

## MOBILIDADE EM CURSO

VICENTE ABATE\*

Quando pensamos em mobilidade urbana sobre trilhos no Brasil, a primeira palavra que nos vem à mente é o metrô. É sensato afirmar que, apesar de termos uma malha pequena comparada a metrópoles de outros países, os investimentos neste modal cresceram de maneira significativa nos últimos anos, tanto em âmbito federal quanto estadual, se comparados com décadas anteriores.

O Brasil possui hoje 1 062 quilômetros de vias metroferroviárias, espalhadas em 13 regiões da federação, 44 linhas, 557 estações, 14 operadores e 21 sistemas ferroviários. Em 2016, foram 9,85 milhões de usuários transportados por dia útil e 2,91 bilhões de pessoas ao longo do ano.

A Confederação Nacional do Transporte (CNT) apresentou um estudo no final do ano passado que serve de perspectiva para a indústria ferroviária e nossos governantes: “para atender a demanda, o Brasil precisa ampliar pelo menos 80% de sua malha metroferroviária. De acordo com o levantamento, para cobrir o déficit da malha é necessário investir cerca de 167 bilhões de reais em infraestrutura”.

Sabe-se que o único modal capaz de transportar uma grande quantidade de pessoas é o ferroviário. O que não se sabe, até por falta de divulgação, é o quão benéfico este tipo de transporte é para a sociedade, para o meio ambiente e para a vida de uma cidade. Isso torna o transporte sobre trilhos algo único, essencial para a infraestrutura de uma metrópole, estado ou país.

Segundo a Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTrilhos), o Brasil hoje dispõe de diversos projetos contratados ou em execução, como por exemplo a Linha 2 do Metrô de Salvador, operada pela CCR Bahia; a Linha 5-Lilás do Metrô de São Paulo e as linhas

15-Prata e 17-Ouro em monotrilho, também da metrópole paulista; a construção da Linha 13-Jade da CPTM, que beneficiará milhares de pessoas que se dirigem ao Aeroporto de Cumbica, em Guarulhos; além dos projetos de VLT nas mais diversas cidades brasileiras como Fortaleza, Maceió, Goiânia, Cuiabá etc.

Entre estes projetos encontra-se o VLT de Salvador, que substituirá os velhos trens e aproveitará a mesma linha do trem de subúrbio da cidade, hoje obsoleto, cujo edital de construção foi lançado pelo governo da Bahia no início de maio.

São Paulo, ainda, aguarda ansiosamente pelo projeto Trem InterCidades, que é a construção de uma malha ferroviária que ligará a capital paulista com as cidades de Santos, Sorocaba, Pindamonhangaba e Americana, com trens trafegando em uma velocidade de 160 quilômetros por hora.

Para todos estes projetos, o Brasil dispõe de uma indústria ferroviária nacional extremamente qualificada, que oferece veículos e sistemas com tecnologia de ponta. Multinacionais com fábricas instaladas no país, como a Alstom, Bombardier, CAF, a sul-coreana Hyundai Rotem e a malaia Scmi, além das nacionais Bom Sinal e TTrans, têm capacidade de fabricar juntas 1 200 carros de passageiros por ano, sejam estes trens de metrô, de superfície, VLT, monotrilhos, aeromóveis e até mesmo os trens de média velocidade do projeto Trem InterCidades.

Portanto, a Abifer acredita e apoia o desenvolvimento de todos estes projetos que, com o auxílio da indústria nacional, sem a menor sombra de dúvidas, serão os responsáveis pela solução gradual do problema da mobilidade urbana nas metrópoles e, melhor ainda, reaquecerão a nossa economia, gerando riqueza e milhares de empregos para os brasileiros e as brasileiras.

**\*Vicente Abate é presidente da Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (Abifer)**  
E-mail: [vicenteabate@abifer.org.br](mailto:vicenteabate@abifer.org.br)



FOTO: DIVULGAÇÃO