Jean Carlos Pejo

Secretário geral da Associação Latino Americana de Estradas de Ferro (Alaf Brasil) e diretor operacional do Instituto para o Desenvolvimento dos Sistemas de Transporte (Idestra)

Para o diretor do Instituto para o Desenvolvimento dos Sistemas de Transporte (Idestra) e secretário geral da Associação Latino Americana de Estradas de Ferro (Alaf Brasil), Jean Carlos Pejo, os novos empreendimentos ferroviários que vierem a acontecer no Brasil deveriam estar especialmente associados à expansão do agronegócio na fronteira agrícola e ao planejamento logístico necessário para tornar esse desenvolvimento bem-sucedido. Pelos seus cálculos, a ocupação do território nacional pela ferrovia estaria destinada a gerar como subproduto a criação de cidades inteligentes. Especialista respeitado em assuntos ferroviários, Pejo sustenta que o país precisa ser mais competitivo. Afinal o Brasil gasta 20% do seu PIB com distribuição de produtos como soja, extração mineral e outros, enquanto a Alemanha e o Japão gastam 13% e os Estados Unidos apenas 12%. "Nós temos que mudar isso investindo em ferrovias", afirma. Quando pedimos sua análise sobre o porquê desse custo de movimentação de cargas tão alto aqui em relação a outros países, Pejo comenta que o mau desempenho é consequência da matriz de transporte inadequada às características geoeconômicas do Brasil. Ele diz que é enorme o desperdício de recursos ao se utilizar o modal rodoviário para distâncias médias superiores a 2 500 quilômetros e que o uso dos trilhos para distâncias dessa ordem é muitíssimo mais eficaz. Além disso, ele ressalta que o país dispõe de rios navegáveis e uma grande faixa de oceano para cabotagem. No Idestra, Pejo é diretor operacional de Sistemas de Transportes. O Idestra é composto por um grupo de profissionais seniores com capacidade e experiência para orientar estratégicas públicas e privadas, além de terem expertise para detectar problemas e apresentar soluções integradas e inovadoras para pequenas e médias cidades, macrometrópoles e suas conexões regionais.



FOTOS: LEONARDO MOREIRA/DIVULGAÇÃO

O secretário geral da Associação Latino Americana de Ferrovias (Alaf), Jean Pejo, não se cansa de repetir que o Brasil precisa ser mais competitivo. "O país gasta 20% do seu PIB com distribuição de produtos como soja, extração mineral e outros. Enquanto isso, a Alemanha e o Japão gastam 13% e os Estados Unidos apenas 12%. Nós temos que mudar isso investindo em ferrovias", defende. Jean Pejo é engenheiro mecânico pela Unicamp, especializado no mercado ferroviário e em engenharia de material rodante. De forma mais detalhada, a formação acadêmica de Pejo inclui, além de graduação em Engenharia Mecânica pela Unicamp, graduação em Administração de Empresas pela Escola Superior de Negócios, tem MBA de Logística pela Fundação Getúlio Vargas (FGV), MBA Entrepreneurs pelo Babson College (Estados Unidos) e MBA Gerência de Projetos também pela FGV. Sua formação profissional abrange um curso de especialização em ferrovias na Ferrovia Nacional do Japão (JNR) promovido pela JICA e estágio na Ferrovia Nacional da França (SNCF). Já sua experiência profissional compreende atividades como ex-membro do Conselho Fiscal da Companhia Paulista de Força e Luz (CPFL), ex-coordenador geral de Gestão da Ferrovia Paulista S.A. (Fepasa), ex-superintendente Geral de Projetos e Desenvolvimento Tecnológico da Fepasa, secretário geral da Associação Latino-americana de Ferrovias no Brasil (Alaf) e diretor de Sistemas de Transportes do Instituto para o Desenvolvimento dos Sistemas de Transporte (Idestra). O Idestra é composto por um grupo de profissionais seniores com capacidade e experiência para orientar estratégicas públicas e privadas; detectar problemas e apresentar soluções integradas e inovadoras para pequenas e médias cidades, macrometrópoles e suas conexões regionais. O Instituto é uma Organização da Sociedade Civil de Interesse Público (OSCIP) que atua na pesquisa e implantação de estudos de planejamento urbano com ênfase na mobilidade urbana e logística. Faz o meio de campo entre agentes públicos e privados e é propulsor do desenvolvimento de programas e planos responsáveis pela melhoria da qualidade de vida. Parceiro da Secretaria Nacional de Transportes e Mobilidade Urbana (SeMOB) do Ministério das Cidades, apto a desenvolver planos de transportes para os municípios, o Idestra está aberto a parcerias, termos de cooperação e, por lei, objeto de doação com dedução fiscal. O Instituto não tem fins lucrativos e atua nas lacunas deixadas tanto pelo setor público como privado, na busca de promoção do bem-estar social. Não substitui o Estado, mas complementa suas ações e o auxilia a resolver problemas sociais.

Na visão de Jean Pejo, há uma demanda reprimida de clientes que não têm acesso ao sistema ferroviário. Assim sendo ele acha que o chamado sistema de short lines permite que as atuais concessionárias invistam em expansão da rede, deixando a renovação das vias existentes e subutilizadas para outros concessionários. Para ele, a discussão das short lines ainda é um assunto novo no Brasil. O sistema hoje envolve vários atores: a sociedade, o concessionário, a agência reguladora, os clientes e a indústria ferroviária, entre outros. Um dos problemas destacados por Pejo é o conflito existente entre as premissas de atender as demandas do mercado e remunerar os acionistas. Isto explica, por exemplo, a existência de muitos trechos ferroviários que não estão sendo utilizados. Ele entende que por nossa matriz de transporte ser ineficiente, o custo logístico vai às alturas no Brasil. "Nós precisamos ter ferrovias integrando a região oeste do país, onde há a produção de proteína vermelha e proteína verde, à região leste onde estão localizados os portos", afirma Pejo. Em junho deste ano, Jean Pejo acompanhou o presidente do Instituto de Engenharia (IE), Camil Eid, a Brasília para apresentar às autoridades federais ligadas ao Programa de Parceria de Investimentos (PPI), o Programa de Ocupação do Território Nacional pela Ferrovia em associação com o Agronegócio. Esse programa se baseia num estudo elaborado pelo IE em parceria com o Centro de Agronegócio da Fundação Getúlio Vargas (GVagro), que aponta o sistema agroprodutor do Matopiba (formado por áreas nos estados do Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia) como sendo atualmente o mais promissor polo produtor de grãos do país, com algumas áreas já em produção. Em entrevista exclusiva à **REVISTA ENGENHARIA** Pejo abordou os mais variados assuntos, entre eles o monopólio de concessão dos serviços ferroviários e a condição do direito de passagem. Nas páginas seguintes, a íntegra da entrevista.

> "O avanço ferroviário que o país precisa"

Jean Carlos Pejo



FOTOS: LEONARDO MOREIRA

REVISTA ENGENHARIA – *O senhor pode dar uma "geral" sobre a importância e o impacto dos investimentos em novos projetos ferroviários em relação ao desenvolvimento regional do país daqui para frente?*
JEAN PEJO – Os empreendimentos de expansão de ferrovias devem estar associados à ocupação do território, especialmente na logística do agronegócio, tanto na proteína verde – grãos agrícolas e seus subprodutos – como na proteína vermelha, ou seja, aves, suínos e bovinos. A ocupação do território pela ferrovia vai propiciar o desenvolvimento de cidades inteligentes.

REVISTA ENGENHARIA – *Descendo a detalhes: o Brasil gasta 20% do seu PIB com distribuição de produtos como soja, extração mineral e outros. Enquanto isso, a Alemanha e o Japão gastam 13% e, os Estados Unidos, apenas 12%. Para mudar isso é preciso se passar prioritariamente pelos investimentos ferroviários?*
JEAN PEJO – Realmente esse mau desempenho é consequência da matriz de transporte inadequada às características geoeconômicas do Brasil. É enorme o desperdício de recursos ao se utilizar o modal rodoviário para distâncias médias superiores a 2 500 quilômetros. Sem dúvida a ferrovia para distâncias dessa ordem será muito mais eficaz. Em adição o país dispõe de rios navegáveis e uma grande faixa de oceano para cabotagem.

REVISTA ENGENHARIA – *O senhor afirmou em evento do final do ano passado que há uma demanda reprimida de clientes que não têm acesso ao sistema ferroviário. Pode traduzir para os leitores o significado e detalhes dessa situação?*
JEAN PEJO – Sem dúvida esse é o grande problema de potenciais clientes das ferrovias. Existem duas situações distintas, sendo que a primeira se refere à indisponibilidade de faixas das atuais concessionárias em poder atender as necessidades do mercado. Esse caso se aplica basicamente a mineradoras e cooperativas de grãos. A outra situação é consequência da inatividade de grande parte da malha ferroviária, visto as condições de traçado que não permitem a prática do serviço heavy-haul que é o modelo operacional adotado pelas concessionárias. Nesse grupo se enquadra a indústria cimenteira, de calcário, areia, frutas e carga geral de pequeno e médio volume.

> ***"A ocupação do território pela ferrovia vai propiciar o desenvolvimento de cidades inteligentes"***

REVISTA ENGENHARIA – *Como se explica a existência de muitos trechos ferroviários que não estão sendo utilizados no Brasil? Há subjacente a essa situação algum conflito importante?*
JEAN PEJO – Conforme dito na pergunta anterior, no período pós-concessão foi estabelecido o conceito de que ferrovia eficiente é só aquela que opera no modelo heavy-haul. Essa condição limita a operação de trens nos trechos, cuja região não dispõe de grandes volumes de carga e ainda por razões geométricas da via limita o tamanho e produtividade dos trens.

REVISTA ENGENHARIA – *A seu ver a implantação no Brasil das chamadas short lines, pequenas ferrovias que operam em ramais secundários, pode ser uma solução para aumentar a presença das ferrovias na matriz modal do país?*
JEAN PEJO – Esse é um tema que tenho tratado com muita ênfase e a respeito do qual tenho plena convicção que será um sucesso quando aplicado. Se nos Estados Unidos funciona tão bem, por que aqui no Brasil não teríamos êxito? Essa alternativa vai atender parte do mercado, que citamos no início dessa entrevista.

REVISTA ENGENHARIA – *Como o senhor antevê a possibilidade do país ter ferrovias integrando a região oeste – onde há a produção de grãos e carnes – à região leste, onde estão localizados os maiores portos marítimos?*
JEAN PEJO – Atualmente a malha ferroviária sob o regime de concessão acessa os principais portos do país. Isso exige que os novos projetos ferroviários que vão transportar a produção do cerrado ou do Matopiba tenham permissão, através de direito de passagem, no acesso às atuais concessionárias e, consequentemente, aos portos do Leste. Como alternativa o acesso se dará de forma independente aos portos do Norte, com exceção do porto de São Luís onde os acessos dependem da Vale, VLI e Transnordestina Logística.

REVISTA ENGENHARIA – *O aumento da carga por eixo é uma alternativa realmente necessária no Brasil? Ou há desnecessidade de se apostar na ferrovia heavy haul?*
JEAN PEJO – Esse é um paradigma a ser quebrado. Existe em qualquer lugar do mundo e o Brasil não é diferente: ferrovias lucrativas e eficientes que não estão sob a operação heavy-haul. Logicamente no caso de transporte de produtos de baixo valor agregado onde o custo logístico tem que ser extremamente baixo – como é o caso do minério de ferro – a ferrovia necessariamente tem que ser heavy-haul. O mesmo ocorre com o carvão nos Estados Unidos e o próprio minério de ferro na Austrália e África do Sul. Entretanto, cada produto tem sua logística e o projeto da ferrovia tem que ser compatível com o negócio a ser desenvolvido. Não faz sentido investir em um traçado para corredores de 100 milhões de TKB [*Tonelada Quilômetro Bruto – unidade de aferição do trabalho equivalente ao deslocamento de uma tonelada de trem*] para realizar trabalhos inferiores a 20 milhões. Em meu entendimento esse foi um equívoco do Plano de Investimento em Logística [PIL] em estabelecer como regra que toda a malha ferroviária do Brasil deveria seguir um traçado restritivo e de altíssimo CAPEX [investimento em bens de capital] para corredores que, pela demanda projetada, não comportariam tais investimentos. Fazendo um paralelo com o sistema de passageiros é o mesmo que exigir que, independentemente do tamanho da cidade, para se viabilizar o transporte sobre trilhos deveria ser construído o Metrô de São Paulo com linhas capacitadas para 1 milhão de passageiros ao dia.

REVISTA ENGENHARIA – *Dizendo de outra forma: maior volume de carga em menos tempo ainda é uma tendência das ferrovias de carga pesada em âmbito mundial? Nesse contexto, qual o papel influenciador da participação crescente da China no mercado?*
JEAN PEJO – Grandes volumes e produtos de baixo valor agregado, em geral commodities onde o custo logístico tem que ser muito baixo exigem ferrovias heavy-haul. Nesse contexto o modelo de gestão operacional no Brasil segue essencialmente o modelo dos Estados Unidos. A China não trouxe até hoje nenhuma influência no modelo operacional brasileiro.

> ***"No porto de São Luís, no Maranhão, os acessos dependem da Vale, VLI e Transnordestina Logística"***

REVISTA ENGENHARIA – *O senhor pode discorrer sobre a validade da conjugação da carga com o transporte de passageiros no modal ferroviário?*
JEAN PEJO – Outro paradigma a ser quebrado. Não existem inconvenientes operacionais entre trens de carga e passageiros regionais e de longo percurso. Logicamente isso não se aplica em serviços de trens metropolitanos com headway inferior a 5 minutos e em sistema de carrossel.

REVISTA ENGENHARIA – *Da mesma forma, pode discorrer sobre a essencialidade do direito de passagem nas ferrovias sob o regime de concessão?*
JEAN PEJO – Se não existe monopólio na concessão dos serviços ferroviários, a condição do direito de passagem é essencial. Um exemplo típico e atual é a possível concessão da Ferrovia Norte-Sul. Sem direito de passagem ela fica inviável, visto que os portos e os grandes centros de consumo estão localizados nas regiões operadas pelos atuais concessionários. E a regra tem que ser clara tanto no que se refere à quantidade de faixas disponíveis e o preço de venda dessa faixa. Entretanto a aplicação do direito de passagem exige regras claras quanto às interfaces entre as características de admissibilidade Material Rodante de uma operadora ou um OFI [Operador Ferroviário Independente] na via permanente da outra ferrovia e compatibilidade com sistemas de sinalização. Inclusive as práticas operacionais e a habilitação de maquinistas devem ser regulamentadas. Nesse cenário, o cumprimento a normas técnicas e as certificações deverão ser observadas.

> ***"A expansão da fronteira agrícola irá do Centro-Oeste em direção tanto ao Norte quanto ao Matopiba"***

REVISTA ENGENHARIA – *Como o senhor antevê o desenvolvimento do binômio agronegócio-ferrovia daqui para frente nas regiões produtivas? Qual seria seu potencial de geração de renda e acumulação de capital nas novas fronteiras agrícolas? Qual seria o papel do setor privado nessa acumulação?*
JEAN PEJO – Pelas projeções, a expansão da fronteira agrícola se fará do Centro-Oeste em direção ao Norte e ao Matopiba, ou seja, ao norte do paralelo 16. Nesse contexto, as distâncias entre a produção, os portos, e os polos de consumo não permitem sustentabilidade à produção se adotada a logística rodoviária. A inserção dos modais ferroviários e hidroviários será essencial para aumentar a competitividade aos nossos produtores, com a redução do custo logístico. Sem as atuais perdas logísticas o produtor estará incentivado a investir na produção gerando o desenvolvimento da região. Também temos a observar a ocupação do território com a instalação de indústrias que agreguem valor ao produto ao longo do eixo ferroviário em locais estrategicamente estudados, respeitando sempre a sustentabilidade ambiental, mas sem perder a oportunidade de gerar riquezas com inclusão social. O papel do setor privado é fundamental em todas as etapas do desenvolvimento, desde a produção, a construção e gestão de ferrovias, a instalação das fábricas e o desenvolvimento das cidades inteligentes. Para isso é preciso empreendedorismo e competência, logicamente dentro de um ambiente político de transparência, de segurança jurídica e regras claras de responsabilidade do governo.

REVISTA ENGENHARIA – *Segundo especialistas em logística, o Brasil poderia vencer a atual crise e retomar o crescimento por meio da construção de infraestrutura – essencial para o agronegócio, por exemplo. Apesar de parecer um bicho de sete cabeças, erguer a infraestrutura dependeria apenas de bons engenheiros projetistas e construtores, de marco regulatório sensato e de fazer os investidores perceberem que existirão garantias jurídicas para seus empreendimentos. O senhor é otimista quanto ao futuro próximo, encarando a conjuntura por esse ângulo?*
JEAN PEJO – A tarefa é árdua, mas com determinação e seriedade do poder público atuando com transparência, regras claras, segurança jurídica e fundo garantidor sólido – associado a projetos consistentes que obedeçam aos requisitos da sustentabilidade e a um setor privado empreendedor e capaz em assumir riscos – sou otimista em relação a que estaremos preparados para assumirmos o papel de uma grande potência e o principal protagonista na produção de alimentos.