

Diferentes perspectivas sobre o sistema ferroviário brasileiro

Brasília, 24 de junho de 2009.

O sistema de transportes brasileiro é, constantemente, alvo de críticas. Atualmente, à medida que se aproxima a Copa de 2014 e se estreita o cronograma de execução das obras, mais se pode observar a necessidade de aprimoramento do setor. A modalidade urbana, a integração entre os diversos modais, a capacidade dos transportes públicos de passageiros e a segurança no tráfego são alguns dos pontos debatidos.

De acordo com dados fornecidos pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), cerca de 25% do transporte no Brasil é feito sobre trilhos. A extensão da malha ferroviária é de 29.817km. Sua utilização presta-se, essencialmente, para o transporte de cargas. “Trata-se de uma malha ferroviária muito aquém das demandas potenciais para um país de vocação naturalmente ferroviária, pelas distâncias e pelos volumes das cargas transportadas”, afirma o diretor da Diretoria de Infraestrutura Ferroviária do Dnit (DIF/Dnit), eng. Rômulo do Carmo Ferreira Neto.

A política governamental e a iniciativa privada

O Dnit – órgão responsável por implementar o Plano de Revitalização das Ferrovias – definiu como prioridades, entre outras, a segurança do tráfego e a solução dos conflitos gerados por ferrovias que atravessem zonas urbanas. “Temos,

inclusive, o Programa Nacional de Segurança Ferroviária em Áreas Urbanas (Prosefer), que envolve investimentos em intervenções pontuais consideradas fundamentais para a malha ferroviária, tais como passagens de nível, contornos ferroviários, viadutos, passagens inferiores e passarelas”, conta Rômulo Neto.

Hoje, a principal destinação do setor é o transporte de cargas: produtos siderúrgicos, grãos, minérios, contêneires, entre outros. O professor adjunto do Programa de Pós-graduação em Transportes da Universidade de Brasília, doutor em Engenharia Ricardo Oliveira de Souza, comenta que, após as privatizações ocorridas na década de 90, foi deixado de lado o transporte ferroviário de massa. Segundo pesquisa realizada pelo colaborador do Projeto Pensar o Brasil do Conselho Federal de Engenharia, Arquitetura e Agronomia (Confea), Raphael Padula, a concentração de passageiros no modal rodoviário ultrapassa 90% do total.

De acordo com o Plano Nacional de Logística e Transportes, para o desenvolvimento da matriz de transportes brasileira são recomendados, até 2023, investimentos da ordem de R\$ 50,6 bilhões (29,4%) em infraestrutura para o setor ferroviário. Para o rodoviário, R\$ 74,2 bilhões (43,0%). Neto explica que, numa comparação simplesmente numérica pode-se dizer que a política dos transportes tende a continuar priorizando o setor rodoviário. “Entretanto, deve-se considerar que a extensa malha rodoviária (73 mil quilômetros) exige manutenção constante, consumindo boa parte dos recursos do setor. Além disso, uma vez que não é responsabilidade da DIF/Dnit a manutenção da malha ferroviária concedida aos operadores privados, os recursos públicos para o setor se destinam, prioritariamente, a projetos e obras novas, seja de adequação e modernização das ferrovias existentes, seja de ampliação da malha atual”, afirma.

Segundo a Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF), com o processo de desestatização, nos últimos dez

anos, a iniciativa privada investiu R\$ 18,8 bilhões no setor e, com isso, o volume de carga transportada cresceu 81,5%. A redução do índice de acidentes em 80,7% também foi um fator diferencial. Segundo o diretor-executivo da Associação, Rodrigo Vilaça, “o aumento da produtividade do transporte em 2008 reduziu o fluxo de 31 mil caminhões por dia nas estradas, melhorando, assim, o tráfego nas rodovias”.

Para Vilaça, é necessária uma ação conjunta entre concessionárias, governo federal e órgãos reguladores para equacionar os obstáculos referentes ao setor ferroviário. A expectativa para o setor é que sejam construídos mais de sete mil quilômetros até 2015. Entretanto, para isso, é necessário superar problemas físicos e operacionais.

As metas, os benefícios e as dificuldades

Falando sobre as perspectivas do setor para o futuro, o diretor do Dnit afirma: “Nosso objetivo é a complementação da malha ferroviária para transformá-la numa matriz que atenda de fato às necessidades do país. Para tal, temos o Programa de Expansão da Malha – que inclui empreendimentos de alta relevância, como o Ferroanel de São Paulo – Tramo Norte, a Ferrovia Ferronorte Rondonópolis (entre Alto Araguaia – GO e Rondonópolis – MT), a Ferrovia Litorânea em Santa Catarina (entre Araquari e Imbituba) e a Ferrovia Leste-Oeste, também em Santa Catarina, (ligando os municípios de Itajaí e Chapecó)”. A meta do Ministério dos Transportes, ainda para este ano, é de promover a diversificação das cargas do modal ferroviário, aumentando a sua participação na matriz de transportes de 21% para 30%.

Entretanto, para que isso aconteça, alguns problemas precisam ser resolvidos. “Além de estar concentrada na região centro-sul do país, a malha ferroviária brasileira constitui-se em

grande parte de corredores de transporte não integrados operacionalmente entre si. Há que se promover essa integração e expandir a malha ferroviária para as outras regiões do país”, explica Neto. Segundo o diretor, a maior dificuldade para a implantação de uma nova ferrovia se deve ao elevado custo de construção, em torno de R\$ 4 a R\$ 5 milhões por km.

“São sistemas complexos que, para serem colocados em funcionamento, precisam de todo um sistema de sinalização já pronto, de um controle operacional já em funcionamento, de oficinas de manutenção e de conservação permanente da obra, por exemplo”, explica o professor Oliveira. Além desses fatores, Vilaça complementa: “os gargalos são inúmeros. As ferrovias foram projetadas há mais de 100 anos, seu traçado e objetivo eram para um mercado hoje inexistente”.

Por outro lado, uma das vantagens do sistema ferroviário é a questão ambiental. Oliveira recorda que o avião, por exemplo, é um dos grandes poluentes da atualidade. “O trem, ao contrário, usa eletricidade, energia renovável, estaríamos a favor do meio ambiente”, afirma.

Além disso, o tempo, no caso de transportes de passageiros costuma ser um benefício. O professor lembra que, de acordo com estudos realizados, o “uso do trem em percursos de 250km a 1000km compensa mais do que o uso de um carro ou avião. Para distâncias inferiores a 250km, é melhor utilizar o carro e, acima de 1000km, o avião”.

A educação voltada para o setor ferroviário

Nas últimas décadas, a educação direcionada para o setor ferroviário tem sido deixada de lado. O professor Oliveira comenta que na época de sua graduação a disciplina era obrigatória. “Hoje, em algumas faculdades de Engenharia, passou a ser optativa e até mesmo abolida”, destaca.

Entretanto, ele pondera que, com o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), novas demandas na área voltaram a surgir, inclusive nas faculdades.

“Não há muitos profissionais qualificados nessa área”, afirma. “Mas a expansão do setor, inclusive com projetos de veículos leves sobre trilhos, trens-bala e metrô, está fazendo com que os alunos queiram cursar a disciplina”. Ele explica que a matéria que trata do transporte ferroviário é complexa. Abrange desde a construção, traçado da via, sinalização e manutenção, até a operação dos veículos, tanto de cargas quanto de passageiros.

Segundo Rômulo Neto, “a questão de pessoal especializado é crítica”. Ele comenta que houve uma estagnação na formação de mão-de-obra especializada, mesmo antes do processo de desestatização. “Em razão da crescente demanda, algumas operadoras de transporte ferroviário estão investindo na formação de pessoal, inclusive com cursos de pós-graduação na área de Engenharia Ferroviária”, conta. Apesar da iniciativa, ele diz que “trata-se de iniciativa louvável, porém insuficiente, já que a questão transcende a formação, envolvendo também aspectos relativos a salário, motivação e permanência”.

Por último, Vilaça informa que a ANTF tem buscado resgatar cursos ferroviários junto à área acadêmica, com conseqüente renascimento da carreira de técnicos e engenheiros ferroviários. Foram destacados os seguintes cursos: a criação da Academia MRS para formação de profissionais dos níveis operacional, técnico e gerencial; o curso de pós-graduação em Engenharia Ferroviária da Universidade Corporativa da CVRD em conjunto com a PUC-MG; a parceria com o Senai para formação de operadores ferroviários; a universidade cooperativa Uniaal com programas para formação específica da atividade ferroviária; entre outros.

Tânia Carolina Machado
– Assessoria de Comunicação do Confea