

Comparação das ferrovias Alemãs e do Brasil

É um dos pontos mais debatidos entre planejadores ferroviários, economistas de infraestrutura e antigos quadros da própria ferrovia brasileira fazendo a comparação entre a reforma alemã de 1994 e a concessão brasileira iniciada em 1996, onde mostra dois caminhos completamente distintos para resolver praticamente o mesmo problema, que era as ferrovias estatais deficitárias e tecnologicamente atrasadas.

A questão central nos anos 1990, com relação às ferrovias, podemos fazer uma comparação entre Alemanha e o Brasil, da seguinte forma conforme quadro abaixo:

País	Situação
Alemanha	duas ferrovias falidas após reunificação
Brasil	sistema RFFSA altamente deficitário

(*) Ambos precisavam reformar o sistema, mas as soluções foram opostas.

A situação da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), criada em 1957, chegou aos anos 1980 com:

- mais de **22.000 km de linhas**;
- múltiplas bitolas;
- baixa produtividade;
- forte interferência política;
- perda de carga para rodovias.

Problemas reais:

- déficit operacional;
- material rodante obsoleto;
- baixa velocidade média;
- passivo trabalhista elevado;
- sinal de reforma era inevitável.

A situação do modelo alemão (1994), após a reunificação, havia duas empresas: Bundesbahn (Oeste) e Reichsbahn (Leste), e ambas praticamente insolventes, e assim a Alemanha criou a Deutsche Bahn (DB AG) em 1994, mas atenção ao ponto decisivo de não concedeu a ferrovia, e fez a corporatização estatal, ou seja, empresa pública com gestão privada, patrimônio preservado e rede mantida como sistema nacional.

A Alemanha cria uma estrutura fazendo a separação interna por funções, da seguinte maneira: a infraestrutura fica com DB Netz, transporte de passageiros com DB Regio/DB Fernverkehr e o transporte de carga com DB Cargo. Sendo

assim, o resultado é que infraestrutura permaneceu **bem público estratégico** e os operadores privados passaram a usar a rede depois.

Já o modelo brasileiro (1996) adotou a concessão verticalizada, e dessa forma cada concessionária recebeu: trilho, operação, capacidade e gestão da malha, conforme os exemplos da MRS Logística, Rumo Logística, Vale S.A. e outras.

Diferença Estrutural Crítica

- **Alemanha** uma rede nacional com vários operadores;
- **Brasil** várias redes privadas sem o controle do sistema nacional.

Qual é o problema da concessão direta ao conceder integralmente a malha como ocorreu:

- recuperação rápida de trechos rentáveis;
- abandono funcional de trechos secundários;
- perda da lógica de rede;
- redução da interoperabilidade.

(**) A ferrovia deixou de ser sistema e virou corredor logístico.

O que a Alemanha evitou e compreendeu que o trilho ferroviário é monopólio natural, sendo assim, logo a competição deve ocorrer sobre o trilho e não entre trilhos isolados. Esse conceito é base da política europeia atual.

E qual seria o modelo ideal de transição para o Brasil (Hipótese Técnica)? Se o Brasil tivesse seguido lógica semelhante à transformação da RFFSA passaria empresa pública corporativa (modelo DB), com a infraestrutura permanecendo pública, preparando a separação funcional criando de unidades: de infraestrutura nacional, a operação carga, a operação regional e de passageiros metropolitanos.

E por fim, faria a licitação para as empresas privadas operarem pagando pedágio ferroviário, compartilhando vias, o que provocaria o aumento da competição, ou seja, faria que elas competissem entre si, semelhantes ao caso das telefônicas.

A malha continuaria evoluindo como o planejamento nacional de maneira que a Norte/Sul ficaria como estruturante, as ligações transversais com as minas, produções industriais e agrícolas, e assim dando acesso portuário múltiplo.

Por que o Brasil seguiu esse caminho? Foi devido a fatores, tais como: restrição fiscal extrema (anos 1990), a necessidade imediata de investimentos privados, também a pressão institucional do Programa Nacional de Desestatização. Ainda é bom lembrar que não havia um órgão com tradição regulatória, pois a própria Agência Nacional de Transportes Terrestres só seria criada em 2001. Não se esquecer da estabilização monetária pós-Plano Real na época.

Resultado 30 Anos Depois

Avanços

- aumento de produtividade;
- forte transporte mineral e agrícola;
- investimentos privados relevantes.

Limitações estruturais

- baixa carga geral;
- pouca competição;
- passageiros praticamente inexistentes;
- rede fragmentada.

Em resumo, fazendo uma comparação entre Alemanha × Brasil, o que aconteceu foi que a Alemanha reformou a empresa para salvar a rede e o Brasil reformou a operação, mas perdeu a rede como também o sistema. É bom observar que o Brasil está silenciosamente retornando ao modelo alemão, mesmo sem declarar isso oficialmente.

Fontes Técnicas:

- World Bank — Railway Reform Toolkit;
- International Union of Railways;
- Deutsche Bahn Annual Reports;
- Agência Nacional de Transportes Terrestres;
- Campos Neto & Soares — A Reforma Ferroviária Brasileira;
- Mierzejewski — German Railway Reform;
- Google;
- Infra S/A.

Autor: Conselheiro da AENFER, eng. Gabriel de Souza Lino