

A inviabilidade do trem-bala

Diário do Comércio

Marcos Cintra – 28/08/2012

O governo não desistiu do chamado Trem de Alta Velocidade (TAV), mais conhecido como trem-bala. Esse polêmico projeto, que tem custo estimado em R\$ 33,2 bilhões, pretende interligar São Paulo e Rio de Janeiro. A previsão é que as obras ocorram entre 2014 e 2019.

A ideia agora é tentar viabilizá-lo por meio de uma parceria do poder público federal com a iniciativa privada, com o governo assumindo todos os riscos do empreendimento.

Em primeiro lugar, com base no estudo Trens de Alta Velocidade: Experiência Internacional, de Sander Lacerda, economista do BNDES, entregar o TAV em 2019 é uma meta difícil de ser cumprida, quando se vê que na Coreia do Sul a primeira fase de implantação do trem-bala, com 224 quilômetros de extensão, precisou de dez anos para ser concluída. O governo pretende construir mais de 500 quilômetros em seis anos, sendo que projetos dessa magnitude costumam encontrar resistência de ambientalistas, causando atrasos nas obras.

Outra questão se refere ao custo de R\$ 33,2 bilhões do TAV. Há estimativas apontando que ele seria pelo menos um terço mais caro e outras calculam que pode chegar a R\$ 50 bilhões. Esse é um ponto de difícil comparação porque há aspectos que, conforme lembra o estudo do BNDES, variam em função das características do terreno, condições de financiamento, quantidade de estações etc. Mas cumpre citar que no caso dos 224 quilômetros da Coreia do Sul foram gastos US\$ 16 bilhões, o equivalente a R\$ 32 bilhões.

Um terceiro ponto a se considerar é que a ideia de ligar São Paulo ao Rio de Janeiro através do trem-bala, que pode levar uma hora e meia para percorrer o trajeto, sugere que essa seria uma alternativa viável ao transporte aéreo e que isso poderia servir para desafogar o superlotado aeroporto de Congonhas. Ocorre que um levantamento realizado em 2008 estimou que seu tráfego aéreo seria reduzido em apenas 8,8% com o TAV.

Uma quarta questão é a falta de estimativas precisas da demanda para os serviços do TAV. Tempos atrás, as tarifas econômicas máximas foram definidas entre R\$ 149,85 para os horários normais e R\$ 199,73 nos horários de pico. Mas, como ficaria a viabilidade do projeto se a procura fosse muito aquém da esperada? Poderá haver comprometimento dos serviços ou as tarifas serão majoradas, tornando o serviço incapaz de concorrer com o transporte aéreo?

Além disso, é importante chamar a atenção para o fato do TAV existir apenas em países de renda elevada, como França, Japão, Inglaterra, Coreia do Sul e outros.

O governo deveria agir com bom senso e esquecer o trem-bala. O dinheiro gasto nesse projeto traria maior benefício se aplicado na expansão do metrô nas principais capitais. Só na cidade de São Paulo, que precisa urgentemente investir em transporte público de alta capacidade, daria para construir pelo menos mais 180 quilômetros de vias, o que multiplicaria por quatro a atual malha metroviária.

O TAV pode criar uma imagem de modernidade para o País, mas a relação custo- benefício do projeto não o justifica.

