

## **CARTA BRASIL COMPETITIVO: O QUE QUEREMOS PARA AS NOSSAS FERROVIAS**

Brasília, DF, 5 de agosto de 2025

Senhoras e Senhores que nos honram com sua presença, temos a satisfação de realizar esta segunda edição do evento que traz a visão dos embarcadores sobre a competitividade do Brasil com foco na infraestrutura de transportes e na logística brasileira.

Aqui se manifestaram representantes cadeias produtivas com exportações crescentes e saldos comerciais positivos, mas cujo futuro está sob risco devido aos gargalos que implicam altos custos de escoamento.

No ano passado, trouxemos aspectos importantes para o ambiente regulatório, visando a redução de custos logísticos e a sustentabilidade do nosso país. Elencamos ações voltadas ao fortalecimento das agências reguladoras, à transição energética e, especialmente, à eliminação de gargalos na infraestrutura de transportes, fator básico para o crescimento sustentável da economia.

Passados 12 meses, observa-se que pouco se avançou nesses quesitos tão importantes. Por isso, fazemos questão de reforçá-los, mas também de sermos mais focados no modo ferroviário de transportes de cargas.

Sabemos que as ferrovias apresentam os maiores desafios para o crescimento do Brasil em função: i) dos vultosos investimentos que precisam receber; ii) do seu longo prazo de maturação; e iii) como função basilar do Estado, de maior fiscalização dos contratos para sua fiel execução, tudo isto combinado a necessária observação das legislações ambientais vigentes.

Hoje, discutimos aspectos importantes e esperamos que nossas proposições surtam os efeitos desejados por todos – maior oferta de capacidade ao mercado e menores custos logísticos.

O Brasil não pode esperar mais trinta anos para rediscutirmos o modelo atual, o qual está claramente aquém das nossas necessidades. Precisamos urgentemente encontrar uma forma de ter, no mínimo, a extensão de malha ferroviária que estava em operação no momento da sua concessão há trinta anos, próxima de 30 mil km. Hoje, apenas  $\frac{1}{3}$  está em uso.

É preocupante ver parte significativa do nosso patrimônio público abandonada e com baixa perspectiva de recuperação. Neste cenário, é forçoso reconhecer que sem investimentos e sem sistemas de monitoramento do serviço ferroviário em tempo real, as dificuldades só se agravam, sendo essas, possivelmente, as principais causas da deterioração deste importante setor de infraestrutura de nossa economia.

Não trocamos o monopólio público pelo privado apenas por uma mera preferência ideológica. Nós o fizemos porque acreditamos que teríamos mais trilhos, mais trens, mais capacidade, mais economia e menos poluição.

Se agora temos que recorrer cada vez mais ao modal rodoviário para longas distâncias, é porque não recebemos as respostas aos nossos pedidos de serviços eficientes de transportes ferroviários. Com isso, o Brasil necessita consumir volumes impressionantes de diesel, do qual cerca de ¼ é importado, onerando nossas divisas internacionais.

Os usuários de transporte de cargas pedem o mínimo que se espera de uma regulação: informações claras, transparentes e adequadas para a tomada de decisão. Dados básicos que possibilitem a inteligência e o planejamento, ou seja, respeito aos contratantes e, em última instância, aos princípios regidos pela Constituição Federal em seu art. 37.

O modelo adotado na privatização do setor há 30 anos, apesar de prever o monopólio da via e dos serviços prestados, buscou estimular o investimento como forma de expansão da capacidade de transporte ferroviário.

O que se viu, no entanto, foi o abandono de trechos, a restrição de capacidade nos momentos de pico de demanda, as dificuldades em permitir a livre e remunerada passagem de trens entre as malhas concessionadas, mesmo com a existência de ociosidade, criando um cenário de escassez de oferta que pouco se justifica.

O modelo vertical e monopolista das ferrovias no Brasil precisa ser corrigido para que tenhamos um verdadeiro sistema nacional integrado.

O Brasil precisa crescer com uma infraestrutura robusta e eficiente para se manter competitivo, exportar e importar mais, potencializando o comércio internacional. E os usuários querem crescer e se desenvolver com as ferrovias, e não apesar delas. Enfim, transparência, investimentos e qualidade são quesitos fundamentais e não renunciaremos a eles.

Não há mais tempo a perder e o país não pode mais aguardar o futuro – precisamos construí-lo! Caso contrário, nossos planos de logística ficarão com metas de diversificação e reequilíbrio da matriz cada vez mais distantes.

Pedimos às autoridades, aos parlamentares e aos especialistas para, em conjunto, encontrarmos um caminho para solucionar esse grave problema na infraestrutura de transportes.

Estamos prontos para produzir mais e contratar mais serviços e, para isso, precisamos de infraestrutura e ambiente regulatório adequados.

Agradecemos a presença de todos! Muito obrigado pela atenção!