

Setor privado investe mais em ferrovia que governos Lula e FHC, indica pesquisa

Desde 1999, quando começava a segunda gestão do presidente Fernando Henrique Cardoso, o capital privado investe mais em ferrovias do que o Estado brasileiro, de acordo com pesquisa divulgada nesta quarta-feira (19) pelo Ipea (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada), ligado ao governo federal. Enquanto as injeções feitas pelo capital particular avançaram no período, as do Palácio do Planalto apenas oscilaram.

Os dados indicam também que a predominância do transporte rodoviário fez a participação do sistema ferroviário se limitar, em 2008, a apenas 30% do volume carregado –enquanto em outras nações esse número supera os 50%. Esse é um dos gargalos na infraestrutura brasileira que dificultam investimentos de longo prazo, já que há dificuldades no escoamento da produção agrícola do interior.

Em 1999, três anos após a privatização do setor, o Estado investiu apenas R\$ 20,9 milhões em ferrovias, enquanto as empresas privadas usaram R\$ 232,8 milhões em concessionárias desse tipo de transporte, informa o Ipea. Desde então, os investimentos privados só aumentaram e, em 2004, superaram R\$ 1 bilhão pela primeira vez. Há dois anos, último ano da série, foram R\$ 4,3 bilhões.

Já o setor público teve seu maior investimento em ferrovias em 2007, na gestão do presidente Luiz Inácio Lula da Silva: R\$ 352 milhões. Naquele mesmo ano, o capital privado –capitaneado no Brasil pela mineradora Vale, a siderúrgica CSN e a empresa de logística ALL– injetou R\$ 2,365 bilhões na construção de ferrovias para uso industrial. Mais de R\$ 2 bilhões de diferença.

“Os investimentos do setor público pouco se alteraram na última década de modo que a expansão da malha e das obras ferroviárias tem sido feita principalmente com recursos das concessionárias. Um dos objetivos do processo de privatização era exatamente este, o de reduzir a necessidade de investimentos públicos no setor, que seriam supridos pelos investimentos privados”, diz o estudo do Ipea.

A predominância do setor rodoviário – que gera mais poluição e tem custo mais elevado com o passar do tempo– também se mostra no percentual dos recursos de transportes destinados pelos cofres públicos exclusivamente às ferrovias. Desde o início da série, o número mais alto veio em 2001: quando o sistema ferroviário recebeu 20,18% do total (o que equivaleu a R\$ 209 milhões).

Já o capital privado, mesmo em um ano de investimentos incipientes, foi mais agressivo. Em 2000, injetou R\$ 293 milhões liberados pelo BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social) –ou 27,9% dos recursos aplicados no setor de transportes pela iniciativa particular.

Prioridades

O estudo indica que a malha ferroviária brasileira conta com 12 ferrovias de transporte de carga, com cerca de 28 mil km de extensão. Entre 1999 e 2008, o volume transportado subiu 79,6%, com destaque para os carregamentos de minério de ferro, carvão mineral, soja, milho, açúcar, entre outros. Esses produtos são escoados principalmente pelas ferrovias Vitória a Minas, Carajás, e MRS Logística, controladas por Vale e CSN. O Ipea estima que são necessárias 141 obras de infraestrutura para melhorar a eficiência e a competitividade.

Entre as obras prioritárias, conforme sugerido pelo Ipea e pelo PAC (Programa de Aceleração do Crescimento), estão a ligação pela Transnordestina entre os portos de Pecém (CE) e Suape (PE), a extensão da ferrovia Norte-Sul até o porto de Rio Grande (RS) e o corredor nessa mesma via para o interior de São Paulo.

Com base em investimentos privados e públicos esperados pelo PAC, o mapa indica que a atual malha brasileira poderia ser expandida para pelo menos 40 mil km até 2020. Cerca de R\$ 20 bilhões seriam investidos para esses projetos, mas esse montante seria ligado principalmente a desembolsos do BNDES, e não a injeções diretas do orçamento.

Graças a pesados investimentos públicos, a China já tem 86 mil km e planeja ampliar sua rede para 125 mil km nos próximos anos.

Fonte: Uol