

Três Rios pode ter o mais completo polo ferroviário do país, garante empresário

RevistaOn - Publicado em 05/05/2015, 21h30min

No entanto, o cenário só pode existir se modelo de compra de trens no Rio for modificado.

A história de Três Rios, desde seu povoamento ao início do crescimento econômico, passa pelo setor ferroviário. Após a queda do segmento entre as décadas de 1980 e 1990, a chegada do século 21 representou a retomada desta vocação. Empresas como Pifer e T'Trans acreditaram que seria possível utilizar a mão de obra local que estava desperdiçada e a posição geográfica privilegiada do município para transformar mais uma vez o cenário.

As empresas instaladas em Três Rios já conseguem atender montadoras de trens e metrô com máscaras frontais, peças para interiores (painéis, assentos, pega-mãos e luminárias), freios, engates, pantógrafos, engrenagens motoras, compressoras industriais e reforma. O número de itens oferecidos ficou ainda maior com a chegada da Yujin, empresa coreana já em funcionamento no território do município, com alta capacidade tecnológica.



Interiores de trens e metrô são alguns dos itens produzidos em Três Rios (Arquivo Pifer)

De acordo com Otávio Henrique Ilha Campos, presidente do Grupo Pifer, novas indústrias podem chegar, como Sepsa e Pintsch Bamag. “Com elas, teríamos um completo polo ferroviário, passando a atender montadoras com sistemas de comunicação, sistemas CCTV, controle de iluminação, sistema de porta, conversores estáticos e sistemas de embarque”, afirma o empresário.

Enquanto aponta a oportunidade existente, que, como consequência, geraria crescimento econômico para a região, Otávio também afirma que sua empresa e as demais podem, a qualquer momento, deixar o município. O que, inicialmente, pode parecer confuso, tem uma explicação. “Hoje, assim como nos últimos anos, meus clientes estão em São Paulo e fora do país. Não há mercado no Estado do Rio de Janeiro, não há incentivo para compras de trens e metrô produzidos no Brasil, com peças fabricadas aqui. O Governo do Estado só compra trens chineses, há uma desigualdade enorme na concorrência entre empresas nacionais e internacionais”, esclarece.

No início de abril, o assunto foi tema de um manifesto lançado pela Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (ABIFER), a Força Sindical e o Sindicato Interestadual da Indústria de Materiais e Equipamentos Ferroviários e Rodoviários (SIMEFRE). As entidades alegaram que o edital da licitação para compra de 48 vagões destinados à SuperVia, concessionária que opera as linhas da região metropolitana da capital carioca, não contempla igualdade de condições de concorrência para a indústria nacional em relação aos fabricantes estrangeiros.

Entre os pontos apresentados, estão os altos valores pagos pelas nacionais em impostos. Os trens fabricados no Brasil pagam 14% de imposto de importação para aquisição de partes e componentes do material, já a indústria estrangeira oferece as composições com alíquota zero por ser uma operação de compra por parte da administração pública. Além disso, os fabricantes nacionais precisam de um seguro cambial de 24% a 30% do valor dos componentes importados, o que encarece ainda mais o produto final.

Para ter igualdade de condições, os fabricantes pedem que a Margem de Preferência seja incluída neste e nos editais seguintes. Instituída por um decreto presidencial em 2012, contempla equipamentos com 60% de nacionalização de itens e componentes e tem anuência do Banco Mundial, financiador da aquisição. Embora federal, o decreto já é seguido por diversos estados e, caso fosse seguido no Rio de Janeiro, haveria condições iguais de competição.

Apenas com as alterações no sistema de compra o polo ferroviário de Três Rios tem chances reais de existir. Do contrário, pode ser reduzido, com empresas do setor se deslocando para locais mais próximos das montadoras.