram obrigadas a investir na busca de novas tecnologias e na adaptação ao novo cenário criado pela privatização das ferrovias e pelo desenvolvimento do setor hidroviário. De um lado estão os outros modais, de outro a necessidade de fornecer serviços diferenciados para manter os clientes.

Uma grande questão é se as ferrovias e hidrovias irão efetivamente transformar-se em concorrentes diretos do transporte rodoviário. "Desde que os outros modais sejam eficientes, as parcerias vão surgir gradativamente", comenta o presidente da Associação Nacional de Transporte de Carga (NTC), Romeu Luft. "O modal rodoviário deve ser complementar".

Nessa nova fase, as associações serão fundamentais. A Gafor

Transportes, por exemplo, que opera no Brasil e na Argentina no segmento de produtos químicos, petroquímicos, alimentícios e farmacêuticos, já está se empenhando em concretizar parcerias. "Ainda não temos nada fechado, mas estamos atrás de parceiros, inclusive que operem no setor ferroviário", diz o gerente de custos da transportadora, Sérgio Fomazza.

Já as novas tecnologias usadas pelas transportadoras são principalmente as ligadas ao planejamento de rotas para uma distribuição de mercadorias mais eficiente. Instrumentos como os roteirizadores podem permitir reduções de até 20% nos custos de distribuição das cargas, como diz Cari Davison, do departamento comercial da T&I Tecnologia e Informática.

Outra novidade do setor passa pela fornecimento de serviços mais completos, o que obrigaria a transformação de algumas empresas em operadores de logística. Contudo, muitos empresários acreditam que o objetivo das duas atividades é distinto e complementar e que existe espaço para as duas categorias. "O transporte de mercadorias é apenas uma parte da operação de logística", comenta o diretor geral da Vantine & Associados, José Geraldo Vantine.

Brasil em Ação destina US\$ 2,5 bi para rodovias

O Programa Brasil em Ação está destinando R\$ 2,5 bilhões ao setor rodoviário, do total de R\$ 4,6 bilhões alocados para os transportes. São quatro projetos: corredor rodoviário do Mercosul, que custará R\$ 1,5 bilhão; a recuperação descentralizada de rodovias, com investimentos de R\$ 720 milhões; recuperação da BR 364/163, que exigirá R\$ 62,2 milhões, e a pavimentação da BR 174, que custará R\$ 168 milhões.

O Corredor Rodoviário do Mercosul, que vai de São de Paulo a Osório (RS), passando por Curitiba (PR) e Florianópolis (SC), deverá ser modernizado e duplicado. A conclusão do projeto está prevista para o ano 2000. Estão em obras 50 quilômetros de pistas no Estado de São Paulo e sendo licitados outros 135 quilômetros. Nos estados do Paraná e de Santa Catarina estão em obras 186 quilômetros e 215 quilômetros, respectivamente.

Até 2001, o projeto de recuperação descentralizada de rodovias prevê restaurar, transferir aos Estados e con-

tação dos empréstimos internacionais. As primeiras obras devem ser iniciadas em novembro de 1997.

Para a recuperação das rodovias BR 364 e BR 163 deverão ser reconstruídos ou restaurados trechos que somam 700 quilômetros e passam pelos Estados do Acre, Rondônia, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul. Na BR 364 já foram recuperados 57% do total programado. O término da obra está previsto para dezembro de 1998.

A última obra inserida no programa é a pavimentação da BR 174, que vai de Manaus (AM) até a fronteira com a Venezuela, passando por Boa Vista (RR). A meta é ligar os dois países, abrindo uma saída para o Caribe. No Estado do Amazonas, foram pavimentados 215 quilômetros as obras devem ser concluídas até dezembro de 1997. Também foram concluídas 17 pontes em concreto. Em Roraima foram pavimentados 199 quilômetros e estão em construção 35 pontes em concreto, a serem finalizadas em junho de 1998. A ponte sobre

