

# Indústria mantém otimismo com ritmo dos projetos de mobilidade

Fabricantes de trens, Bombardier e Siemens aguardam principalmente licitações de São Paulo e Rio

Divulgação

Investimentos em trens e metrô seguem aquecidos nas capitais



## TCU exige plano de ação em 90 dias

O Tribunal de Contas da União (TCU) deu prazo de 90 dias para que a Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana (Semob), do Ministério das Cidades, envie um plano de ação com as medidas que devem ser adotadas para resolver os problemas de mobilidade urbana das grandes cidades. Relatório do ministro Aroldo Cedraz, aprovado ontem pelo plenário do TCU, é resultado de uma auditoria realizada, em 2010, nas cidades com mais de 100 mil habitantes para avaliar a questão da mobilidade urbana nas grandes cidades, especialmente em função de eventos esportivos como a Copa do Mundo de 2014 e os Jogos Olímpicos de 2016. A auditoria apontou problemas de locomoção como congestionamentos, pouca adesão ao uso do transporte público coletivo e baixa qualidade das vias urbanas. Também foi identificada uma deficiência na articulação entre os municípios das regiões metropolitanas para o desenvolvimento integrado dos planos de mobilidade urbana. **ABr**

Dubês Sônego  
dsonego@brasileconomico.com.br

A indústria ferroviária brasileira está otimista com o andamento dos projetos de mobilidade nas cidades que serão sedes da Copa no Brasil. A visão positiva é particularmente verdadeira em relação a São Paulo. “Tudo indica que o plano da cidade de chegar a 2014 com mais de 400 quilômetros de linhas com qualidade de metrô será alcançado”, afirma Vicente Abate, presidente da Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (Abifer).

Segundo o dirigente, existe até mesmo a possibilidade de o estado conseguir iniciar o projeto de reabertura de linhas de trens regionais entre a capital e cidades importantes num raio de 100 quilômetros. Como Campinas e São José dos Campos poderão ser atendidas pelo trem de alta velocidade, Abate diz que o governo do estado concentra esforços em estudos para os trechos São Paulo-Sorocaba e São Paulo-Santos, que poderiam sair do papel até o final de 2011 ou início de 2012.

Na Siemens, a proposta é vista com simpatia. Segundo Paulo Alvarenga, diretor-executivo da divisão de mobilidade da companhia alemã no Brasil, a reativação do mercado regional de

**Caixa Econômica Federal já fechou contratos para a liberação de R\$ 4,5 bilhões em créditos para projetos de mobilidade. Outros R\$ 2,07 bilhões estão em fase de avaliação**

transporte ferroviário de passageiros poderia resultar na construção de uma nova fábrica pela Siemens. Mas ele acredita que os projetos na área só deverão sair no final do próximo ano.

Por ora, a atenção da companhia está mais voltada a continuidade dos projetos do metrô paulistano, nas linhas 4-Amarela, 5-Lilás, 2-Verde e 17-Ouro. “Neste ano, quem deve puxar nosso crescimento é o estado de São Paulo”, afirma Alvarenga. A meta da empresa é de pelo menos 20%. Porém, o faturamento não é divulgado.

A Bombardier, um das principais concorrentes da Siemens no Brasil, ao lado da Alstom e da

CAF, também tem boas perspectivas. “Há projetos tanto em São Paulo quanto no Rio que vão avançar”, afirma Luís Ramos, diretor de comunicação da Bombardier para o Brasil.

Um dos mais substanciais, na avaliação do executivo, deverá ser a licitação para a compra de 90 trens de quatro carros pela Supervia, no Rio de Janeiro. “Eles estão fazendo investimentos grandes para dobrar o número de passageiros transportados, para 1 milhão por dia até 2015”, afirma Ramos.

E há ainda uma série de outros projetos em cidades sede da Copa. Ainda que algumas delas optem por corredores de ôni-

bus, os chamados BRT, há projetos baseados em trens, VLT (bonde moderno) e mon trilhos em cidades como Recife, Salvador, Fortaleza, Porto Alegre, Cuiabá e Belo Horizonte.

A Caixa Econômica Federal, financiadora de projetos de mobilidade em onze das doze cidades onde ocorrerão os jogos, afirma que foram contratadas 38 operações de crédito com gestores estaduais e municipais na Bahia, Ceará, São Paulo, Mato Grosso, Minas Gerais, Paraná, Rio Grande do Sul e Pernambuco. Eles somam R\$ 4,5 bilhões. Outras 16 operações, para liberação de mais R\$ 2,07 bilhões, estão em avaliação. ■

## TREM-BALA

### Flexibilização de mais pontos do edital de licitação entra em pauta na reta final para o leilão

O governo está sensível à possibilidade de flexibilizar mais pontos do edital de licitação do trem de alta velocidade brasileiro, mas deverá manter o dia 11 de julho como data definitiva para as entregas das propostas dos consórcios interessados no projeto. É o que afirma Vicente Abate, presidente da Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (Abifer). “Desta vez, acho que

deve sair dentro do modelo previsto pelo governo”, afirma. Ou quase. Porta-voz da indústria, Abate diz que entre os pontos que ainda incomodam algumas empresas fabricantes de trens estão a lista de garantias em relação à proteção da tecnologia que será transferida ao país. Elas acham que, da forma como está o edital, existe a possibilidade de que concorrentes tenham acesso

aos segredos industriais e tecnológicos do vencedor. Outra possibilidade que circula nos bastidores, e que os consórcios gostariam de ver discutida, é a possibilidade de a tarifa teto para a classe econômica seja definida pelos próprios consórcios em suas propostas. A sugestão de valor apresentada pelo vencedor passaria a valer como teto a partir de então, diz outra fonte

do setor, a par das conversas com o governo. Com tudo isso, a expectativa é de que o leilão, já adiado por duas vezes pela escassez de concorrentes, atraia pelo menos dois consórcios com propostas firmes. “Os dois adiamentos serviram pelo menos para aumentar o interesse das grandes construtoras e fundos de pensão pelo leilão”, diz o dirigente da Abifer. **D.S.**