

O futuro do transporte sobre trilhos nas grandes cidades



VICENTE ABATE

é presidente da

Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (Abifer)

E-mail: vicenteabate@abifer.org.br

Diferentemente do que ocorre em países desenvolvidos, ou mesmo emergentes, o transporte de passageiros sobre trilhos no Brasil está, lamentavelmente, muito aquém das necessidades da população.

O Brasil possui 27 regiões metropolitanas com mais de 1 milhão de habitantes, sendo que apenas treze delas possuem sistemas de transporte de passageiros sobre trilhos. Entre essas regiões metropolitanas, destacam-se as de São Paulo, Rio de Janeiro e Salvador como os maiores sistemas. Salvador e Fortaleza encontram-se com expansões em curso.

Os casos de São Paulo e Rio são bem conhecidos. No caso de Salvador, num de seus últimos boletins de notícias do mercado a Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (Abifer) divulgou que o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) da capital baiana chega para melhorar a mobilidade dos moradores do Subúrbio Ferroviário. O novo modal substituirá os antigos trens que fazem a ligação entre os bairros Calçada e Paripe. Salvador e a sua região metropolitana estão com uma cara nova, todos já sabem, mas o governo do Estado tem feito muito mais pela mobilidade do povo baiano nos últimos anos. Segundo a Secretaria de Desenvolvimento Urbano da Bahia (Sedur), já foram investidos mais de 10 bilhões de reais, entre obras concluídas e em andamento, na mobilidade urbana do estado. O próximo passo é implantar o VLT do Subúrbio, que substituirá os antigos trens que fazem a ligação entre os bairros Calçada e Paripe. De acordo com a Superintendência de Mobilidade Urbana da Sedur, desde a implantação do Plano Estadual de Mobilidade Urbana pelo governo estadual, diversas vias e melhorias na mobilidade urbana de Salvador e respectiva região metropolitana, já foram concretizadas. Entre elas estão a Via Expressa Baía de Todos os Santos, o Complexo Viário Imbuí-Narandiba, a Estrada do Curralinho e a Ligação Viária BR-324/Avenida Luis Eduardo Magalhães.

No total são 1 105 quilômetros de vias (prevê-se para 2019 um acréscimo de apenas 10 quilômetros) em que foram transportadas 3,7 bilhões de pessoas em 2018, ano em que as ruas dos centros urbanos que têm sistemas sobre trilhos implantados deixaram de receber 1,3 milhão de carros e 18 000 ônibus, gerando uma economia anual de 7,1 milhões de reais, além de a população ganhar um tempo médio no deslocamento de 50 minutos por dia, o equivalente a três dias por mês.

Ainda que expressivo, este volume de passageiros transportados deveria e poderia ser muito maior, para que essas cidades e outras pudessem atingir níveis suportáveis de tráfego e meio ambiente. Para que se melhorem estes

indicadores, impõe-se que sejam criadas Governanças Metropolitanas, objetivando uma gestão do transporte público como política de Estado.

É preciso que haja planejamento na expansão dos sistemas, através de projetos melhores e otimização dos investimentos. E que seja promovida a integração dos diversos modos de transporte, com complementaridade e não a concorrência entre eles. São condições necessárias, mas não suficientes, se não tivermos regulamentação que proporcione segurança jurídica para que a iniciativa privada participe dessas expansões, visto que os recursos dos governos se encontram limitados, neste momento crítico de ajustes fiscais.

Ações têm sido levadas adiante. Tomem-se como exemplos a retomada da construção das linhas 6-Laranja e 17-Ouro do Metrô/SP, além das expansões das linhas 2-Verde e 15-Prata, ainda que tenhamos perdido a linha 18-Bronze do ABC paulista para o BRT. Operações das concessionárias do Estado têm sido transferidas para a iniciativa privada. Espera-se para breve o leilão das linhas 8-Diamante e 9-Esmeralda da CPTM.

O VLT Carioca inaugurou, finalmente, seu último trecho. A expansão do VLT da Baixada Santista para o Valongo já se iniciou. Falta destravar o VLT de Cuiabá e Várzea Grande, que conta com uma pressão popular e de várias entidades representativas da sociedade para a inauguração de um trecho inicial de cerca de 6 quilômetros, o que ensejará, seguramente, a retomada das obras complementares paralisadas há cinco anos. Mais linhas de VLT estão sendo cogitadas, em Brasília e outras cidades.

O Ministério do Desenvolvimento Regional busca equacionar a situação crítica da CBTU e da Trensurb, em conjunto com a Secretaria do PPI. Por último, mas não menos importante, o projeto do Trem Intercidades (TIC), entre São Paulo e Campinas, encontra-se maduro o suficiente para que seja lançado no primeiro semestre de 2020.

Talvez ainda seja pouco, mas ações coordenadas, através de uma Governança Metropolitana, contribuirão para se criar no Brasil uma rede de transporte ferroviário de passageiros que se aproxime do que há de melhor no mundo.

A Abifer traz em sua marca o lema "Trilhando o desenvolvimento". É nisso que acreditamos e trabalhamos. Quanto mais o planejamento urbano priorizar os trilhos, maiores serão as possibilidades de avanços econômicos nas cidades e, conseqüentemente, maior o benefício na qualidade de vida da população. 