

NA LINHA DO TREM MODERNO

PAULO FONTENELE*

As cidades brasileiras já começaram a oferecer uma infraestrutura mais moderna e densa para facilitar a vida de seus moradores; os investimentos em trens, metrô, ônibus e outros meios (como os monotrilhos) se multiplicam. Em parte pelas exigências da Fifa para eventos esportivos de 2013 e 2014, em parte em razão da pressão dos eleitores, que miram em problemas locais para escolher seus governantes. E assim o cenário brasileiro vai se transformando nesse grande canteiro de obras que o leva à modernidade. Os problemas são muitos, herança de sua própria história, mas a verdade é que os horizontes são promissores e os investidores se sentem mais seguros e confortáveis para acreditar nesse futuro brasileiro. Ainda há um longo caminho a percorrer até que a qualidade de vida atinja um nível desejável, principalmente nas maiores cidades, como São Paulo e Rio.


Mas vale ressaltar as boas notícias que alicerçam essa crença, a começar pelo programa de investimentos em infraestrutura anunciado pelo governo em agosto. Serão aplicados 133 bilhões de reais em nove trechos de rodovias e 12 trechos de ferrovias para reduzir o custo de logística no país. Ou seja, o plano prevê a construção de 7 500 quilômetros de rodovias e 10 000 quilômetros de ferrovias. Deverão ser aplicados 75 bilhões de reais em cinco anos e 53,5 bilhões de reais em 20 a 25 anos. O programa acelera as concessões e reforça o investimento privado em infraestrutura.

Nas ferrovias, o programa traz como novidade a quebra do monopólio no uso das estradas de ferro e mecanismos que estimulam a redução de tarifas. O governo federal será responsável pela contratação, construção, manutenção e operação da ferrovia. Haverá separação entre o responsável pela infraestrutura física e o usuário e a criação de um novo player, o operador. Além de avançar na infraestrutura básica, para a redução do custo Brasil no transporte de carga, o programa do governo resgata para os brasileiros a perspectiva da volta do trem de passageiros, praticamente banido em favor das rodovias. E não falamos aqui do trem-bala, que é outra frente aberta pelo governo, mas daquele trem que percorria as linhas de ferro de nosso interior com toda a sua poesia. Agora dotado da mais alta tecnologia e embalado em muita beleza e funcionalidade, como os veículos sobre trilhos que circulam pelas cidades da Europa para desafogar o trânsito.

Se lá funciona, aqui também pode funcionar, especialmente no transporte intermunicipal. Para implantar esse programa de infraestrutura, o governo criou a Empresa de Planejamento e Logística (EPL) e seu presidente, Bernardo Figueiredo, enche o setor de otimismo ao afirmar: “A primeira coisa que se precisa para ter trens de passageiro é uma ferrovia, onde os trens possam circular. O que estamos construindo agora é essa base ferroviária, e estamos adotando um modelo que permite que a gente volte com o transporte de passageiros”. O novo modelo de concessão estabelece que as empresas que construirão as ferrovias não poderão estabelecer limites para circulação de trens de passageiro, que será livre. A ferrovia será aberta a qualquer tipo de trem que queira comprar o direito de circular nela.

Enfim, o governo lança pela primeira vez em décadas um programa de investimentos em logística em que a ferrovia prevalece sobre a rodovia: o trem fica com 70% do total a ser investido e o caminhão com pouco mais de 30%. O governo acena com infraestrutura maior, mais moderna, conjugada a um sistema de logística eficiente em todos os setores, como portos, aeroportos e ferrovias. Há problemas a enfrentar em todos eles, claro, pois foram muitas décadas de abandono. Para citar um exemplo: no Brasil, dois terços de toda a carga trafegam pelas rodovias. Nos Estados Unidos, só 38%. As ferrovias respondem por 19,5% da carga transportada no Brasil; nos Estados Unidos esse índice é de 28,7%.

A rede ferroviária brasileira, de 29 000 quilômetros, é hoje menor do que foi há 90 anos. Empresas de commodities dizem que há urgência nessas obras. Numa pesquisa feita pela Fundação Dom Cabral junto a 126 empresas que geram mais de um quarto do PIB brasileiro, a principal sugestão para a redução do custo do frete é a construção de mais ferrovias. Os economistas têm dificuldades para quantificar o impacto da infraestrutura precária sobre a economia, mas concordam que as limitações na rede de transportes e a saturação dos portos impedem a economia de crescer de modo consistente acima de 4% ao ano, taxa necessária para que o Brasil alcançasse o status de nação desenvolvida.

Mas, pelo andar da carruagem e diante de todas as iniciativas tomadas recentemente, é bom que os brasileiros mantenham o foco e o otimismo. O rumo tomado é o da modernidade e solução de problemas. 

** Paulo Fontenele é presidente da CAF Brasil, subsidiária da Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles, uma das maiores fabricantes de trens de passageiros do mundo*

MOBILIDADE URBANA É FUNDAMENTAL PARA O DESENVOLVIMENTO REGIONAL

JOAQUIM LOPES*

O deslocamento é uma das necessidades mais básicas do ser humano. Muito além do direito de ir e vir, o conceito de mobilidade urbana está atrelado ao deslocamento de pessoas e bens materiais dentro das cidades, possibilitando acesso a mercadorias e a convívios sociais, como escolas, igrejas, compras, trabalho, saúde e lazer.

Nas cidades, as pessoas vão a determinados locais por meio de diferentes meios de transporte, seja a pé, de bicicleta, moto, carro, ônibus, trem. Cada uma delas utiliza um meio adequado ou disponível. Esses modais necessitam de uma infraestrutura específica, que garanta a qualidade e a segurança da locomoção.

São Paulo possui quase 5 milhões de veículos, cerca de 25% da frota nacional. São realizados cerca de 30 milhões de deslocamentos diários, sendo 10 milhões em transporte coletivo e outros 10 milhões em transporte individual.

Uma pesquisa divulgada recentemente pela Organização Internacional do Trabalho mostra que 9,5% dos brasileiros gastam mais de uma hora para chegar ao trabalho, mas em São Paulo essa proporção chega a 23,2%.

É por motivos como este que a Empresa Metropolitana de