

Os percalços do trem-bala

INVESTIMENTO Faz ou não sentido o Brasil apostar nos trilhos de alta velocidade?

POR SAMANTHA MAIA



"A LINHA NO BRASIL É UM FILÉ MIGNON MUNDIAL", AFIRMA ASSIS, DA ABMS



"NÃO FOI FEITO UM BOM PLANEJAMENTO", AVALIA BERNASCONI, DO SINAENCO



"O ADIAMENTO DO LEILÃO FOI UMA MEDIDA PRUDENTE", DIZ RESENDE, DA DOM CABRAL

PARTE DO QUE HÁ de mais avançado no campo da tecnologia ferroviária, o trem de alta velocidade tem enfrentado obstáculos para ser implantado no Brasil. Em 12 de agosto, o governo federal anunciou o adiamento por ao menos um ano do leilão que ocorreria no dia 16 e escolheria o operador da linha Rio-São Paulo. A licitação da obra, para a contratação das construtoras, continua prevista para o início de 2015.

Desde 2008 o projeto que conectará os aeroportos de Viracopos (Campinas), Guarulhos (SP) e Galeão (RJ) faz parte dos planos do Planalto. Em julho de 2011, nenhuma empresa entregou proposta na primeira licitação realizada, o que levou o governo a refazer o modelo do projeto e dividi-lo em duas fases. Desta vez, o adiamento teve fundo político. Tudo indica que apenas o consórcio francês ligado à Alstom participaria, o que poderia repercutir negativamente em meio à conjuntura de protestos sobre mobilidade urbana e às denúncias de formação de cartel entre empresas de trens no metrô de São Paulo e do Distrito Federal.

Os entraves não podem, porém, ser atribuídos à falta de atratividade do empreendimento. Para distâncias semelhantes à existente entre as cidades de São Paulo e Rio de Janeiro (412 quilômetros), o trem-bala tem se mostrado mundialmente competitivo em relação a outros modais.

É mais pontual e econômico. "A linha pode ser considerada o filé mignon no cenário internacional. Corta 511 quilômetros em uma região com população de até 40 milhões de habitantes com bom poder aquisitivo", diz André Assis, presidente da Associação Brasileira de Mecânica dos Solos e Engenharia Geotécnica (ABMS). Segundo ele, com a mesma quantidade de energia é possível transportar 180 passageiros em um trem de alta velocidade, 60 em um trem de média velocidade e apenas 20 em um avião.

Nem as dificuldades do trajeto, que passa por extensas áreas urbanas e atravessa morros para entrar no Rio de Janeiro, seriam razões para impedir a obra. "Há ao menos três pontos que exigirão mais esforços, dois dentro das cidades de São Paulo e Rio de Janeiro e um na área da Serra das Araras. As soluções devem ser a via subterrânea, viaduto e túnel", diz Vernon Kohl, diretor do Instituto de Engenharia (IE). Ao menos metade do percurso requer obras especiais, como pontes, viadutos, elevados e túneis, mas nada fora do padrão internacional para a tecnologia, segundo os especialistas.

Os principais nós que travam o desenvolvimento do projeto seriam a falta de uma visão de longo prazo e a realização de estudos mais aprofundados antes da oferta do investimento ao mercado. "Não é possível iniciar uma obra sem que se saiba exatamente o diagnóstico. No caso do trem de alta velocidade no trecho Rio-São Paulo, não foi feito um bom planejamento. Só um projeto de engenharia pode avaliar bem o custo e o tempo de uma obra", diz José Roberto Bernasconi, presidente do Sindicato da Arquitetura e da Engenharia (Sinaenco-SP).

Além disso, a ligação do trem com linhas de metrô nas cidades de São Paulo e Rio de Janeiro seria indispensável para o seu sucesso. As regiões indicadas até o momento como aptas a receber as estações

Infraestrutura

nas capitais, no entanto, não possuem acesso ao metrô e demandariam investimentos adicionais não previstos no projeto. “O Campo de Marte, na zona norte de São Paulo, não é uma boa opção, pois a maior demanda pelo trem está nas zonas sul e oeste”, diz Kohl.

O projeto executivo do trem-bala Rio-São Paulo deve ser apresentado no fim do ano que vem. O governo tomou a tarefa para si depois da licitação vazia de 2011, quando as empresas alegaram que o risco do empreendimento era muito alto com as poucas informações que tinham em mãos.

Dessa forma, quando as obras forem leiloadas, em 2015, já se saberá ao certo qual o valor do investimento e o seu cronograma. A última estimativa oficial fala de um custo de 38 bilhões de reais e estabelece o prazo de cinco anos para a construção. “O governo achou no início que, como a demanda era muito boa, os investidores apareceriam rapidamente e planejou o projeto de forma mínima”, diz Assis, que considera positiva a decisão de realizar os estudos.

Segundo ele, a demanda reprimida de investimentos em infraestrutura no País após duas décadas de crise econômica, de 1980 a fins dos anos 1990, levaram as

autoridades a negligenciar o tempo necessário para a elaboração dos projetos. “O resultado é o excesso de aditivos nos contratos, que aumentam de forma significativa o seu custo, as mudanças de cronograma, e até mesmo a declaração de inviabilidade do investimento depois de iniciado.”

Para Paulo Resende, da Fundação Dom Cabral, o gestor público brasileiro precisa acabar com a cultura de tomar decisões rápidas sobre questões de longo prazo. “O adiamento da licitação do trem-bala foi uma medida prudente, porque o momento não era favorável, mas não precisamos tirá-lo do nosso horizonte.” O engenheiro afirma que a formação de uma megalópole entre as cidades do Rio de Janeiro

e São Paulo exige mais opções de transporte, além do aéreo e rodoviário. Esta opção poderia ser tanto o trem-bala quanto um trem de média velocidade. “O trem-bala compete com o avião, enquanto o de média velocidade tira gente das estradas.”

A expectativa do governo é inaugurar o trem-bala em 2020, ano em que a demanda de passageiros na rota pode chegar a 100 milhões de passageiros, segundo estimativas do projeto. Assis considera a previsão para a execução da obra otimista, mas defende que vale a pena despende tempo. “O trem de alta velocidade deve mudar o padrão de transporte no País, da mesma forma que o metrô criou um novo parâmetro nas cidades.” •

