

UNIVERSIDADE e SOCIEDADE 50

Ano XXII - Nº 50 - junho de 2012

Revista publicada pelo Sindicato Nacional dos Docentes das Instituições de Ensino Superior - ANDES-SN

Brasília

Semestral

Transportes urbanos no Brasil: 2% do PIB para solucionar a crise da matriz metroferroviária

Nazareno Godeiro

Pesquisador do ILAESE (Instituto Latino-americano de Estudos Socioeconômicos)

E-mail: jpotyguar@terra.com.br

Resumo: O objetivo deste texto é formular alternativas para o colapso do transporte urbano nas grandes regiões metropolitanas do Brasil. Analisa a relação entre a matriz ferroviária e rodoviária na história e a imposição da matriz rodoviária na industrialização subordinada do Brasil. O povo brasileiro paga um custo altíssimo de vidas e destruição do meio ambiente pela manutenção desta matriz, apenas para servir aos interesses das multinacionais que dominam a indústria automobilística. Analisa a privatização das ferrovias brasileiras (realizada na década de 1990 por FHC) e quem foram seus beneficiários. A indústria nacional ferroviária foi fechada. O Brasil perdeu a soberania sobre o setor de transportes. Depois de analisar os sistemas privatizados e estadualizados de transporte urbano de massa, debate as propostas patronais e dos governos, oferecendo como alternativa a obrigação do Estado em derivar 2% do PIB para solucionar, através da estatização, o colapso do transporte público.

Palavras-chave: Transporte Público. Matriz Rodoviária. Matriz Ferroviária. Privatização dos Transportes. Metrô e Trens. Parcerias Público-Privadas.

Este artigo é dedicado a Eugênia Maria Ramos Pereira, primeira mulher a pilotar um trem de metrô no Recife, diretora do Sindicato dos Metroviários de Pernambuco e da Fenametro, falecida em outubro de 2011.

Da matriz ferroviária à matriz rodoviária

Atualmente, a principal matriz de transportes do Brasil é a rodoviária. Por este meio se movimentam 60% das cargas no país e 90% de todos os passageiros. Porém, nem sempre foi assim. Até 1950, a ferrovia foi o principal meio de transporte no Brasil. O ex-presidente Juscelino Kubitschek privilegiou a rodovia em detrimento da ferrovia no seu plano

de desenvolver o Brasil “50 anos em cinco”. Foi uma industrialização subordinada aos interesses das montadoras de automóveis. O crescimento das rodovias ocorreu a partir de 1960, onde a pavimentação saltou de 8.675 km em 1960, para 56.097 km em 2000¹. A figura adiante mostra a perda de 10 mil quilômetros de trilhos entre 1960 e 2006. É uma perda correspondente à distância entre Natal/Porto Alegre/Manaus/Natal.

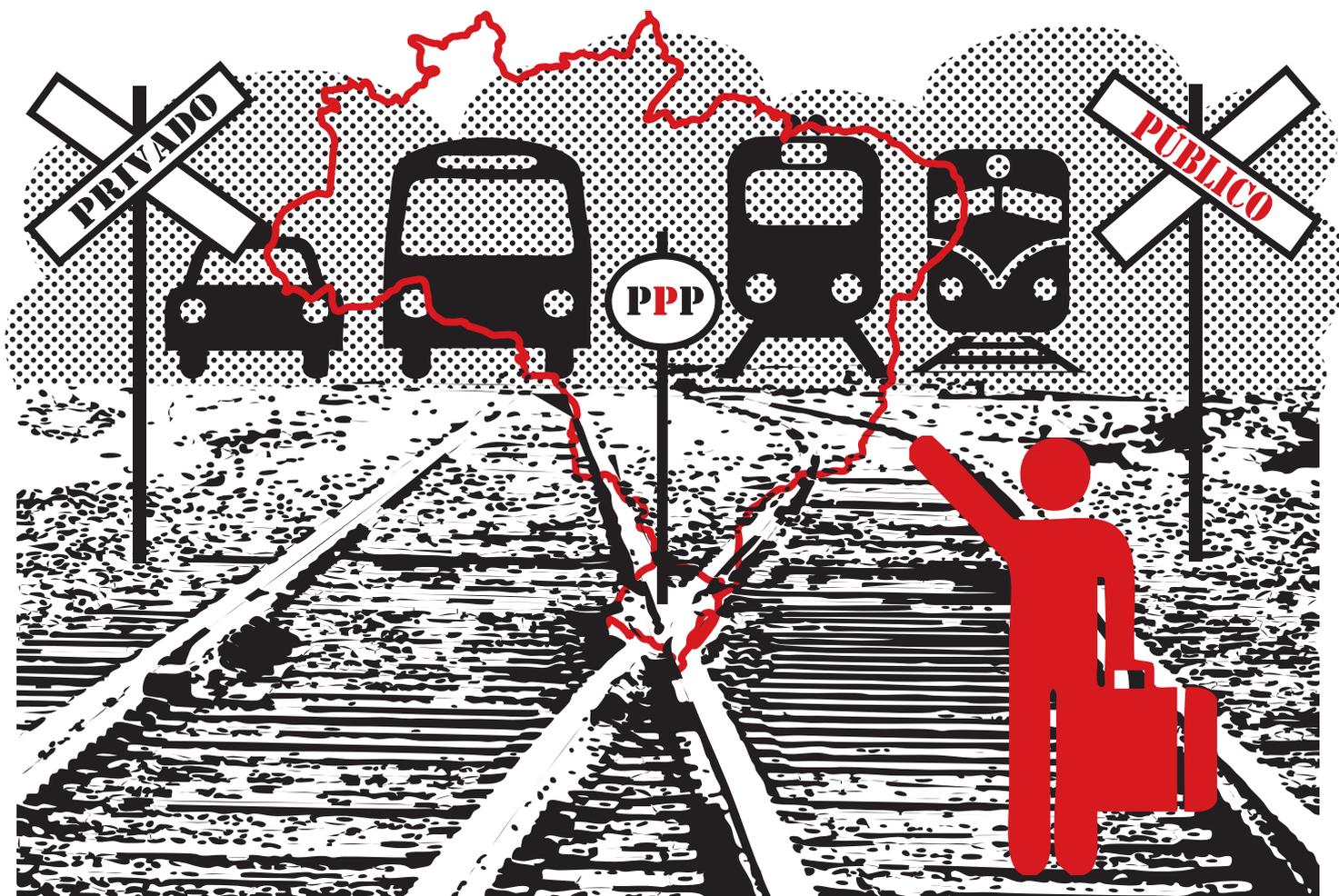
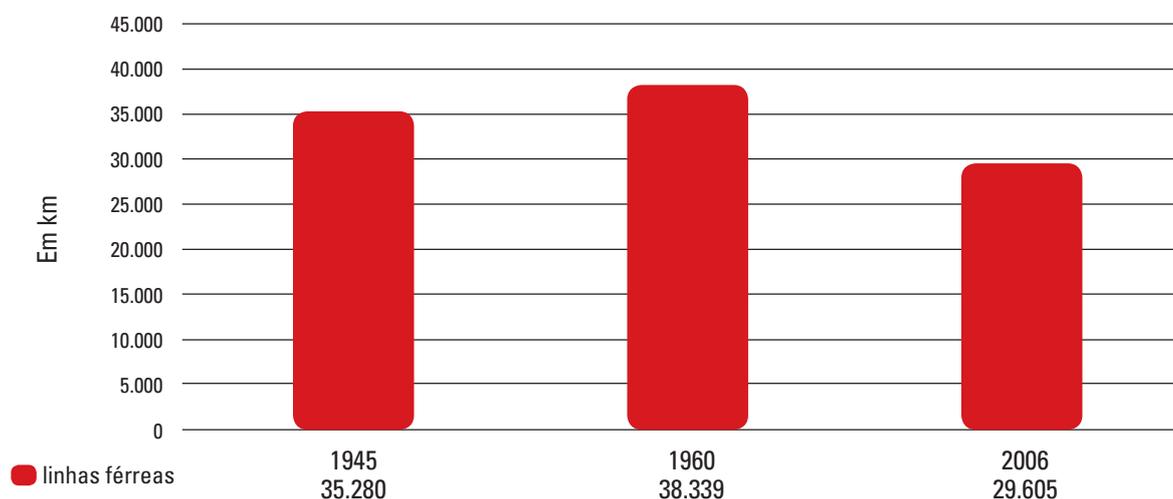


Figura1 - Extensão das linhas férreas brasileiras - 1945/2006 - em Km



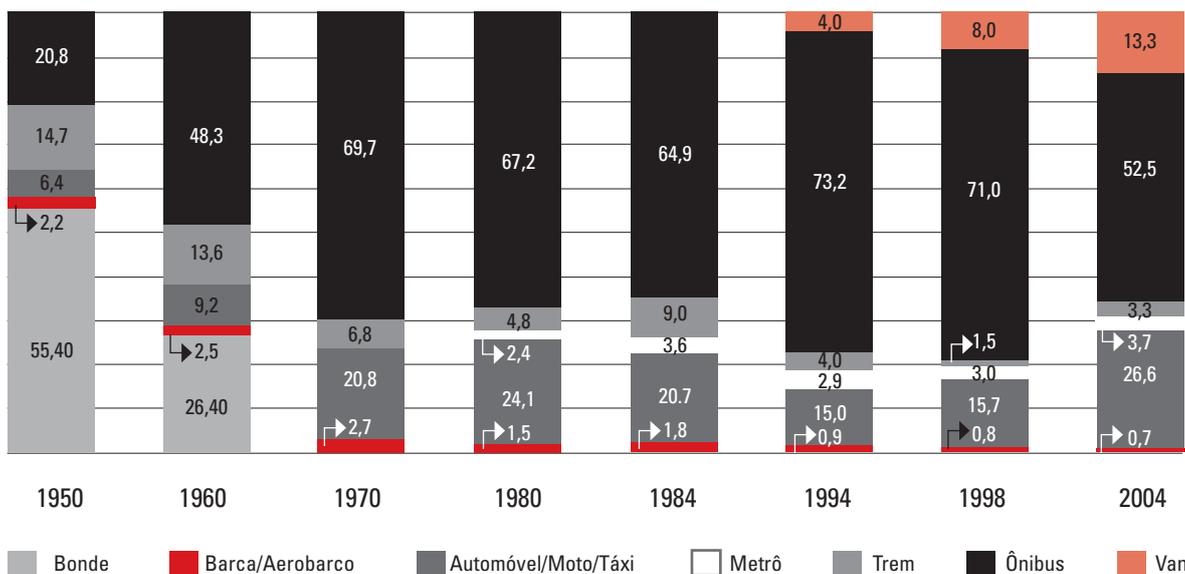
FONTE: CEPAL 1965 e ALAF 2006

Como as concessionárias privadas das ferrovias atuais só utilizam 10.930 km de trilhos (aqueles que são mais rentáveis), então retrocedemos ao ano 1880, isto é, 130 anos atrás, quando tínhamos no país 13 mil km de ferrovias².

A perda de milhares de quilômetros de trilhos

correspondeu também à perda de milhões de passageiros, como atesta a mudança ocorrida na cidade do Rio de Janeiro, entre 1950 e 2004: enquanto o bonde e o trem transportavam 70% dos passageiros em 1950, em 2004, o trem e o metrô transportavam apenas 7% dos passageiros.

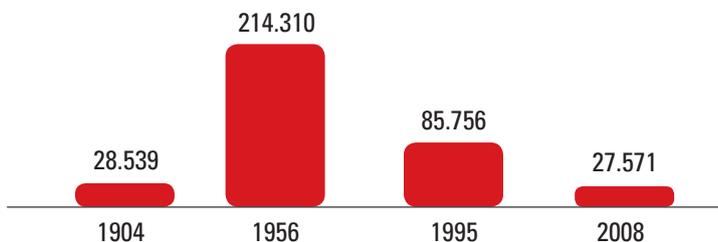
Figura 2 - Evolução da Divisão Modal
Histórico da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (% do total de viagens diárias)



FONTE: Modal ferroviário tem que ir aonde o povo está - Amin Alves Murad (2007)

Houve também um retrocesso no número de ferroviários no Brasil. Depois de alcançar 215 mil funcionários em 1956, passaram para 27 mil em 2008, quase o mesmo tanto que havia em 1904.

Figura 3 - Número de funcionários da ferrovia - 1904/2008

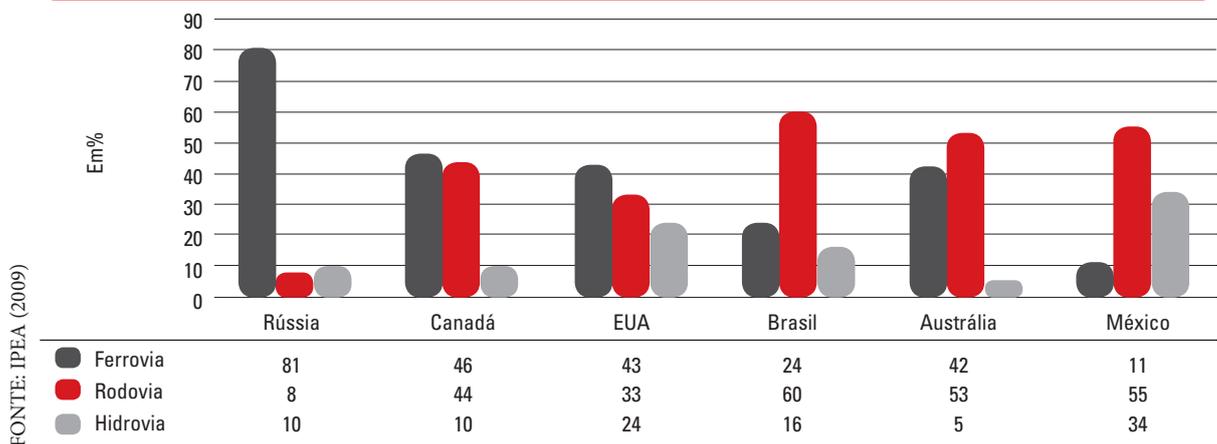


FONTE: Ipeadata. Disponível em: www.ipeadata.gov.br. Séries históricas, transporte. Acesso em: maio de 2012

Categoria mais organizada e mobilizada nas décadas de 1950 e 1960, os ferroviários ocupavam o papel que agora cabe aos metalúrgicos. Era tão forte que assustava os governantes de então: “Esta poderosa corporação – advertiu o ministro da Agricultura Pandiá Calógeras, em 1928 –, poderia [...] decretar a greve geral e ‘levar o risco da revolução’”.³

Se os Estados Unidos da América exportaram o modal rodoviário para os países coloniais e semicoloniais latino-americanos, lá mesmo, nas fronteiras dos EUA, o modal predominante sempre foi ferroviário, como mostra o gráfico seguinte:

Figura 4 - Comparativo internacional das matrizes de transporte – 2005 – em %

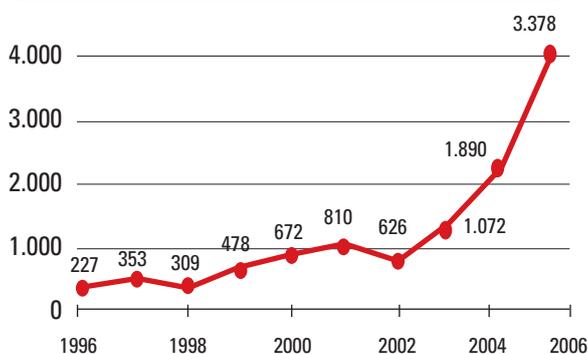


Entre os países continentais, o Brasil é o que mais usa a matriz rodoviária. Os EUA, com superfície próxima à do Brasil, possui uma malha ferroviária 10 vezes mais extensa.

A privatização das ferrovias brasileiras

Em 30 de setembro de 1957, surgiu a Rede Ferroviária Federal (RFFSA). O Governo Federal encampou as ferrovias privadas falidas e fundou uma estatal ferroviária. Até 1981, o governo investia R\$ 1 bilhão por ano na Rede. Após este ano, os investimentos foram diminuindo, até que em 1995, às vésperas da privatização, não enviou mais nenhum centavo. O Governo FHC sucateou o sistema para repassar as ferrovias novamente para a “iniciativa privada”. Contudo, assim que privatizou, FHC voltou a financiar as ferrovias, agora nas mãos dos empresários. O financiamento sai de zero, em 1995, e chega a mais de R\$ 3 bilhões em 2005.

Figura 5 - Volume de investimentos no setor ferroviário



FONTE: ANTT – Dimensionamento do Potencial de Investimentos do Setor Ferroviário – BNDES – 2007

Como resultado da privatização, os 29,3 mil quilômetros de ferrovia foram repassados para 11 concessionárias privadas. Hoje, a maior parte da Rede Ferroviária Brasileira está sob controle de três grandes empresas: a América Latina Logística (ALL), a Vale (que dirige a FCA, EFMV e EFC) e a CSN (que dirige a MRS).

A Vale e a CSN-MRS transportam 83% de toda a carga ferroviária do país. O monopólio de três empresas determina o que se deve transportar nos

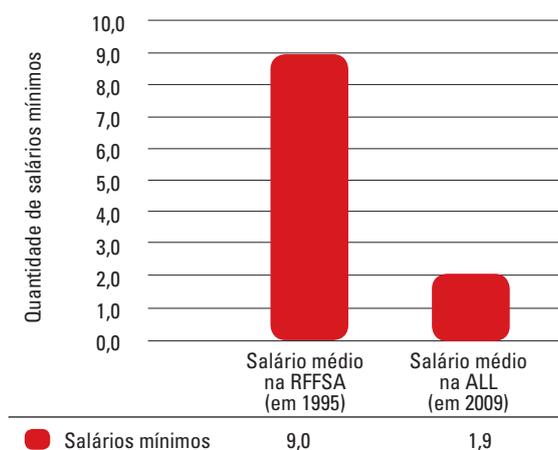
trilhos privados: 66% do total da carga transportada são compostos de minério de ferro e 10% de soja.

Somente em 2010, as três grandes concessionárias faturaram R\$ 8 bilhões, quase cinco vezes o valor de privatização da ferrovia, que alcançou a cifra de R\$ 1,7 bilhão⁴.

Como se não bastasse, o Governo Federal e o BNDES são responsáveis por 63% de todo o investimento nos transportes do Brasil entre 2010 e 2013⁵. O governo banca o investimento com dinheiro público e as empresas ficam com o lucro. É um capitalismo sem risco.

A privatização também realizou um ataque direto às condições de vida dos ferroviários. Desde a privatização houve uma queda abrupta de salários para garantir lucros aos empresários, que demitiram 35 mil ferroviários. A demissão massiva foi utilizada como arma para impor a redução salarial.

Figura 6 - Salário médio antes e depois da privatização



FONTE: RFFSA em liquidação, 2001 e Revista Exame Maiores e Melhores 2010

A prova de que a privatização das ferrovias brasileiras foi lesiva para o Brasil é o fato de que as concessionárias pagaram R\$ 960 milhões de arrendamento e concessões em 2010, mas faturaram R\$ 8 bilhões no mesmo ano.⁶ Ao mesmo tempo, o Governo Federal e o BNDES emprestaram para estas mesmas concessionárias, o valor de R\$ 6,8 bilhões entre 2003 e 2009, isto é, a média de R\$ 980 milhões por ano, praticamente o mesmo valor que as empresas pagam pela concessão da infraestrutura ferroviária do país⁷.

Se o governo é pródigo em ajudar a “iniciativa privada”, esta só pensa no lucro. Há uma grande diferença entre a malha concedida e a malha utilizada pelas concessionárias privadas. Elas só utilizam 38% das ferrovias privatizadas, isto é, utilizam apenas os ramais mais rentáveis. Tal fato está em contradição com os termos da concessão.

A privatização significou também o fechamento da indústria nacional ferroviária. A Mafersa, estatal que produzia trens, faliu em 1995, porque o governo parou de fazer encomendas. Acabou sendo comprada pela Alstom, multinacional francesa. A Cobrasma, fabricante de trens, de capital nacional, também fechou as portas em 1993. Hoje, as empresas fabricantes de trens são todas multinacionais: Alstom, Hyundai-Rotem, GE, Bombardier, Siemens, CAF e Caterpillar. Algumas empresas nacionais produzem vagões ferroviários.

O Brasil é um dos maiores exportadores de minério de ferro do mundo, mas não tem nem fábrica de trilhos de trem. Por isso, importa trilhos da China por preços sete vezes mais caros que o minério exportado.

O custo trágico da matriz rodoviária

No Brasil se realizam 150 milhões de viagens por dia. Deste total, 59% são motorizadas e somente 3% são de metrô e trem. Surpreendentemente, 38% das viagens são feitas a pé.

Um dado alarmante: a matriz rodoviária é responsável por 40 mil mortes por ano no Brasil, vítimas de acidente de trânsito, segundo a ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres). Este é o resultado da matriz rodoviária que já possui uma frota de 34,8 milhões de veículos, 1 veículo para cada 5 habitantes, de acordo com números de 2011.

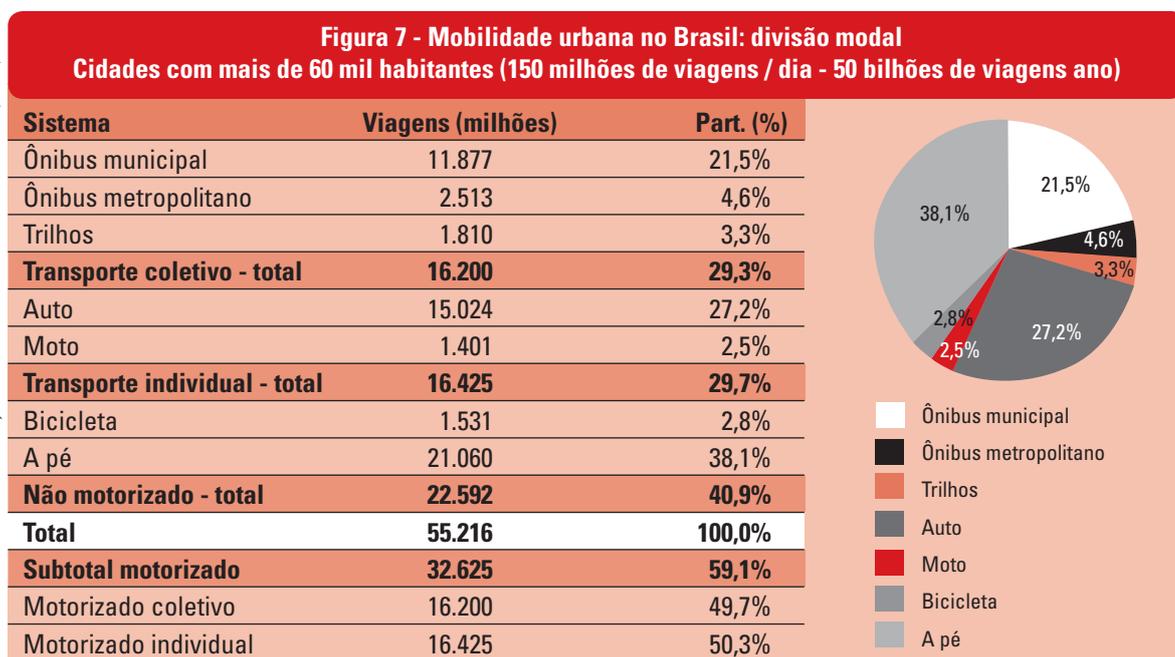
Segundo esta mesma agência, o prejuízo com congestionamentos nas 10 maiores cidades brasileiras é de R\$ 460 bilhões ao ano (13% do PIB do Brasil), valor que, investido em transportes públicos, resolveria o caos do trânsito nas grandes cidades brasileiras. Em 2009 se produziu um recorde de engarrafamento em São Paulo de 293 quilômetros, congestionamento equivalente à distância entre Natal e Recife.

Por que insistir em uma matriz que custa cinco vezes mais que a matriz ferroviária? Por que insistir em ônibus e automóvel, quando um trem de metrô transporta tantos passageiros quanto 43 ônibus, 200 vans ou 1.200 carros particulares?

Conclusão de conceituado instituto oficial do Governo Federal, o IPEA:

Atualmente, 61% das cargas transportadas nacionalmente são deslocadas por meio das rodovias. O Brasil possui mais de 61 mil quilômetros só em vias federais pavimentadas. Desde o advento da rodoviarização, na década de 1950, a matriz de transporte brasileira tem se mantido desequilibrada, com larga vantagem para este modal, **cujos custos, muitas vezes, superam aqueles apresentados por outros.**⁸

FONTE: Sistema de informação da mobilidade urbana da ANTP (2007)



Concessionárias não respeitam a lei

As concessionárias ferroviárias privadas desrespeitam os termos das concessões e o Governo Federal não retoma o controle das ferrovias. Já é um verdadeiro escândalo. Até a Polícia Federal já instaurou um inquérito policial sobre a venda de sucata da RFFSA pela ALL, maior operadora das ferrovias privatizadas.

Segundo o Ministério Público Federal, dos 29 mil quilômetros de estradas de ferro entregues pelo Estado à iniciativa privada, cerca de 16 mil quilômetros foram abandonados unilateralmente pelas concessionárias, em ofensa à legislação e aos contratos de concessão. “O prejuízo ao Erário é estimado em mais de R\$ 40 bilhões. O quadro é de genuína captura, em que o interesse privado predomina sobre o interesse público.”⁹

Nesta ação, o MPF denuncia que, apesar da ANTT divulgar estatísticas de produtividade e de redução do número de acidentes que superam as metas estabelecidas, a realidade é totalmente diversa. “Atualmente, o serviço público de transporte de cargas está sob controle único e exclusivo da iniciativa privada. O modal ferroviário passou a ser um negócio que funciona exclusivamente para atender interesses econômicos de grandes corporações econômicas, isto é, para atender o escoamento de seus produtos”, diz a representação do Ministério Público Federal.

Outro uso abusivo de concessionária privada foi identificado por uma CPI da Assembleia Legislativa de São Paulo, em janeiro de 2011, que sugeriu que o contrato de concessão com a ALL fosse extinto e que se procedesse ao rompimento do contrato de concessão, sob a figura jurídica da caducidade contratual. A CPI propôs também que o Governo Federal reassumisse o transporte ferroviário no Estado, em parceria com o Governo Estadual. Segundo a CPI, a ALL descumpriu cláusulas do contrato de concessão ao desativar ramais, erradicar pátios, fechar oficinas e vender locomotivas da RFFSA.¹⁰

Apesar destas irregularidades da concessão por esta empresa, em abril de 2009, o BNDES financiou R\$ 2,1 bilhões para a ALL tocar seu plano de investimento entre 2009 e 2012.

“Parceria público-privada”: investimento público, lucro privado

O Governo Federal reconhece que as concessões ao setor privado são cada vez mais lucrativas e mesmo assim propõe repassar verbas públicas para estes setores. Em um documento oficial, o Governo Federal deixa claro sua orientação privatizadora:

O setor ferroviário foi privatizado no fim da década de 1990 e, com o *boom* das exportações, **tornou-se cada vez mais lucrativo.**

O investimento público inicial pode ser um ponto de partida para a maior participação do setor privado nos projetos de infraestrutura.

Este mecanismo, que é uma espécie de PPP, transfere para o setor privado a decisão quanto a melhor alocação de recursos. **No início, todas as obras serão custeadas pelo governo**, mas a expectativa é que o setor privado arque com os custos de recuperação das estradas. Além disso, algumas das principais estradas já modernizadas (duplicadas) também serão disponibilizadas para concessão.

A conclusão oportuna das obras nestas estradas facilitará sua transferência para o setor privado.

O processo de preparação desses projetos para a transferência de sua operação para o setor privado pode torná-los produtivos e gerar oportunidades expressivas de emprego em áreas deprimidas.¹¹

A Lei de Parceria Público-Privada (PPP) 11.079, de 30 de dezembro de 2004, garante investimentos públicos para concessões privadas e um seguro para o setor privado, caso a concessão não corresponda aos lucros almejados.

Esta visão privatista está norteando a orientação do Governo Federal para todo o setor de transportes no Brasil. Os governos de Lula e Dilma deram continuidade à privatização das rodovias brasileiras via Parcerias Público-Privadas (PPPs). A cada dia as rodovias brasileiras vão se enchendo de pedágios. As rodovias brasileiras têm uma extensão de 1,6 milhão de quilômetros. Destes, cerca de 200 mil são de estradas pavimentadas, dos quais a iniciativa privada administra pouco mais de 14 mil quilômetros. Nas concessionárias rodoviárias se passa o mesmo que nas ferroviárias. A maior concessionária, a Nova

Dutra, investiu R\$ 730 milhões desde 1996 e somente em 2009 faturou R\$ 804 milhões e paga apenas R\$ 15 milhões anuais pela concessão!¹²

Esta mesma visão levou o governo Dilma, em fevereiro de 2012, a privatizar os aeroportos de Cumbica/Guarulhos, Viracopos/Campinas e de Brasília. Fica a dúvida: por que Dilma privatiza os aeroportos, se a experiência da privatização da ferrovia é um desastre? Por que Dilma privatiza os aeroportos se mais de 80% dos aeroportos no mundo são públicos? Por que privatizar aeroportos que dão lucro para o governo? A resposta é simples: o governo petista resolveu transferir para os Estados ou para o setor privado todo o setor de transporte, seja de carga ou de passageiros.

Por que privatizar aeroportos que dão lucro para o governo? A resposta é simples: o governo petista resolveu transferir para os Estados ou para o setor privado todo o setor de transporte, seja de carga ou de passageiros.

Um dos argumentos para a privatização era que nas empresas públicas dominava a corrupção, que encarecia os serviços. Mas definitivamente, privatização rima com corrupção. Os recorrentes escândalos no Ministério dos Transportes e agora nas obras do PAC, onde boa parte são obras de infraestrutura, revela que a privatização das ferrovias e rodovias não passa de uma grande maracutaia, onde se repassa dinheiro público para grandes construtoras e estas corrompem os funcionários do governo em todos os escalões. Há um indício generalizado de superfaturamento de obras e favorecimento de grandes empresas privadas, como é o caso da Construtora Delta. Este novo escândalo comprova que a corrupção é generalizada e que há algo de podre no reino do Brasil.

Gastos públicos com transporte no Brasil

A Constituição Federal de 1988 define o Transporte Público como serviço público essencial, equiparável aos de Saúde e Educação.

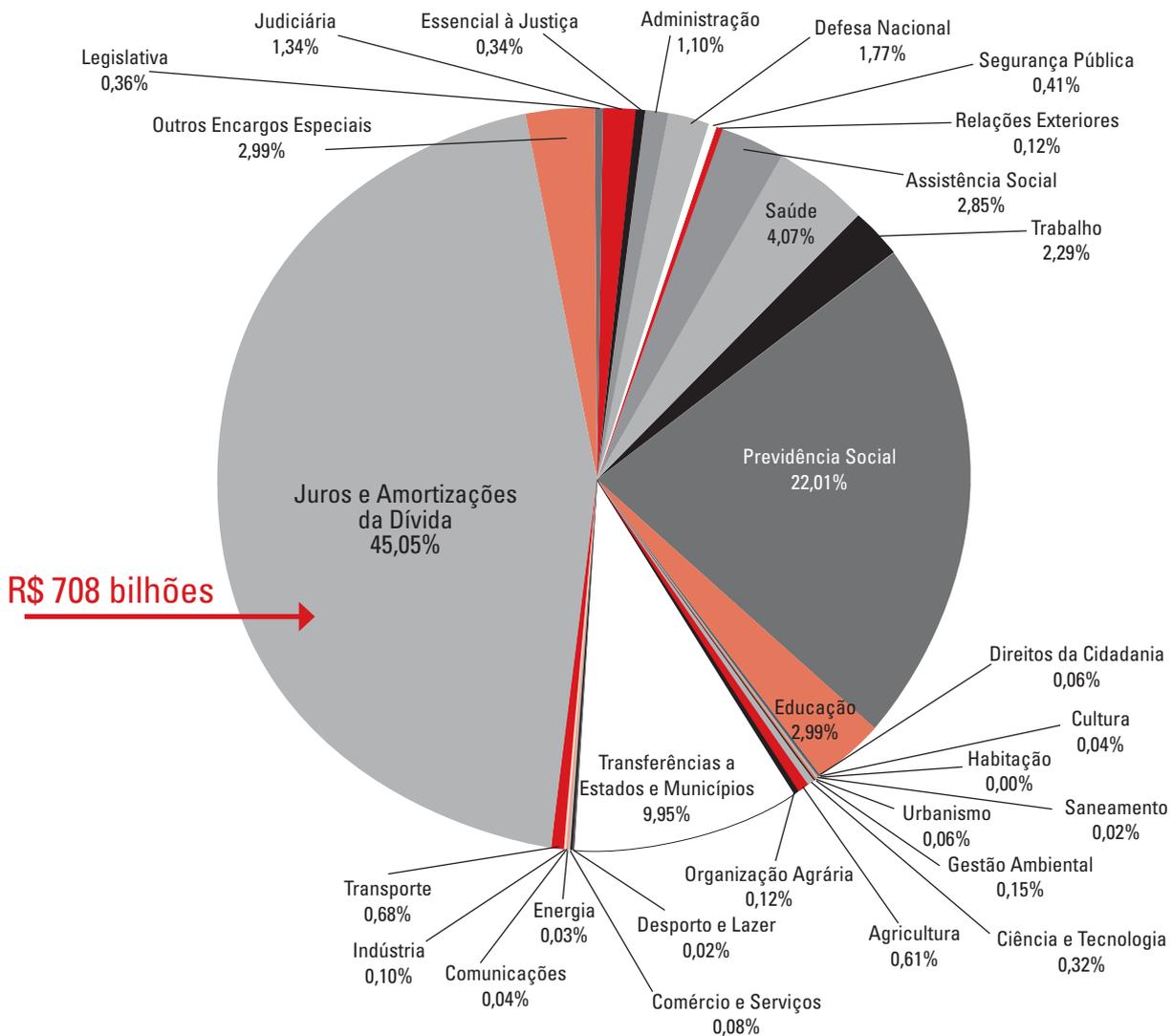
Porém, os governos desrespeitam esta prioridade constitucional. No artigo 177, a Constituição determina que os recursos provenientes da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (CIDE) se limitem a investimento no setor de transporte. Porém, entre 2002 e 2008, a arrecadação total da CIDE foi de R\$ 51,8 bilhões e o governo Lula investiu apenas R\$ 19,9 bilhões.

Na década de 1970, os investimentos em transportes alcançaram 1,5% do PIB. No governo de FHC se gastou, por ano, 0,3% do PIB com transportes. O governo Lula manteve este índice durante seus dois mandatos. Assim, chegamos ao colapso do transporte urbano de passageiros no Brasil. De quase 2% do PIB que o governo investia em infraestrutura em 1975, caiu para 0,5% do PIB em 2008. Segundo Carlos Lessa, ex-presidente do BNDES, seria necessário destinar 2% do PIB ao ano para modificar o modal de transporte.

Esta baixa prioridade dada aos transportes urbanos de passageiros se deve a que o Governo Federal se preocupa fundamentalmente com a logística para exportar minérios e alimentos, na dinâmica neoliberal do Brasil se converter no “celeiro do mundo”, retornando a uma economia de cunho colonial. Isto se soma à tentação de fazer “obras espetaculares”, tipo a do trem-bala, com o propósito de gerar no imaginário popular uma visão mítica sobre a ascensão do Brasil ao Primeiro Mundo.

O governo poderia argumentar que não há dinheiro suficiente para todos os projetos. Porém, a argumentação não resiste aos fatos. Dinheiro há e muito! O problema reside em quem está ficando com a parte do leão. A figura adiante mostra todo o orçamento do Governo Federal em 2011 (R\$ 1,571 trilhão) e como foi distribuído:

Figura 8 - Orçamento geral da União em 2011, por função - executado até 31/12/2011- total R\$ 1,571 trilhão



FONTE: SIAFI. Elaboração: Auditoria Cidadã da Dívida (2012)

Vejam que o governo Dilma gastou, em 2011, 0,68% do orçamento com transporte (R\$ 1 bilhão), enquanto gastou 45% do orçamento com pagamento de juros da dívida pública (R\$ 708 bilhões).

Trocando em miúdos, se poderia resolver o crucial problema dos transportes urbanos no Brasil com 1/10 do dinheiro que o governo repassa todos os anos aos banqueiros.

O sistema metroferroviário brasileiro

O sistema metroviário e de trens urbanos já está presente nos principais centros urbanos do país, como Porto Alegre (RS), São Paulo (SP), Rio de Janeiro

(RJ), Belo Horizonte (MG), Salvador (BA), Recife (PE), Fortaleza (CE), Brasília (DF), Natal (RN), João Pessoa (PB) e Maceió (AL). Está em construção em Curitiba e há vários projetos de expansão dos trens urbanos e de Veículos Leves sobre Trilhos (VLTs), os bondes modernos.

A malha ferroviária eletrificada do setor metroferroviário do país possui 1.464 km de via (1.237 km de ferrovia e 227 km de metrô) transportando cerca de 110 milhões de passageiros por mês ou 1,5 bilhão de passageiros por ano.

Hoje, o sistema de transportes de passageiros no Brasil está em colapso. O fundo do problema reside no baixo investimento estatal no setor: “Nas últimas duas décadas, o Governo Federal perdeu a

capacidade de planejar o transporte público. Essa tarefa foi transferida aos Estados e municípios, o que inviabilizou a articulação necessária para o desenvolvimento do setor”, disse o presidente do IPEA, Márcio Pochmann.¹³

Os trens e metrô transportam, diariamente, somente 3,3% do total dos passageiros. Os empresários preferem transportar minério e soja em vez de gente: este é o resultado da entrega de um serviço público essencial nas mãos da “iniciativa privada”.

Estadualização, sucateamento e privatização da CBTU

A missão da direção da CBTU (Companhia Brasileira de Trens Urbanos), determinada pelo governo em documentos oficiais, é a seguinte:

“Durante seis anos, desde a criação da CBTU, é implantado o Programa de Modernização da Ferrovia, até que, com a criação do Plano Nacional de Desestatização – PND, em 1990, deu-se início à implantação do Programa de Estadualização dos Sistemas de Trens Urbanos de Passageiros sobre Trilhos”. [...] “Este Programa consiste em recuperar e modernizar todos os sistemas operados pela CBTU para mais tarde serem estadualizados e futuramente privatizados.”¹⁴

É com esta orientação privatizante, levada a cabo durante muitos anos, que chegamos ao colapso do transporte urbano. Nas mãos dos Estados e municípios, o transporte urbano perde todo planejamento global. Com a estadualização, o Governo Federal perde o controle da operação, enquanto segue bancando os investimentos.

Socializar os investimentos e privatizar o lucro. Esta visão de raiz neoliberal é a que orienta o plano do Governo Federal de estadualização dos trens urbanos da CBTU. É o primeiro passo para o sucateamento e, depois, a privatização. É o caso de todas as PPPs no setor de transporte, onde o governo assume a modernização dos trens e ferrovias, assume salários e dívidas e deixa o filé para os empresários, que ainda contam com empréstimos a juros baixos do BNDES. Nas palavras do próprio governo:

Programa de Descentralização da Gestão dos Trens Urbanos [...] “Transferir os dez sistemas ferroviários urbanos operados pela União: CBTU (São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Recife, Fortaleza, Salvador, Natal, Maceió e João Pessoa) e Trensurb (Porto Alegre), respectivamente para os governos locais (Estado e/ou municípios) onde se localizam.”¹⁵

Já temos exemplos de estadualização dos trens urbanos que fracassaram. O mais evidente é o caso de Salvador, onde o Ministério Público ingressou com uma ação judicial em dezembro de 2010, para que a Prefeitura de Salvador devolva a gestão dos trens urbanos e a administração do Metrô para a União e à CBTU. O MPF-BA concluiu que a Prefeitura não dispõe de “experiência administrativa” e “capacidade financeira” para gerir o sistema ferroviário e metroviário da cidade. As obras do metrô de Salvador já duram mais de 10 anos e há um sucateamento de trens urbanos de passageiros.

Outro exemplo de PPP que se pretende implementar é a do metrô de Porto Alegre. O valor do investimento é previsto em R\$ 2,2 bilhões, sendo que R\$ 1,5 bilhão virá do Governo Federal. São projetadas isenções fiscais de até R\$ 265 milhões. A implantação seguirá o modelo de Parceria Público-Privada (PPP), com execução e gestão por uma empresa privada, que aportará R\$ 323 milhões, recursos que serão ressarcidos pelo município em cerca de R\$ 300 milhões, após o começo da operação. Trocando em miúdos, a empresa privada entrará com R\$ 23 milhões em uma obra de R\$ 2,2 bilhões, isto é, os empresários privados entrarão com 1% do total do investimento.¹⁶

A “estadualização” e privatização do metrô de Belo Horizonte

A operação do metrô de Belo Horizonte é uma das mais produtivas da CBTU. Porém, há uma contradição, pois os investimentos minguiaram desde 2003. Curiosamente, o primeiro projeto de PPP para metrô do governo Dilma é o de Belo Horizonte. Veja a notícia veiculada por grande meio de comunicação de Minas Gerais:

CBTU-METRÔ BELO HORIZONTE SERÁ PRIVATIZADO. A novela do metrô de Belo Horizonte deve, enfim, chegar ao fim com a liberação de R\$ 1,7 bilhão do Governo Federal para tirar do papel a Parceria Público-Privada (PPP), que vai viabilizar a expansão e modernização do trem urbano. O sinal verde partiu da presidente Dilma Rousseff (PT) na semana passada.¹⁷

A proposta de PPP do metrô de Belo Horizonte prevê que a União, ao transferir o sistema, repasse R\$ 1,7 bilhão para obras e fique com as dívidas trabalhistas. O Estado de Minas Gerais entraria com recursos da ordem de R\$ 600 milhões. O parceiro privado arcaria com investimentos da ordem de R\$ 1,2 bilhão. A partir do quarto ano da operação, a concessionária privada estará ganhando dinheiro. Além disso, terá R\$ 600 milhões do Governo Estadual como “contraprestação pecuniária”. Seu investimento será de somente R\$ 600 milhões, que pagará com tarifas.

O Sindicato dos Metroviários de Belo Horizonte informa que bastariam R\$ 3,8 bilhões para implantar as linhas 2 e 3 do metrô e resolver o problema de transporte público de Belo Horizonte.

O sistema estadualizado de São Paulo

O metrô de São Paulo tem 5 linhas, com 74,3 km e transporta 4 milhões de usuários por dia. É o metrô mais superlotado do mundo. A CPTM, companhia de trens urbanos, atende a 22 municípios da região metropolitana de São Paulo, totalizando 260 km e transporta 2 milhões de usuários por dia.

O sistema está apresentando muitos problemas: somente em 2011, foram relatadas 59 panes, dobrando as ocorrências. Segundo a diretoria do Sindicato dos Metroviários de São Paulo, isso acontece porque o sistema está “saturado devido às décadas de inanição”. **As peças, equipamentos e funcionários estão trabalhando no limite.** Os problemas resultam de uma combinação de redução de investimentos na rede e superlotação. Além disso, houve uma redução geral de funcionários, enquanto se registrou aumento de passageiros. O tensionamento da mão de obra está chegando aos limites insuportáveis, gerando doenças ocupacionais de todo tipo.

O Governo Estadual utiliza um mecanismo maléfico, onde os usuários pagam integralmente os custos da operação, através da tarifa. Entre 1995 e 2011, as tarifas subiram 263%, enquanto a inflação foi de 131%, a passagem deveria custar R\$ 1,84 em vez de R\$ 3,00. Cada usuário é lesado em R\$ 1,16 por passagem. O Governo Estadual e o Metrô abocanham quase R\$ 1 bilhão por ano.

As declarações do governo Alckmin reafirmam que a expansão da rede metroviária será feita através de PPPs. O governo anunciou a privatização, através de PPP da linha 5 (lilás) e as novas linhas 6 (laranja) e 15 (branca). Essa orientação privatista já resultou em nove mortos e gastos de R\$ 2,4 bilhões na linha 4 (amarela), que é operada por uma empresa privada (Via Quatro, das construtoras Andrade Gutierrez e Camargo Corrêa). O governo do Estado investiu 73% dos recursos nesta linha, enquanto as construtoras investiram apenas 27% do total.

As obras polêmicas no setor de transporte – o trem-bala

Segundo engenheiros especializados, o tempo médio “porta a porta” gasto de avião entre São Paulo e Rio de Janeiro é de quatro horas e 20 minutos. No caso do trem-bala, este tempo será de quatro horas e 25 minutos.

O valor que será gasto na execução do trem-bala de São Paulo ao Rio de Janeiro é de cerca de R\$ 33 bilhões, dinheiro suficiente para construir 300 km de metrô nas principais capitais do país ou 11 mil km de ferrovia para carga ou passageiros. A obra será realizada para garantir lucros para as grandes construtoras e multinacionais associadas. O trem-bala contará com empréstimo de R\$ 20 bilhões do BNDES a juros baixos e ainda R\$ 5 bilhões de doação do governo para o caso da demanda de passageiros ser menor do que a projetada.

Apesar de ser um investimento necessário para modernizar os transportes de massa, não é o investimento mais adequado ao Brasil de hoje, na situação de caos em que se encontra o transporte urbano de passageiros.

A polêmica sobre o monotrilho

Boa parte da proposta de expansão do metrô em São Paulo se dará através de monotrilho e não com metrô subterrâneo. Se prevê a construção das seguintes linhas de monotrilho: Vila Prudente-Cidade Tiradentes, Jabaquara, aeroporto de Congonhas e Morumbi e uma linha ligando a estação Tamanduateí ao ABC.

O monotrilho não é adequado para sistemas de transporte de alta capacidade. É um sistema de média capacidade, cuja utilidade é servir de elo entre linhas. O custo do quilômetro de monotrilho sairá pelo dobro do que afirma o governo de São Paulo e, no fim da obra, pode-se chegar ao mesmo preço de uma linha normal de metrô subterrâneo, de alta capacidade. O governo Alckmin está de olho nas eleições e a obra do monotrilho é mais rápida e mais “vistosa”, podendo render dividendos eleitorais.

O monotrilho foi refutado em Recife por especialistas que foram unânimes em afirmar que este não é o modelo mais recomendado para o transporte de massa, além de ser mais caro. O monotrilho também foi suspenso em Manaus pelo Ministério Público Federal, que considerou a obra de alto custo e com muitas irregularidades, que tornará a tarifa muito alta.

Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) X Corredores Exclusivos de Ônibus (BRT)

O Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) tem características semelhantes às de um metrô, mas opera em velocidades menores e com um número menor de passageiros. Enquanto uma linha de metrô transporta, em média, 60 mil passageiros por hora/sentido, um VLT, normalmente formado por dois vagões, transporta cerca de 30 mil. O VLT não pode ser “o” sistema das cidades, porque ele é auxiliar ao sistema de alta capacidade. Sua implantação representa metade do custo do metrô e é próximo ao valor do trem urbano modernizado. Pode ser usado para substituir os ônibus nos corredores. Sendo todo elétrico, é mais econômico e menos poluente.

Porém, a maioria dos governos estaduais e municipais vai investir nos Corredores Exclusivos de Ônibus, com estações que permitem o pagamento da passagem fora dos veículos, os chamados BRTs. Das 12 cidades-sedes da Copa de 2014, nove vão adotar o sistema, por ter menor custo e construção mais rápida.

Tanto o VLT quanto o BRT são investimentos necessários para a solução integrada da crise do transporte público. Porém, são soluções complementares do sistema metroferroviário de alta capacidade. Os governos deveriam utilizar-se da realização da Copa no Brasil para construir e expandir um sistema de transporte integrando o metrô subterrâneo e os trens urbanos de superfície, já considerando o crescimento dos grandes centros urbanos. Ao apostar em sistemas de média capacidade, como o BRT, corre-se o risco do sistema já nascer saturado, quando for implantado dentro de alguns anos.

Soluções para o sistema de transporte no Brasil

A primeira medida para resolver a crise dos transportes coletivos de massas é muito simples: **o metrô e os trens devem ser os principais meios de transporte público**, como é nas cidades de Nova Iorque, Londres, Paris e Tóquio, onde se combina uma vasta rede de trens subterrâneos e de superfície. O eixo principal do plano deve ser a integração metroferroviária nas capitais onde existem e a construção de metrôs e trens de superfície onde não existem, somado à reconstrução de uma vasta rede nacional de trens de passageiros regionais, ligando as grandes capitais e cidades médias do país, como havia na década de 1950.

Isto só é possível com uma aplicação de 2% do PIB nos transportes, priorizando alocação de recursos na construção e recuperação da malha metroferroviária nacional, invertendo a matriz de rodoviária para ferroviária.

Antes de especificar as soluções para este problema, analisemos o **Plano Nacional de Logística e Transporte (PNLT)** do Governo Federal 2008/2023. Segundo este Plano, o setor rodoviário receberá 29% dos investimentos, o ferroviário 47% e o hidroviário

4% dos investimentos. Pela previsão do PNLТ, entre 2008 e 2011 o governo gastaria R\$ 140 bilhões, cerca de R\$ 35 bilhões ao ano ou 1% do PIB. O PAC 1 gastou R\$ 20 bilhões por ano em transporte entre 2007 e 2010, bem abaixo do gasto previsto no PNLТ.

Apesar de ambicioso, o PNLТ não conseguirá resolver a crise dos transportes no Brasil, devido às suas insuficiências: foi montado para abrir corredores de exportação para produtos minerais e do agronegócio, dentro do plano de tornar o Brasil o “celeiro” do mundo. Portanto, o eixo do plano é o transporte de carga e não de passageiros.

O investimento é muito tímido e alcançará no máximo 1% do PIB por ano, quando o necessário para mudar a matriz de transporte é de 2% do PIB. Para efeitos de comparação, os países denominados BRICs (China, Índia e Rússia, além do Brasil) aplicam entre 4 e 6% do PIB em transportes por ano.

Partindo da elaboração do PNLТ, do planejamento estratégico da Confederação Nacional dos Transportes e das propostas do Ministério dos Transportes, o ILAESE confeccionou um Plano Quinquenal, apoiado em três partes interligadas:

Figura 9 - Investimentos necessários para a equiparação do transporte das grandes cidades brasileiras à Nova Iorque – R\$ em valores de 2010

Município	km metrô/trem hoje	Expansão em km	Financiamento total em R\$	Investimentos anuais
São Paulo*	321	529	R\$ 63.480.000.000,00	R\$ 12.696.000.000,00
Rio de Janeiro*	267	248	R\$ 29.760.000.000,00	R\$ 5.952.000.000,00
Salvador	13	118	R\$ 14.160.000.000,00	R\$ 2.832.000.000,00
Brasília	42	71	R\$ 8.520.000.000,00	R\$ 1.704.000.000,00
Fortaleza	37	71	R\$ 8.520.000.000,00	R\$ 1.704.000.000,00
Belo Horizonte	28	77	R\$ 9.240.000.000,00	R\$ 1.848.000.000,00
Manaus	0	79	R\$ 9.480.000.000,00	R\$ 1.896.000.000,00
Curitiba	13	64	R\$ 7.680.000.000,00	R\$ 1.536.000.000,00
Recife	71	91	R\$ 10.920.000.000,00	R\$ 2.184.000.000,00
Porto Alegre	35	27	R\$ 3.240.000.000,00	R\$ 648.000.000,00
Belém	0	61	R\$ 7.320.000.000,00	R\$ 1.464.000.000,00
Goiânia	0	57	R\$ 6.840.000.000,00	R\$ 1.368.000.000,00
Campinas	0	48	R\$ 5.760.000.000,00	R\$ 1.152.000.000,00
São Luís	0	48	R\$ 5.760.000.000,00	R\$ 1.152.000.000,00
Maceió	32	9	R\$ 1.080.000.000,00	R\$ 216.000.000,00
Teresina	13	23	R\$ 2.760.000.000,00	R\$ 552.000.000,00
Natal	56	3	R\$ 360.000.000,00	R\$ 72.000.000,00
Campo Grande	0	35	R\$ 4.200.000.000,00	R\$ 840.000.000,00
João Pessoa	30	2	R\$ 240.000.000,00	R\$ 48.000.000,00
São José dos Campos	0	28	R\$ 3.360.000.000,00	R\$ 672.000.000,00
Ribeirão Preto	0	27	R\$ 3.240.000.000,00	R\$ 648.000.000,00
Uberlândia	0	27	R\$ 3.240.000.000,00	R\$ 648.000.000,00
Sorocaba	0	26	R\$ 3.120.000.000,00	R\$ 624.000.000,00
Aracaju	0	25	R\$ 3.000.000.000,00	R\$ 600.000.000,00
Feira de Santana	0	24	R\$ 2.880.000.000,00	R\$ 576.000.000,00
Cuiabá	0	24	R\$ 2.880.000.000,00	R\$ 576.000.000,00
Juiz de Fora	0	23	R\$ 2.760.000.000,00	R\$ 552.000.000,00
Joinville	0	23	R\$ 2.760.000.000,00	R\$ 552.000.000,00
Londrina	0	22	R\$ 2.640.000.000,00	R\$ 528.000.000,00
Porto Velho	0	19	R\$ 2.280.000.000,00	R\$ 456.000.000,00
Florianópolis	0	19	R\$ 2.280.000.000,00	R\$ 456.000.000,00
Santos	0	18	R\$ 2.160.000.000,00	R\$ 432.000.000,00
São José do Rio Preto	0	18	R\$ 2.160.000.000,00	R\$ 432.000.000,00
Macapá	0	18	R\$ 2.160.000.000,00	R\$ 432.000.000,00
Rio Branco	0	15	R\$ 1.800.000.000,00	R\$ 360.000.000,00
Vitória	0	14	R\$ 1.680.000.000,00	R\$ 336.000.000,00
Boa Vista	0	13	R\$ 1.560.000.000,00	R\$ 312.000.000,00
Total	958	2.044	R\$ 245.280.000.000,00	R\$ 49.056.000.000,00

FONTE: Elaboração do ILAESE, em base a valores fixados pelo governo e mercado. Realizado equivalência de 4,4 cm de trilhos por habitante, média de Nova Iorque (2012).

Triplicar a malha metroferroviária nas grandes cidades

A Figura 9 sugere investimentos para a construção e a integração de metrô e trens urbanos nos grandes centros metropolitanos do Brasil, com população superior a 500 mil habitantes (que incorpora quase 40% da população brasileira).

A proposta faz uma equiparação das grandes cidades brasileiras ao estágio do metrô de Nova Iorque. Hoje, a malha metroferroviária está em torno de 958 km, distribuída em 13 cidades, adiante elencadas. Pela proposta, se atingiria 37 cidades, aumentando em 2.044 km de linha metroferroviária, alcançando um total de 3.002 km, portanto, triplicando a linha. O valor total deste investimento alcança a cifra de R\$ 245 bilhões.

Com modesto gasto de R\$ 49 bilhões ao ano, durante 5 anos se poderia equiparar a malha metroferroviária das principais cidades brasileiras à Nova Iorque, um dos sistemas metroferroviários de transportes de passageiros mais avançados do mundo.

Implantar um sistema de trens regionais, interligando as capitais com grandes cidades do interior

A proposta consiste em reconstruir a rede de trens regionais que une as capitais e grandes cidades no interior dos Estados. Esta proposta está sendo discutida no Ministério dos Transportes (Eng. Afonso Carneiro Filho) e foi elaborada pelo Coppe/UFRJ. Pelo projeto, seriam construídos 4.026 km de linha ferroviária, unindo 250 cidades médias. O custo total do investimento seria algo em torno de R\$ 19,1 bilhões, como se especifica na Figura 10.

A execução de um plano deste calibre, apoiada nas demais propostas elencadas, permitiria a universalização do transporte público de passageiros. O plano se complementaria com a mudança na estrutura do financiamento do transporte público, que hoje se baseia na cobrança de tarifas altas, ao contrário dos países desenvolvidos. Uma medida muito simples garantiria boa parte desta universalização: que os empresários paguem integralmente o custo

Figura 10 - Projeto de Trens Regionais – R\$ em valores de 2010

TRENS REGIONAIS - CIDADES A LIGAR

São Cristóvão–Aracaju–Laranjeiras	Betim–Sete Lagoas
Londrina–Maringá	Joinville–Mafra
Bento Gonçalves–Caxias do Sul	Ouro Preto–Viçosa
Recife–Caruaru	Barra do Piraí–Itatiaia
Campos–Macaé	Cachoeira do Sul–Santa Maria
Belo Horizonte–Ouro Preto–Lafaiete	Cachoeiro do Itapemirim–Vitória
Itajaí–Blumenau–Rio do Sul	Varginha–Cruzeiro
Pelotas–Rio Grande	Campinas–Poços de Caldas
Campinas–Araraquara	Cabedelo–Campina Grande
Santa Cruz–Mangaritiba	Santos–Jacupiranga
Bocaiuva–Montes Claros–Janaúba	Luziânia–Brasília
São Paulo–Tapetinga	Campo Grande–Miranda
Conceição da Feira–Salvador–Alagoinhas	Fortaleza–Sobral
Codó–Teresina	Natal–Mossoró
4.026 km ao custo de R\$ 19.169.433.628,00	

FONTE: Elaboração do ILAESE, em base a proposta do Ministério dos Transportes (2011)

notas

da viagem dos seus funcionários. O Governo Federal se responsabilizaria pela implantação e ampliação das redes metroviárias e ferroviárias em todo o país e depois aplicaria uma política de subsídio para o barateamento das tarifas.

Ampliação da ferrovia de carga

Ampliar a rede ferroviária de carga do país em 21 mil km, para alcançar o total de 50 mil km. Esta é a meta do PNLT do Governo Federal, no que tange à ferrovia de carga. O investimento alcançaria R\$ 70 bilhões. O projeto do IPEA sobre o setor ferroviário de cargas diz que serão necessárias 141 obras de infraestrutura para melhorar a eficiência do transporte ferroviário de carga no Brasil. Elas custarão, ao todo, R\$ 77,8 bilhões.

Investimento necessário para pôr fim à crise do transporte público

Defendemos que se utilize 2% do PIB por ano no setor de transporte, priorizando o transporte metroferroviário de massa. Isto significa R\$ 73 bilhões por ano (em valores de 2010). O total do investimento necessário para as três propostas apresentadas é de R\$ 340 bilhões. Pode ser realizado com um plano quinquenal, portanto, gastando-se R\$ 68 bilhões por ano, o que representa 1,8% do PIB. Ainda sobraria 0,2% do PIB para o que exceder as projeções iniciais. Para quem achar muito, o que o Brasil gastou em 2011, pagando juros da dívida pública, alcançou a soma bilionária de R\$ 708 bilhões. Dez vezes mais do que se necessita para resolver o problema do transporte público no Brasil. **US**

1. DNER, 2001.
2. DOURADO, Anísio Brasileiro de F. Aspectos socioeconômicos da expansão e decadência das ferrovias no Brasil. 1994.
3. VELHOS TRILHOS: TRANSPORTE DE MASSA E O PATRIMÔNIO CULTURAL FERROVIÁRIO — Leonel Brizola Monastirsky — 2010.
4. Folha de S. Paulo e Revista Exame 2010.
5. Perspectivas de Investimento 2010-2013. Logística - Estratégia geral, ações necessárias e previsão de investimento nos setores portuário, ferroviário e rodoviário - Dalmo dos Santos Marchetti – abril de 2011.
6. Dados da Revista Exame Maiores e Melhores, julho de 2011.
7. Dados do BNDES, 2010.
8. Infraestrutura Econômica no Brasil: diagnósticos e perspectivas para 2025 - Livro 6 - Volume 1 – IPEA – 2010.
9. Nota do Ministério Público Federal, distribuída em 10 de junho de 2011.
10. Procuradoria da República no Estado de São Paulo. Publicada em 25/5/2011.
11. PROJETO-PILOTO. **RELATÓRIO DE PROGRESSO Nº 1** - Casa Civil da Presidência da República - Ministério da Fazenda - Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão - Brasília, DF, Brasil - março de 2005.
12. Relatório Anual da ANTT 2009.
13. Valor Econômico, publicada em 25/1/2011.
14. Site da CBTU. Disponível em: www.cbtu.org.br, em História da CBTU.
15. Programa de Descentralização da Gestão dos Trens Urbanos, Governo Federal, 2003.
16. Jornal do Commercio – RS. Publicada em: 29/3/2011.
17. Jornal Hoje em Dia – 1 de março de 2011.