



Um equívoco em alta velocidade

Síntese: *Governo pretende levar o trem-bala a leilão a 15 dias do fim do mandato de Lula. É a obra mais cara já realizada no país, com efeitos duvidosos sobre a mobilidade e com largo uso de recursos públicos. Desde que a proposta foi apresentada, há dois anos, a estimativa de investimento já aumentou mais de 70%, mas deve subir mais. O TAV tem o segundo mais alto custo de construção entre os 24 trens-bala existentes no mundo. Com os R\$ 33 bilhões destinados à obra, seria possível fazer uma verdadeira revolução no transporte sobre trilhos no país: construir 300 km de metrô e mais de 10 mil km de ferrovias. Somente o que será aportado na estatal a ser criada para o TAV equivale ao dobro dos investimentos públicos em ferrovias feitos nos últimos dez anos.*

Governos, quando se aproximam do fim, costumam adotar a prudência como regra. Os meses derradeiros servem para consolidar algum programa, finalizar obras e preparar a casa para o sucessor. Isso é o que se espera como boa prática de gestão, mas está longe de ser o que faz o governo do PT. Faltando cinco meses para o término de seu mandato, o presidente Lula acaba de lançar edital para construção da mais cara obra já realizada no país: o trem de alta velocidade (TAV) ou trem-bala.

Tudo no trem-bala é grandioso, a começar pelos custos. São R\$ 33,1 bilhões para construir 511 km de trilhos entre Campinas e o Rio de Janeiro, incluindo 91 km de túneis e 108 km de pontes e viadutos. Os estudos de demanda falam no transporte de 32 milhões de passageiros no primeiro ano de operação. Estes são os números oficiais, mas há estimativas bem distintas a desencorajar tamanha aventura, a começar pelo valor do investimento – suficiente para promover uma verdadeira revolução no transporte sobre trilhos no país.

O trem-bala entrou na lista de promessas do atual governo há cerca de dois anos. As estimativas iniciais diziam que a obra sairia por US\$ 11 bilhões. Em valores atuais, daria algo como R\$ 20 bilhões. O governo chegou a estimar os custos em R\$ 34,6 bilhões, mas acatou ponderações do Tribunal de Contas da União (TCU) que os reduziram aos R\$ 33,1 bilhões atuais. Ou seja, sem que uma única pedra fosse movida, os dispêndios necessários já superaram em mais de 70% as avaliações iniciais.

Fartos recursos públicos

Há sérias dúvidas sobre se o custo do trem-bala ficará mesmo nos valores já conhecidos. Isso porque apenas uma ínfima parte dos projetos básicos, que precedem quaisquer obras de engenharia, foi feita. Em seu relatório sobre o TAV, o TCU informa que somente 4,4% dos estudos mínimos de geologia foram finalizados; o restante não ficará pronto até a data do leilão. Em razão disso, as apostas mais consistentes indicam que a obra não sairá por menos de R\$ 50 bilhões.

Diante de cifras tão significativas, num país de tamanhas carências de infraestrutura, a pergunta a ser feita é: precisamos de um trem-bala agora? Inicialmente, o governo sustentava que o TAV teria demanda suficiente para atrair, com sobra, o interesse de investidores privados, principalmente os estrangeiros. Com o tempo, o discurso mudou e a crença caiu por terra. No escopo atual, não só o Estado participará diretamente da empreitada, por meio de uma estatal especialmente criada para isso (a Etav), como também abrirá largas fontes de financiamento público para os consórcios.

O BNDES já foi chamado a emprestar até 60% do valor do investimento, o que equivale a até R\$ 19,9 bilhões. Em caso de frustração de demanda, o empréstimo poderá ser refinanciado e as condições de pagamento, bastante facilitadas, com redução das taxas de juros cobradas. Dependendo de quanto os parâmetros variarem, ao sabor do fluxo de passageiros, o refinanciamento pode resultar em subsídios de até R\$ 8 bilhões, de acordo com estimativas preliminares.

Mas as bondades com dinheiro do contribuinte não param aí. O governo já anunciou que dará isenção de PIS e Cofins para as receitas obtidas com a venda de passagens pelo concessionário que implantar a linha. Ou seja, tudo está sendo feito para atrair, na marra, o interesse privado, comprometendo crescentes nacos de recursos públicos na implantação do trem-bala. Este é o ponto: fosse um investimento privado, a iniciativa poderia até ser saudada como mais uma boa opção de transporte ao longo da área mais desenvolvida e conurbada do país. Mas já está mais que claro que não é este o caso.

Sobram bons projetos

A realidade é que o Brasil está coalhado de bons projetos ferroviários a demandar recursos para sair do papel. São obras capazes de promover uma considerável melhoria na logística do país e baixar, substancialmente, os custos dos nossos produtos. Para se ter ideia do abismo que, neste quesito, nos separa do resto do mundo, a UFRJ estima que os gastos com logística no Brasil alcancem 12,6% do PIB, enquanto nos Estados Unidos não passam de 8,1%.

As ferrovias brasileiras deram um salto de qualidade depois que foram privatizadas, processo que se desenrolou entre 1996 e 1998. Desde então, o volume de carga transportada cresceu 71%; a receita das empresas multiplicou-se por seis; e R\$ 21,6 bilhões foram investidos, principalmente em material rodante e vias permanentes.

Mesmo com tamanho avanço, o transporte ferroviário ainda responde por uma parte acanhada das cargas movimentadas no país: cerca de 21%. É praticamente a metade de países com dimensões equivalentes às nossas, como Austrália, Canadá e EUA. Reflexo disso é que quatro em cada dez empresas brasileiras já tentaram utilizar alguma ferrovia, mas não conseguiram. Com isso, acabam pagando caro para transportar cargas por rodovias: são R\$ 109 bilhões ao ano, de acordo com a UFRJ.

Mais metrô, mais ferrovias

Propostas para mudar esta situação não faltam. Para ficar apenas nas mais emblemáticas, temos a finalização da ferrovia Norte-Sul, a construção da Nova Transnordestina, a Oeste-Leste, na Bahia, a extensão da Ferronorte no Mato Grosso. O Ipea estimou que com R\$ 31,7 bilhões seria possível instalar 10 mil novos quilômetros de trilhos no país, expandindo em um terço a malha atual, composta de 29,6 mil km de ferrovias.

Mas há também os necessários projetos para expansão da rede de metrô nos maiores centros urbanos do país. Calcula-se que, com o que será gasto no TAV, daria para construir 300 km de linhas, ou cinco vezes a rede da capital paulista, a maior do país. Demanda não falta: em Belo Horizonte, há oito anos não se expande a linha; em Salvador, o escopo atual é apenas metade do projetado inicialmente, mas nem assim saiu do papel; os trens urbanos de Porto Alegre pararam em São Leopoldo em 2000; Fortaleza ainda não viu seu metrô e o de Recife opera com capacidade muito inferior à necessária.

Por que, com tanta obra necessária, o governo federal prefere gastar R\$ 33,1 bilhões com o TAV? Apenas os R\$ 3,4 bilhões que serão aportados pela Etav, a estatal do trem-bala, equivalem ao dobro de todo o investimento público feito em ferrovias ao longo dos últimos dez anos. Na outra ponta, o PAC contempla apenas 26% das necessidades de investimento do setor e é, portanto, claramente insuficiente para enfrentar os gargalos existentes. Parece evidente que há uma equivocada inversão de prioridades.

No apagar das luzes

A experiência internacional comprova que trens-bala sempre foram implantados em ambientes onde o transporte ferroviário de passageiros já existia e enfrentava limitações. Não é o nosso caso: em 2006, apenas 1,6 milhão de passageiros fizeram percursos de longa distância sobre trilhos. Ou seja, a rede brasileira praticamente não existe. Além de não trazer quaisquer ganhos logísticos para o país, o TAV surge para atender uma população que já dispõe de outros meios eficientes, e a custos similares, para se deslocar ao longo do eixo projetado.

Há razões de sobra para concluir que não faz sentido levar a leilão, a se realizar a apenas 15 dias da data em que o presidente Lula deixará o cargo, um projeto tão caro, controverso e de efeitos tão duvidosos. Mais um dado, definitivo: entre os 24 projetos de trens de alta velocidade em operação no mundo, o TAV tem custo de construção por quilômetro (US\$ 36 milhões) só inferior ao de Taiwan.

O país corre o risco de empatar no TAV recursos escassos e fundamentais para atender áreas em que, de fato, o transporte sobre trilhos – seja de carga, seja de passageiros em regiões metropolitanas ou de longa distância – é absolutamente necessário. Não serão os vagões refrigerados do trem-bala que darão à população brasileira a melhor qualidade de vida que uma boa rede de transportes públicos franqueia. Nem tampouco permitirão ao produto nacional passar a competir em condições mais equilibradas com nações que há muito perceberam que investimentos estruturantes não são decisão a ser tomada no apagar das luzes de um governo.



"Brasil Real - Cartas de Conjuntura ITV" é uma publicação quinzenal do Instituto Teotônio Vilela.

INSTITUTO TEOTÔNIO VILELA – www.itv.org.br

Instituto Teotônio Vilela . Senado Federal Anexo 1 - 17º andar - Sala 1707 . CEP 70165-900 . Brasília - DF . Tel.: (61) 3311-3986 / 3311-4338 / 3224-5282 / 3323-7990 . Fax: (61) 3311-3891 . itv@itv.org.br