

É lícito pensar na concessão da operação do Metrô de São Paulo?



PETER ALOUCHE

é engenheiro consultor de transporte

E-mail: peter.alouche@uol.com.br

Privatizar a operação das linhas 1-Azul, 2-Verde, 3-Vermelha e 5-Lilás do Metrô de São Paulo? Pode parecer estranho que a pergunta seja colocada por um “ex-metroviário”, fanático e amante incontestado da companhia onde trabalhou por 35 anos. Mas é uma indagação que deveria, no meu ponto de vista, ser colocada e discutida, face à realidade atual, quando muitos sistemas metroferroviários que estão sendo implantados no Brasil – e também em São Paulo – seguem modelos do tipo BOT (Build-Operate-Transfer), PPP (parceria público-privada) e concessão de serviços, com a operação das suas linhas cedidas ao setor privado.

Ressalto que esta é uma pergunta, não é uma sugestão, ainda.

A Linha 4-Amarela do Metrô de São Paulo é a única linha da rede metroviária de São Paulo operada pelo setor privado. A ViaQuatro é a concessionária responsável pela operação e manutenção da linha, o primeiro contrato de PPP assinado no país na área metroferroviária. É notório que a operação da Linha 4-Amarela é um sucesso absoluto. Um sucesso operacional e de desempenho que se traduz na satisfação dos usuários relatada em pesquisas.

Há também outro fator que distingue a Linha 4-Amarela. O fato de ela ser operada de forma totalmente automática, sem condutor, operação substancialmente diferenciada da operação tradicional, tanto na sua filosofia quanto na sua estrutura. Numa operação automática se espera mais qualidade de transporte, mais rapidez nas viagens, maior oferta de transporte, mais eficiência no sistema, menores custos operacionais, uma otimização da circulação dos trens e maior segurança operacional por não depender da ação humana.

Na gestão operacional, o automatismo permite maior flexibilidade, proporcionando uma oferta adaptável à demanda, uma melhor utilização dos trens nos picos e nos horários de vale. Uma operação possível mesmo em dia de greve...

Nas linhas metroviárias em operação, como as linhas 1, 2, 3 e 5, a sua transformação para operarem com automação integral, sem condutor, traria para os usuários e para a empresa operadora, tais benefícios. Esta transformação certamente não é tarefa fácil, nem rápida e nem barata. Muito complexa, ela exige recursos financeiros e tecnológicos. Mas os ganhos tornariam admissível o custo de investimento adicional necessário para a adaptação do material rodante, novos sistemas de sinalização, telecomunicação, portas de plataformas etc. A linha 1 do metrô de Paris passou por esta experiência com sucesso total mas levou mais de seis anos para fazê-lo, incluindo um período transitório de operação mista onde circulavam trens com e sem condutores.

Uma privatização da operação das linhas 1, 2, 3 e 5 agilizaria o processo de introdução nelas da automação integral. Ela não se confrontaria com a cultura conservadora de uma empresa pública cuja espinha dorsal é a estabilidade funcional. Para não falar da questão sindical... Não ficaria também sujeita à burocracia e demora das concorrências para as modificações necessárias nos sistemas.

A própria implantação do novo sistema de sinalização em curso nas linhas em operação do Metrô de São Paulo, com base no CBTC, que visava maximizar o desempenho das linhas pela diminuição do headway e pela redução do tempo de viagens (e que hoje, por diversos fatores, ainda “patina”), teria com o setor privado, mais chance de ser implementado com sucesso, adaptando-se às novas exigências de uma automação integral. Introduzir a automação nas linhas do Metrô, com a privatização da operação das linhas seria certamente bem mais fácil.

Privatizar as linhas do Metrô de São Paulo não seria um caso único no transporte metroferroviário brasileiro. A própria Linha 4-Amarela, já mencionada, opera por empresa privada. O Metrô do Rio de Janeiro e a Supervia são outros exemplos que atestam a melhoria de serviço onde o poder público já não conseguia mais atuar. A Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) tentou por diversas vezes caminhar para a privatização. Só não conseguiu modelar com sucesso a parceria público-privada por razões de “modelo da concessão”. Mas certamente chegará lá. Aliás, tanto o Metrô quanto a CPTM estão implementando seus novos empreendimentos como a Linha 6-Laranja, monotrilhos das linhas 15-Prata e 17-Ouro, Expresso Aeroporto, entre outros, com PPP, prevendo a concessão da operação e manutenção das linhas. O Metrô de Salvador já privatizou a operação. Os VLTs de Santos e de Goiânia estão com o processo de concessão adiantado. O processo é irreversível e a indagação chegará, mais cedo ou mais tarde para a privatização das linhas 1, 2, 3 e 5 do Metrô.

O que é necessário criar com urgência em São Paulo, até para o bom andamento da concessão da Linha 4-Amarela, é uma agência reguladora que monitoraria o cumprimento das obrigações tanto do lado estatal quanto do lado privado e que possa ser capaz de ser imparcial em seus julgamentos, penalizando sempre que necessário tanto o Estado quanto o ente privado, em caso de descumprimento do contrato de concessão. Portanto uma entidade reguladora diferente da Autoridade de Transportes.

Concessão da operação não significa acabar com a Companhia do Metrô como empresa estatal responsável pela gestão global do transporte metroviário. Estou convencido que só ela tem competência e responsabilidade para definir novos projetos e para cuidar do que foi ou está sendo implantado. Afinal todo o patrimônio voltará à empresa pública depois do término da concessão. Só ela é detentora desse patrimônio e de sua tecnologia.

Por favor, não me interpretem mal. Só estou falando de concessão da operação e manutenção dos serviços. Jamais defenderia a ideia de tirar do poder público o papel de decidir sobre o transporte público, de defini-lo, de implantá-lo e de fiscalizá-lo.

A indagação está, portanto, colocada para reflexão e debate: é lícito pensar na concessão da operação do Metrô de São Paulo? 