

Empresas sugerem composições de dois andares para o Trem Intercidades

Em consulta feita ao mercado, governo do estado recebeu contribuições de empresas como CCR e Siemens para a modelagem do contrato da linha entre São Paulo e Campinas

Enquanto define a modelagem do contrato da concessão do primeiro trecho do Trem Intercidades entre São Paulo e Campinas, o governo do estado tem ouvido algumas empresas em sondagens de mercado a fim de discutir a viabilidade do projeto. Na reunião realizada no final de julho e cuja ata foi divulgada recentemente participaram grupos como a Siemens, fabricante alemã que recentemente fechou um acordo de leniência com o Cade sobre o cartel de trens, e a CCR, que hoje está por trás de todas as concessões de operação das linhas de metrô de São Paulo.

As sondagens têm a função de aprimorar a formatação do contrato para que a licitação tenha maior chance de sucesso. Não há, no entanto, nenhum tipo de garantia que estas sugestões sejam adotadas, porém, elas fornecem uma noção dos caminhos e dificuldades que podem surgir nessa empreitada.

Entre as contribuições feitas pelas empresas nessa sondagem está, por exemplo, o uso de trens “double deck” (bilevel), ou seja, com dois andares. Na visão dos participantes, essa possibilidade pode incrementar o número de passageiros por vagão sem obrigar a expansão de plataformas. É o que é usado no RER, o sistema de trens metropolitanos de Paris.

Os presentes também acreditam que uma integração multimodal por meio de aplicativos pode atrair mais passageiros para o Trem Intercidades ao facilitar o acesso ao serviço.

Carga expressa

Uma das sugestões é bastante curiosa, a criação de pequenos galpões logísticos nas estações. A intenção é aproveitar o crescimento do comércio eletrônico para alugar esses espaços para empresas de entrega rápidas que poderiam aproveitar o Trem Intercidades para envio de pequenos volumes por meio de portadores. A ideia é que esse serviço seja uma receita acessória, ou seja, um complemento ao faturamento com a venda de passagens.

Por outro lado, o grupo de empresas salientou que vê com reservas um possível compartilhamento de vias entre o Trem Intercidades e outros serviços como a Linha 7-Rubi, que também deve entrar na licitação. Na visão delas, essa situação pode aumentar o custo tecnológico para que os trens funcionem de forma adequada.

Trem da Linha 7-Rubi: empresas acreditam que compartilhamento com Trem Intercidades pode encarecer projeto (CPTM)

Uma possível ligação com o Aeroporto de Viracopos, em Campinas, é vista como difícil por conta do custo de desapropriação. O terminal aeroportuário se situa bem distante do eixo da ferrovia e exigiria a construção de uma via inteiramente nova para que os trens possam chegar até lá. A preferência é que o Trem Intercidades possua algum tipo de integração com um transporte local até o aeroporto.

Por fim, os presentes concordaram que o contrato deverá exigir da contratada um nível de qualidade do serviço sem especificar o tipo de tecnologia ou trem utilizado a fim de deixar para a iniciativa privada a busca pelo melhor serviço. É o caso, por exemplo, da propulsão do trem, anteriormente cogitada como elétrica, mas que passou a ser considerada muito cara se comparada ao uso de trens que utilizam biodiesel.

O governo do estado pretende publicar o edital do Trem Intercidades para Campinas no início de 2020. Até lá, serão feitas consultas e audiências públicas para detalhar o escopo do projeto.

Fonte: Metrô CPTM