

# José Manoel Ferreira Gonçalves\*

-- **Conselhos Gestores como suporte para o ingresso e maior protagonismo do setor ferroviário junto aos sistemas de transportes –**

**Uma visão sistêmica da situação das ferrovias**

\*Engenheiro civil, advogado, jornalista e escritor. Pós Doutorado em Sustentabilidade e Transportes, pela Universidade de Lisboa, em Portugal. Doutor em Engenharia de Produção. Mestre em Engenharia Mecânica. Idealizador e presidente da Ferrofrente – Frente Nacional pela Retomada das Ferrovias e da Aguaviva – Associação Guarujá Viva. Diretor de relações jurídicas e legislação da FNE – Federação Nacional dos Engenheiros e Conselheiro do Movimento EngD, Engenharia pela Democracia

# INTRODUÇÃO

- A partir de uma visão geral que engloba aspectos práticos relacionados a mobilidade, quero ressaltar a relevância do setor ferroviário para o enfrentamento dos problemas gerais relacionados à mobilidade e ao meio ambiente.
- Questões como infraestrutura, logística e tecnologia ganham destaque, tanto no aspecto local quanto global, com ênfase nos processos de uso do setor ferroviário isolado e/ou integrado a outros modais de transportes.

# INTRODUÇÃO

- A proposta de criação de uma estatal responsável pela gestão de trens de passageiros, com a respectiva criação de Conselhos Gestores, democratiza os processos de gestão e contribui para a produção de resultados mais funcionais e satisfatórios.

# -- A IMPORTÂNCIA DO SETOR FERROVIÁRIO PARA O MEIO AMBIENTE --

- Quero resgatar a realização de alguns Encontros sobre mudança climática, dos quais cito – Conferência de Estocolmo - 1972, ECO 92, Conferências das Partes, etc.
- Além disso, resgato também alguns Relatórios - *Intergovernmental Panel on Climate Change* (IPCC, 2006); Balanço Energético Nacional (BEN/EPE, 2017).

- O foco, tanto dos Encontros quanto dos Relatórios, é a problemática da sustentabilidade, e em ambos a questão dos transportes emergiu como elemento central para promover a descarbonização do meio ambiente. Uma polarização se revelou em ambos: o excessivo uso do modal rodoviário, maior poluidor, em oposição ao uso modesto do modal ferroviário, que opera com energia limpa e renovável.

- Em 2008 a Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE, 2008) destacou a relevância do setor de transportes para o desenvolvimento da economia global, ressaltando, porém, os impactos dos gases de efeito estufa, e vinculando isto ao meio de transporte utilizado e à tecnologia nele empregada.
- Em 2010, um relatório sobre a distribuição mundial de passageiros e mercadorias por modal (*European Union, 2010*) deixou esta tendência evidente.

**Tabela 1. Distribuição mundial de passageiros por modal**

<b>Modal</b>	<b>Brasil (2005)</b>	<b>EUA (2007)</b>	<b>China (2007)</b>	<b>Rússia (2008)</b>	<b>União Europeia (2008)</b>
<b>Rodoviário</b>	96,18%	87,8%	54,1%	26,2%	82,7%
<b>Ferrovário</b>	1,37%	0,7%	33,3%	47,8%	7,8%
<b>Aquaviário</b>	-	-	0,3%	0,2%	0,6%
<b>Aeroviário</b>	2,45%	11,5%	12,3%	25,8%	8,8%

**Tabela 2. Distribuição mundial de cargas por modal**

<b>Modal</b>	<b>Brasil (2005)</b>	<b>EUA (2007)</b>	<b>China (2007)</b>	<b>Rússia (2008)</b>	<b>União Europeia (2008)</b>
<b>Rodoviário</b>	61,10%	31,0%	11,2%	4,4%	45,9%
<b>Ferrovário</b>	20,70%	42,9%	23,5%	42,8%	10,8%
<b>Aquaviário</b>	14,00%	13,0%	63,5%	3,0%	40,2%
<b>Aeroviário</b>	4,20%	13,1%	1,8%	49,8%	3,0%

# Competitividade do modal ferroviário

- Quero ressaltar alguns diferenciais do modal ferroviário, com ênfase no setor de passageiros, que são:
  - a) Melhor estruturação logística pela possibilidade de maior quantidade de pessoas transportadas;
  - b) Maior viabilidade ecológica – baixa emissão de GEE;
  - c) Favorece o modelo de transporte multimodal;



- d) Redução do custo de transporte, principalmente em longas distâncias;
- e) As atividades voltadas à construção de infraestrutura implicam no aumento de empregos no curto, médio e longo prazos;
- f) Percurso mais livre, deslocado das cidades e dos grandes centros, com longas distâncias sem cruzar com carros, vans, ônibus, caminhões, etc.;

g) Economia de tempo, considerando as distâncias entre origem e destino.

Estas vantagens, por si só, já revelam a importância do setor ferroviário, e seu impacto ao ser agregado a infraestruturas multimodais de transportes. Porém, as infraestruturas atuais são precárias quando consideradas as reais necessidades do país.

## -- INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA – PERSPECTIVA DE INGRESSO DO SETOR FERROVIÁRIO NA LOGÍSTICA GLOBAL DE TRANSPORTES --

-

- É notório que historicamente a infraestrutura do setor de transportes foi estruturada para dar protagonismo ao setor rodoviário. Houve, e ainda há, a necessidade de revisar toda a infraestrutura pregressa do setor para a promoção de maior equilíbrio do uso dos modais na cadeia logística.

- Há uma demanda dupla no âmbito da revisão da infraestrutura:
- Inicialmente promover maior protagonismo do setor ferroviário no transporte de passageiros e mercadorias;
- Mas também promover infraestruturas que possam combinar modais e processar programas inteligentes de integração, que permitam distribuir o transporte de maneira mais equilibrada.

# -- integração do modal ferroviário ao sistema de transportes via cidades inteligentes--

- Em minha pesquisa recente de pós-doutorado, realizada na Universidade de Lisboa, busquei ressaltar a importância das *smart cities*. Estas cidades inteligentes operam a partir de tecnologias avançadas que promovem a integração e o maior intercâmbio entre os modais de transportes.

- As cidades inteligentes integram todos os componentes críticos de uma infraestrutura: rodovias, ferrovias, cidades, portos, pontes, túneis, edificações, sistemas de comunicação, redes de abastecimento, etc., além de pensarem a parte material, física e regional. Ou seja, convergem para o planejamento inteligente todas as questões envolvidas, como forma de oferecer uma solução totalmente integrada e funcional.

# Criação de uma Estatal para a gestão de trens de passageiros

## -- A importância dos Conselhos Gestores --

- Entendo ser uníssona a visão de expansão das ferrovias, como forma de enfrentar os desafios do desenvolvimento do nosso país. Conforme demonstrado no estudo desenvolvido pelo ilustre economista recém falecido, José Tavares de Araújo Jr., o Brasil é o único país com grande extensão territorial que não dispõe de uma rede nacional de ferrovias voltada ao transporte de passageiros.

- Esta condição está na contramão da realidade de outros países e continentes. Ainda citando Tavares, países como Estados Unidos, Rússia, China e Índia, possuem malhas ferroviárias extensas, com uma infraestrutura inteligente e bem distribuída que facilita e agiliza os processos de mobilidade tanto de pessoas como de mercadorias.



- Hoje quero pensar essa questão, como forma de contrapor a intensa mobilidade de pessoas pelas rodovias, e assim enfrentar os desafios da sustentabilidade, bem como o modelo caótico de mobilidade em nosso contexto, excessivamente centralizado no modal rodoviário .

- Pensar a criação de uma empresa estatal responsável pela gestão de trens de passageiros, revela alinhamento aos anseios globais pela descarbonização e pelo desenvolvimento humano, pois os reflexos seriam de ordem econômica, social e ambiental, e irei de forma sintetizada demonstrar isto.

- Como citei anteriormente, a tecnologia pode impulsionar de forma inteligente o processo de revisão e reformulação das infraestruturas de transporte, promovendo não só a ampliação como uma maior integração regional, com reflexos reais na qualidade de vida das pessoas; como também pela reversão significativa de problemas ambientais.

- Por conta disto, a proposta é de criação de um projeto de gestão que esteja lastreado pelo dispositivo legal, a nossa Constituição (1988), mas que não seja centralizador do ponto de vista político. Esta descentralização político-administrativa é possível por meio de “organizações representativas” (art. 204), os Conselhos Gestores.

- Os Conselhos Gestores atuam na perspectiva de “colaboração”, intermediando a relação entre os gestores administrativos e a sociedade civil e suas demandas, que se materializam em: avaliações da qualidade, impacto, pontos fortes e fracos, sugestões de mudanças e/ou melhorias, reclamações, informações, etc.

- Um aspecto importante mostra a dimensão da adoção dos Conselhos Gestores. Trata-se do fato de existirem em várias áreas da sociedade, tais como saúde, educação, meio ambiente, transportes, assistência social, habitação, etc., o que sinaliza para a customização desses serviços, para que estejam mais alinhados à realidade e aos anseios da população.

São aspectos legitimadores da adoção de Conselhos Gestores:

- Possuem legitimidade por serem dispositivos Legais;
- Possuem legitimidade por agregarem representatividade local às suas decisões;
- Possuem legitimidade por agirem alinhados à política do Município que atuam;
- Possuem legitimidade por considerarem os interesses da população, que se sente representada, ouvida e assistida.

- A criação de cidades inteligentes, bem como ampliação do uso das ferrovias, tanto de forma independente como integrada, terão impacto direto na vida das pessoas, pois elas se constituem a parte humana, sensível, neste projeto de reconfiguração na infraestrutura de mobilidade.



- A criação dos Conselhos Gestores causam impacto também em áreas como emprego, trabalho, saúde, educação.
- Além disso, a participação da sociedade civil nesses conselhos tem impacto direto na questão da sustentabilidade, pois promove o surgimento da chamada “sociedade sustentável” com maior conscientização local sobre poluição, descarte ilegal, uso indevido dos recursos naturais, entre outros.

- Ao serem legitimados na esfera política, esses conselhos contribuem para um melhor controle político da atuação das empresas, porque imprimem maior força controladora, acompanhando, avaliando, validando ou não as ações perante a sociedade, contribuindo para uma governança mais democrática e mais eficiente, considerando em última instância o resultado das ações políticas que é o bem estar social.

- É bastante positiva a expectativa de reversão da condição atual das ferrovias, que é em grande parte sucateada e abandonada, algo que pode ser revertido a partir do Marco Legal das Ferrovias (Lei 14.273/2021), e também com o programa do governo federal atual, destinado à aceleração do crescimento, o qual em curto prazo irá abastecer o setor ferroviário com recursos da ordem de R\$ 94,2 bilhões.

- Certamente o projeto de criação de uma estatal responsável pela gestão de trens de passageiros, bem como a vinculação de projetos ao crivo de Conselhos Gestores, provocariam transformações positivas no setor, tornando o país mais competitivo, moderno e sustentável. Para isto basta olhar exemplos concretos de outros países. Como diz o ditado popular: “o exemplo é sempre o melhor mestre”.