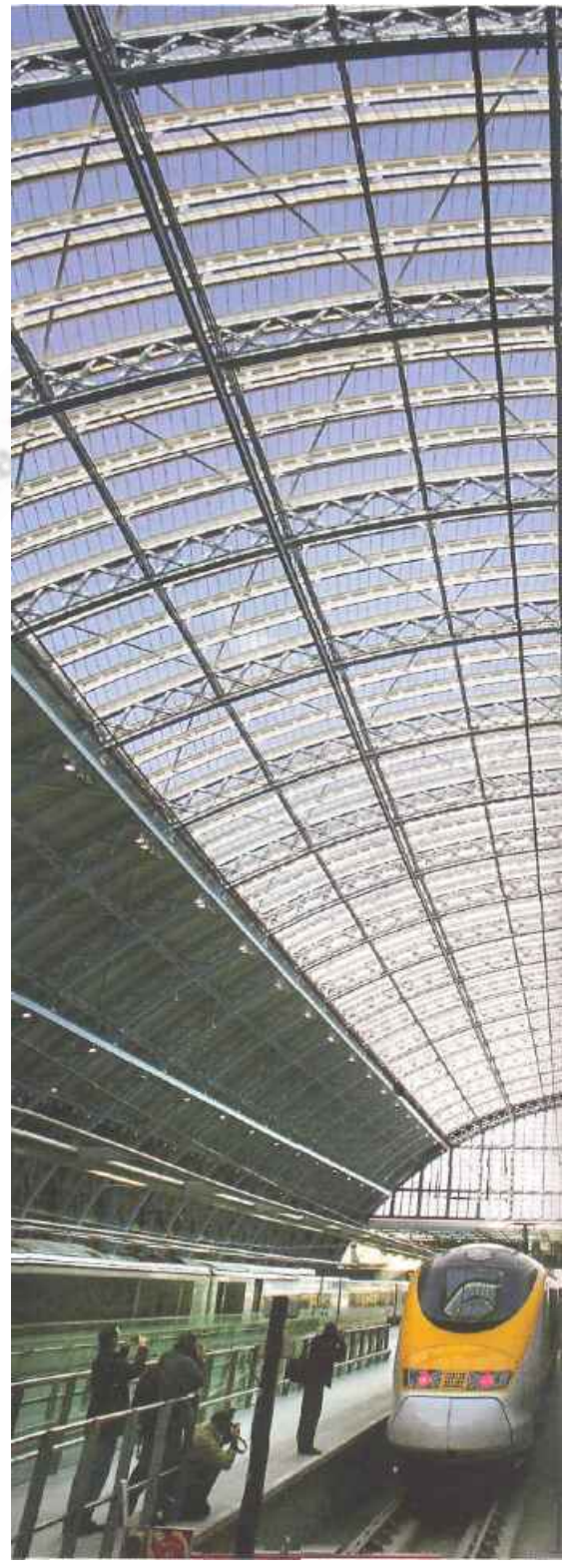
ARGENTINA E BRASIL APOSTAM NOS TRENS DE ALTÍSSIMA VELOCIDADE PARA MELHORAR SEUS SISTEMAS DE TRANSPORTE

JUAN PABLO DALMASSO, CÓRDOBA

Vias *hi-tec*



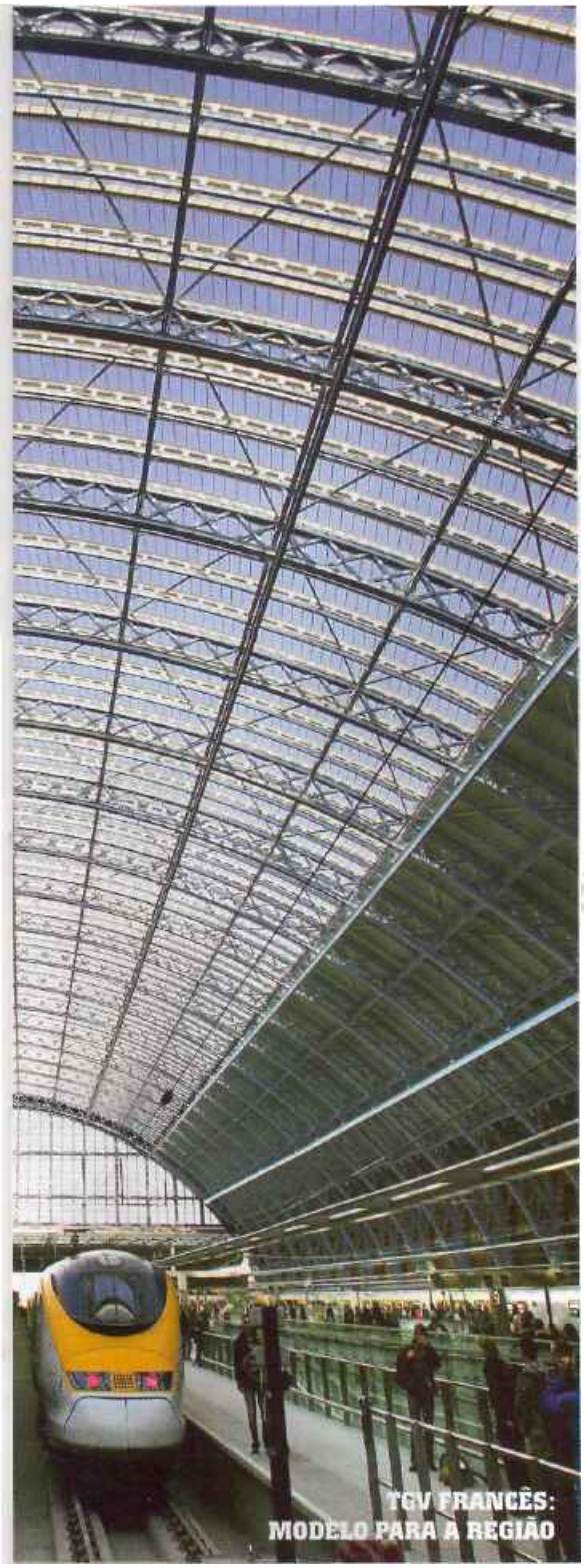
» No dia 18 de março de 2005, as plataformas da estação de trem de Córdoba estavam repletas de passageiros - como há muito tempo não acontecia -, e o secretário de Transporte argentino, Ricardo Jaime, não continha sua alegria. Nessa noite, a empresa Ferrocentral voltava a colocar em marcha o serviço Rayo de Sol com destino a Rosário e Buenos Aires, depois de 12 anos de ausência. Para Jaime, significava um marco da política de recuperação de ferrovias do presidente Néstor Kirchner. O problema foi que o percurso de 710 km durou 15 horas, contra as nove dos ônibus. E. apesar das promessas empresariais, esse tempo nunca se reduziu. Como alternativa ao sistema rodoviário em colapso, o projeto descarrilou.

Loucos de espanto e politicamente sedentos de obras, os funcionários revidaram o projeto e-, para recuperar o trem. apostaram pesado: US$ 1,35 bilhão para adquirir tecnologia ao estilo do TGV. Foi precisamente a Veioxia - consórcio liderado pela Aistom, construtora do trem francês - que em 16 de janeiro se adjudicou para construir o trem de alta velocidade TAV, Buenos Aires-Rosário-Córdoba, oferecendo a opção máxima da licitação: alta velocidade em todo o trajeto, que vai durar três horas.

Entusiasmados, agora os argentinos querem a mesma velocidade para unir Buenos Aires a Mar dei Plata, importante ponto turístico e de cabotagem. Três consórcios adquiriram as bases da licitação e, se tudo correr como previsto, em 2011 ambos os projetos começarão a rodar, convertendo os argentinos nos primeiros latino-americanos a viajar num TAV.

Primeiros, mas não os únicos. No Brasil, depois de dez anos de estudos e três projetos independentes - da Transcorr RSC, da Siemens-Odebrccht-Interglobal, e da italiana Italplan -, o governo Lula escolheu o projeto TAV São Paulo-Rio de Janeiro desenvolvido pela empresa italiana: investimentos de U,S$ 9 bilhões totalmente financiados pelo setor privado, que depois de sete anos de obras fariam funcionar 110 trens diários para unir as duas cidades, com 885 lugares disponíveis a um custo médio de US$ 60, quase a metade do preço da passagem aérea mais econômica encontrada na internet no fechamento desta edição.

Para o Tribunal de Contas da União, a projeção de 32 milhões de passageiros ao ano feita pelos italianos é muito otimista se comparada aos 7 milhões estimados pela Siemens. Por isso, recomendou um quarto estudo, que estará pronto em agosto. Os resultados finais serão apenas uma referência, pois a decisão de fazer a obra já está tomada. "Nossas estimativas baseiam-se no movimento de pessoas entre as duas regiões, não somente o atual


TGV FRANCÊS: MODELO PARA A REGIÃO

corredor Rio-São Paulo. E preciso levar em conta o crescimento econômico e que esse tipo de serviço gera novas demandas", defende Roberta Peccini, diretora-executiva da Italplan, cuja sede fica na Toscana. Pelo menos algumas pesquisas européias parecem lhe dar alguma razão. Segundo *papers* do espanhol Vicente Inglada López. da Universidade Carlos III, quase a metade dos passageiros do serviço de alta velocidade Madri-Sevilha não eram viajantes antes da existência do trem, resultado que estaria em consonância com os do trajeto Paris-Lyon. na França.

Sc de velocidade se trata, a última geração ferroviária tem muito para desenvolver. Por um lado, a Alstom lançou em janeiro os trens AGV, cuja velocidade comercial é de 360 km por hora, deixando os projetos sul-americanos na penúltima geração. "Se se leva em conta que o recorde obtido e' de 570 km/h e a velocidade comercial é de 320 km/h, ainda há muito para melhorar", comenta Cristina Alemis, porta-voz da Alstom Transporte em Buenos Aires.

Além disso, o TAV é economicamente competitivo nos trajetos de alta densidade populacional. As mesmas pesquisas espanholas identificaram que o novo serviço provocou a redução de 50% no preço das passagens aéreas na mesma rota, de 30% na circulação de carros, e de 11 % no preço das passagens de ônibus.

Na América do Sul, alguns concorrentes já começam a se preocupar. "As companhias aéreas poderiam perder market share. O TAV tem vantagens como acesso ao centro das cidades e menos trâmites por assuntos de segurança", admite em Brasília U Weigang, presidente da Sociedade Brasileira de Pesquisa em Transporte Aéreo (SBTA). "Mas elas concorrem em condições (políticas) igualitárias e podem batalhar."

Segundo convergem as opiniões, em um nível de trajetos entre 200 km e 700 km, a competitividade dos trens de alta velocidade é superior à de ônibus e aviões graças à eficiência energética, o que tem alimentado muitas expectativas entre os fabricantes de trens, projetando uma era de combustíveis caros. Ao que seria necessário acrescentar uma série de fatores externos favoráveis, como a redução de emissões c a diminuição do número de acidentes.

Segundo e^sfatísticas da União Européia, rodovias têm gastos por acidente 40 vezes a mais que as ferrovias. Isso sem contar as vidas. Esse detalhe não *é* pequeno, levando-se em conta que os dados manejados pelo Instituto de Segurança e Educação Viária de Buenos Aires indicam que as estradas latino-americanas provocam de três a seis vezes mais sinistros que as européias.

Claro que, quando não se pode vender, a estratégia de unir-se pode ser válida. Pelo menos essa é a visão de Sérgio Gaudcn/.i, presidente da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária (Infraero), que publicamente garantiu que a viabilidade do projeto para o aeroporto de Viracopos, em Campinas (SP), está ligada à sorte do TAV. O plano é de que Viracopos mobilize 85 milhões de passageiros em 20 anos. Sem o trem que os leve, esse objetivo será difícil de cumprir.

Como contrapartida, a provisão de passageiros pode melhorar a sustentabilidade dos projetos de alta velocidade. A debilidade é o altíssimo custo fixo, que só pode ser vencido com densidade de passageiros, motivo pelo qual o avanço do TAV certamente será lento no restante do continente, onde se buscarão soluções intermediárias. Em 2005, a Secretaria de Comunicações e Transporte do México encarregou à francesa Systra a elaboração das bases de uma licitação para um serviço TAV entre a capital e Guadalajara. A recomendação foi apostar num serviço rápido, *pero no mucho:* 160 km/h, que não deixa de ser melhor que uma rodovia. Agora, na Cidade do México, só falta decidir. E bem-vindo ao trem. •

Fonte: América Economia, n. 355, p. 66-67, 10 mar. 2008.