

Brasil

Transportes Copa do Mundo de futebol de 2014 e Olimpíada de 2016 impulsionam investimentos

Projetos para trens de passageiros somam R\$ 85 bi

André Borges De Brasília

O visual futurista e imponente do trem-bala tem fascinado um movimento que, com bem menos barulho, começa a ganhar força por todo o país. Depois de ter sido abandonado há mais de 40 anos, o transporte ferroviário de passageiros volta à cena, impulsionado, em boa parte, pelos projetos da Copa do Mundo de futebol de 2014 e da Olimpíada de 2016, no Rio de Janeiro.

Levantamento feito pelo Valor sobre as iniciativas em fase de estudo ou já em andamento no país em todo esse tipo de transporte, englobando desde linhas de metrô, trens regionais e interestaduais, até monorrelhos e os chamados "veículos leves sobre trilhos" (VLTs), um tipo de bonde mais moderno, muito usado em várias cidades europeias, mostra que o setor vai movimentar R\$ 85 bilhões nos próximos cinco anos. Os dados foram apurados com órgãos do governo, agências reguladoras e associações do setor.



Rodrigo Vilça, da ANTT. Concessão é alternativa para ampliar uso de trens

Na semana passada, o Ministério dos Transportes reuniu em Brasília um grupo de empresários e representantes do setor para discutir o assunto. O governo já está em poder de uma longa lista de obras prioritárias, que prevê a criação de 14 trens regionais (tráfego feito dentro de um único Estado), espalhados pelo país. Não se trata de trens com vocação turística. São percursos regulares, com saídas diárias. Essa relação — resultado de um pontefício feito pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) em 64 trechos potenciais — é formada pela restrição de partes de estradas de ferro que não foram concedidas à iniciativa privada na década de 90 e que se encontram abandonadas.

Entre os projetos (ver *arte ao lado*) estão linhas como a de Campinas e Araraquara (São Paulo); Pelotas e Rio de Janeiro (Rio Grande do Sul); Recife e Caruaru (Pernambuco); e Santa Cruz e Mangaratiba (Rio Janeiro). Juntas, essas linhas somam 1,3 mil quilômetros (km) de malha, o que não é pouca coisa. É um passaporte que quer chegar a seu destino no país por uma malha ferroviária regular.

terá à disposição estradas 930 km de malha, extensão que já contabiliza todas as linhas de metrô e trens regionais em operação no país.

"Os trechos entre Bento Gonçalves e Casinhas do Sul (RS) e de Londrina a Maringá (PR) já estão em fase avançada de estudos de viabilidade econômica", diz Vicente Abate, presidente da Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (Abifer).

A expectativa é que mais projetos sejam estabilizados ainda neste ano. Além dos trens regionais de passageiros, há uma lista de mais 15 projetos de VLTs no forno. O VLT é um equipamento com características de metrô, mas de média velocidade e com capacidade reduzida. Enquanto uma linha de metrô carrega, em média, 60 mil passageiros por hora em um VLT, no máximo no país circula no trilho de Curitiba, município próximo a Fortaleza. Os pedidos desses bondinhos já fechados em todo o país, no entanto, já chegam a 140 car-

ros, um pacote que custará cerca de R\$ 500 milhões. Há encomendas de Recife, Macaé, Sobral, Macaé, Arapiraca e Brasília.

Para os trajetos mais curtos, Estados e municípios têm apostado nos monorrelhos. De acordo com dados da Abifer, atualmente há 378 carros já encomendados para esses projetos, o que vai movimentar R\$ 1,44 bilhão só em equipamentos.

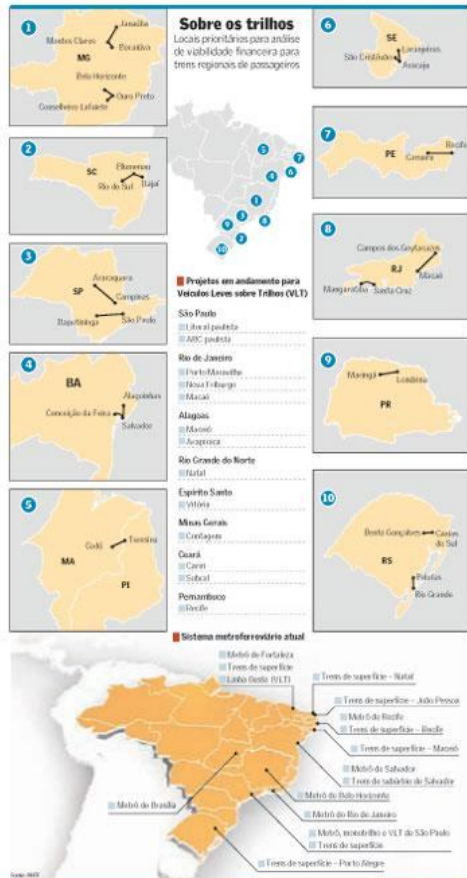
Hoje usam diariamente o transporte ferroviário no país cerca de 7,7 milhões de passageiros. A capital paulista é de longe, o maior mercado, cuja capacidade, como já é conhecido, está acima do limite a muito tempo. Somadas as malhas da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) e do metrô, circulam por São Paulo 6 milhões de passageiros por dia. Trata-se de uma das maiores de metrô mais densas do mundo. Basta destacar que os 70 km atuais do metrô de São Paulo carregam 3,7 milhões de pessoas por dia, enquanto o metrô de Londres, que tem 41,3 km de malha, transporta diariamente 3,5 milhões de passageiros.

No Rio de Janeiro, as linhas de ferro são usadas por aproximadamente 1,2 milhão de passageiros diariamente. Cerca de 130 mil trafegam por metrô em Brasília e as demais 370 mil em outras cidades do país.

Indutores da maior parte dos novos projetos, os jogos da Copa do Mundo e Olimpíada já colocaram na pauta do Paraná a construção de uma linha de metrô em Curitiba. Em São Paulo, a meta é que os 230 km atuais de malha — somando 160 km da CPTM — cheguem a 420 km até 2014.

No Orçamento da União pre-

visto para a segunda etapa do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC 2), foram reservados R\$ 9 bilhões para iniciativas associadas ao setor de passageiros. A retomada dos investimentos no setor já resultou, inclusive, na fundação de uma nova associação. Acaba de ser criada em Brasília a Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTriLhos). Rodrigo Vilça, atual diretor-executivo da Associação Nacional dos Transportadores Ferro-



Nos anos 60, 100 milhões viajavam por estradas de ferro

De Brasília

As viagens interestaduais já foram uma realidade no Brasil. Na década de 60, chegaram a circular por estradas de ferro 100 milhões de passageiros por ano somente nessas linhas. Hoje, apenas duas operações desse tipo permanecem na ativa. Os vagões de passageiros operam nas linhas mantidas pela Vale na Estrada de Ferro Carajás (entre São Luís (MA) e Carajás (PA)), na Estrada de Ferro Vitória Minas, que liga a capital capixaba a Belo Horizonte. Movimento, juntas, 1,5

milhão de passageiros por ano.

Para Bernardo Figueiredo, diretor geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), o projeto do trem-bala entre Campinas e Centro-Oeste, obra da América Latina Logística (ALL).

Hoje por hoje, os atuais 30 mil km de malha dos países usados pelas concessionárias para transportar carga poderiam ser utilizados para passageiros. As condições de segurança e a velocidade de tráfego nessa via, porém, inviabilizam essa iniciativa. Com a criação de novas malhas, porém, o governo quer passar uma lupa em toda a estrutura para verificar onde o trans-

porte de pessoas pode ser economicamente viável. A construção de novos ramos também é realista.

A Vale já entregou para a ANTT um projeto para criação de um trem de média velocidade que ligará Brasília a Goiânia. Trata-se de um projeto antigo, mas que agora vai sair do papel, diz o presidente da Vale, José Francisco das Neves. "Faremos esse ramal de ligação com a Ferrovia Norte-Sul. Vamos instalar um trem com velocidade média de 190 km por hora, um projeto que deverá custar cerca de R\$ 1 bilhão", diz. Segundo Figueiredo, da ANTT, o projeto

está em etapa final de análise e a Vale deverá receber a concessão para tocar o projeto em breve.

O trem-bala, que hoje como boa parte da energia do governo neste setor, é parte de um projeto ainda mais ambicioso. O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC 2), lembra Figueiredo, já prevê a realização dos estudos de viabilidade para aumento da malha de 551 km atualmente projetada para cerca de 1,5 mil km. A ideia é que, em dia, a estrutura chegue até Curitiba, Belo Horizonte e Triângulo mineiro.

A preocupação central do gover-

no e de empresas no processo de retomada desses projetos tem sido a análise à exaustão da viabilidade dos projetos. O objetivo não repetir histórias como a do Trem de Prata, que circulou entre 1994 e 1998 entre os Estados que o trem de alta velocidade agora quer unir. Lutoxoso, o Trem de Prata foi uma tentativa de retomar a viagem ferroviária entre São Paulo e Rio, mas o trem circulava à noite e demorava mais de 9 horas para completar o percurso. O projeto fracassou porque, entre outras razões, teve dificuldades de circular numa malha onde também rodava carga. (AB)

Curtas

Santos Dumont (1)
Liminar da Justiça Federal do Rio suspendeu as restrições que entrariam em vigor nesta semana para operações de pouso e decolagem no aeroporto Santos Dumont, informou a Folha de S.Paulo. Em dezembro, o Instituto Estadual do Ambiente concedeu licença ambiental para o aeroporto que incluía restrições de pouso e decolagem entre 6h e 8h de 2010 a 2013.

Santos Dumont (2)
A liminar concedida pelo juiz Marcelo Ene Figueira, da 18ª Vara Federal do Rio, atende a um pedido da Infraero, responsável pela administração do aeroporto. Segundo a decisão, o órgão ambiental não tem competência para interferir no número de voos e sua atribuição cabe à Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), responsável pela regulação do setor.

Emergência em SC
Cento e seis municípios de Santa Catarina decretaram situação de emergência desde janeiro em decorrência das fortes chuvas que têm atingido o Estado, segundo a Defesa Civil. Conforme a Agência Brasil, as chuvas têm ocorrido de forma isolada, em regiões diferentes. O órgão não informou o número de pessoas que estão deslocadas ou desalojadas.

Dados da telefonia (1)
O Ministério Público Federal do Distrito Federal entrou com ação civil pública, com pedido de liminar, para que a Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel) determine por regulamentação a todos os prestadores de serviços de telefonia fixa ou móvel, e de comunicação em sistemas de informática, que forneçam os dados cadastrais de

usuários e assinantes, mesmo que sejam considerados sigilosos quando forem solicitados pelo MP e pelas autoridades.

Dados da telefonia (2)
O MP quer que a medida tenha efeito em todo território nacional e que a regulamentação seja publicada pela agência reguladora no prazo de 60 dias. Desta forma, os órgãos investigativos teriam

acesso rápido a informações, como nome completo, endereço, códigos de acesso e endereço de IP dos usuários. Em caso de descumprimento da decisão, o órgão público pede que a Justiça fixe multa diária de R\$ 5 mil à Anatel. Segundo o MP, muitas pessoas têm sido vítimas de "golpes" e o não fornecimento de dados cadastrais por operadoras e provedores tem dificultado as investigações.