

04 de novembro de 2018

## **A SALVAGUARDA DO NOSSO METRÔ**

*Peter Alouche*

*Engenheiro e Consultor de Transporte*

Já temos um novo Governador, João Doria.

Ao longo dos 50 anos de Metrô, 40 dos quais eu trabalhando na Companhia do Metrô de São Paulo, presenciei a passagem de muitos governadores, secretários de transporte, presidentes do Metrô, cada um trazendo sua experiência e sua marca. A cada mudança, uma expectativa angustiante por parte dos funcionários da Empresa, da minha inclusive, do setor metroferroviário e, porque não dizer, da população de São Paulo em geral: Quais serão os planos da nova administração para o transporte sobre trilhos? Como será a política em relação ao serviço dado aos usuários? Qual será a relação dos dirigentes com os metroviários, hoje bem maduros?

Estas e tantas outras preocupações são, na realidade, frutos da relação íntima, quase de amor, que se estabeleceu entre o Metrô e seus funcionários e entre o Metrô e a população em geral. Este laço se deu porque o Metrô de São Paulo é uma empresa que deu certo em todos os seus aspectos: sucesso na implantação das linhas, sucesso ainda maior na sua operação e uma amizade quase de parceria com os usuários. Só uma questão os divide: a expansão da rede que não é tão rápida quanto seria necessária.

O Metrô, ao longo dos anos, tornou-se no Brasil inteiro uma referência do que se quer de transporte eficiente. Atende com qualidade ricos e pobres, jovens e idosos, homens, mulheres e crianças, pessoas com deficiência e até amantes da bicicleta e do carro particular. Demonstra um serviço de alto nível e um desempenho ímpar, internacionalmente reconhecidos. Sua importância na

04 de novembro de 2018

Região Metropolitana de São Paulo se traduz na excelência do serviço que presta à cidade, o que pode ser medido com seus dados operacionais.

Transporta mais de 4,5 milhões de passageiros por dia, nas suas 6 linhas e 82 estações. Apesar de sua lotação impressionante nas horas de pico, o intervalo entre suas composições não supera os 2 minutos, só comparável com poucos metrô do mundo, como o de Hong Kong, por exemplo. O atendimento ao usuário é feito pela Companhia do Metrô nas linhas 1, 2, 3 e no monorail da linha 15, e pelas concessionárias nas linhas 4 e 5, uma qualidade de serviço praticamente a mesma, impecável. Destaca-se a Linha 4-Amarela por operar em UTO (Unattended Train Operation - sem condutores), sendo considerada uma das mais modernas do mundo.

Apesar disso, a queixa da população é constante; ela quer mais Metrô porque acha, com razão, nossa rede pequena quando comparada com as das grandes metrópoles do mundo. Londres tem 440 km e 270 estações; Nova York, 480 km e 424 estações; Paris, 215 km e 300 estações, para citar tão somente os três metrô mais conhecidos pelos turistas brasileiros.

Diante disso, o Governador eleito já anunciou o seu plano para o Metrô: quer ampliar a rede em 350 km em 20 anos: "Nós temos que pensar o sistema metropolitano nos próximos 20 anos. Vamos concluir as obras iniciadas e planejadas no regime de PPP (parceria público-privada), que é o melhor caminho, o caminho com menor custo para o Estado, maior eficiência e maior velocidade de entrega das linhas para a população". E acrescenta: "A índole do programa de governo será desestatizante". No transporte público, pretende colocar "os módulos, ferroviário, aéreo, rodoviário, fluvial, todos eles em concessão para o setor privado".

Quanto ao plano de Obras planejado pelo Governador, isto só pode, evidentemente, nos entusiasmar. Muitas obras já estão em curso. Outras em projeto. Para ser mais concreto vou listar, a seguir, tão somente o que está

# Opinião

04 de novembro de 2018

planejado de mais significativo, já para os próximos anos e que estará à disposição do Governador:

- Término da Estação Campo Belo da Linha 5-Lilás do Metrô;
- Linha 15\_Prata do Monotrilho, de Oratório a Iguatemi (15,3 km), que está parcialmente em operação e no futuro até Cidade Tiradentes;
- Linha 17-Ouro do Monotrilho, de São Paulo/Morumbi a Jabaquara (12 km) – em construção;
- Linha 4-Amarela do Metrô, expansão até Vila Sonia (4,2 km) e no futuro até Taboão da Serra (3,2 km). A Estação São Paulo Morumbi acaba de ser inaugurada;
- Linha 6-Laranja do Metrô de Brasilândia a São Joaquim (15,7 km), em construção.
- Linha 2-Verde do Metrô Expansão e Vila Prudente a Dutra (14,4 km), em projeto;
- Linha -Bronze de monotrilho de Tamanduateí a Djalma Dutra na região do ABC (15 km), em projeto;
- Linha 5-Lilás do Metrô: Expansão de Capão Redondo a Jardim Ângela (4,2 km) em projeto.

Devo citar também as obras de remodelação das linhas da CPTM visando torná-las linhas ferroviárias mais eficientes comparáveis com as do Metrô, um processo que está em curso, mas que precisaria ser acelerado.

Na rede da CPTM, há a necessidade de eliminação de um gargalo, um velho problema existente no seu transporte de passageiros, o compartilhamento com os trens de carga. Um problema de solução difícil e complexa porque envolve uma concessionária com contrato a nível federal e requer planejamento e altos investimentos. É uma dificuldade a ser enfrentada com vigor pela nova administração.

A lista de sistemas sobre trilhos prevista é ainda muito maior. Há planejados a médio e longo prazo, muitas linhas de metrô e de monotrilho e alguns projetos de expansão da CPTM. Há também Sistemas de VLTs previstos, como o VLT do

# Opinião

04 de novembro de 2018

Centro da Cidade de São Paulo (12,8 km) e o de Sorocaba (94 km), já em licitação. Há, enfim, projetos concretos do Trem Intercidades, como São Paulo/Americana (136 km), São Paulo/Santos (76 km), São Paulo/Taubaté (136 km) e São Paulo/Sorocaba (94 km).

Como se vê, o cardápio é volumoso e não será por falta de projetos que o Governador encontrará dificuldades em concretizar seus planos. O que me preocupa, portanto, não são os projetos e obras. Tenho certeza que o novo Governador vai poder cumprir com sua palavra, usando toda a sua sabedoria.

Gostaria de analisar outro aspecto da declaração do Governador eleito

“A índole do programa de governo será desestatizante. Pretendo colocar o transporte público, em concessão para o setor privado, através de PPPs”.

Uma declaração acertada e moderna. Não há dúvida que face à falta de recursos financeiros, o caminho da Parceria Público-Privada (PPP) tem sido a alternativa adequada para conseguir os investimentos necessários à implantação e operação do transporte sobre trilhos na RMSP. É o caminho certo que está sendo adotado no mundo inteiro.

No Metrô começou com a Linha 4-Amarela, operada pela “ViaQuatro” (Consórcio liderado pela CCR). A linha 5-Lilás foi concedida em seguida junto com o monotrilho da Linha 17-Ouro e é operada pela “ViaMobilidade” (Consórcio também liderado pela CCR). A linha 6-Laranja estava sendo construída pela “Move São Paulo” num modelo de PPP integral, um contrato assinado em 2014 no valor de R\$ 9,6 bilhões, mas as obras foram paralisadas por problemas do consórcio concessionário. Está sendo aguardada a aprovação do processo de caducidade da concessão, para o Metrô decidir se lança um novo edital de PPP ou se assume a implantação, solução esta que me parece melhor, pois aceleraria a retomada das obras. A concessão dos dois monotrilhos, Linha 15-Prata e Linha 18-Bronze já foi anunciada. Para a extensão da linha 2-Verde até Dutra, o processo de concessão está em estudo.

04 de novembro de 2018

Assim, a Companhia do Metrô operará como empresa pública tão somente as linhas 1, 2, 3, em paralelo aos atuais e futuros concessionários privados das outras linhas sobre trilhos da RMSP. A Rede da CPTM, por seu lado, já tem também traçado o plano de concessão de suas linhas.

O que me preocupa neste panorama não são as concessões em si. Me preocupa, em primeiro lugar, a falta de uma Agência Reguladora independente para as empresas operadoras de trem e metrô. Está prometida há muito tempo, mas está demorando demais, face à participação crescente do setor privado na operação de linhas. Sua principal atribuição seria a fiscalização dos contratos de concessão, aplicando penalidades caso seja necessário. É, portanto, uma Agência de cunho administrativo. Atualmente essa tarefa é atribuída a uma Comissão da Secretaria dos Transportes Metropolitanos.

O que realmente me angustia face a essas concessões, é a situação da própria Companhia do Metrô de São Paulo. Nesses processos de concessão não houve a preocupação de definir o novo papel que deveria assumir o Metrô estatal, no meu entender, um papel de vital importância para o futuro do transporte sobre trilhos na Região Metropolitana de São Paulo.

Esse papel é, em suma, o monitoramento e o controle global da operação das linhas em concessão, para a salvaguarda da qualidade e segurança do transporte, além, é claro, do planejamento e especificação das novas linhas, papel que ela atualmente realiza.

A responsabilidade de gerenciar a expansão da rede, concebendo as novas linhas, especificando as tecnologias e monitorando a qualidade de serviço das linhas em concessão deve ser e continuar sendo da Companhia do Metrô de São Paulo, porque só ela como Empresa estatal, no meu entender, pode planejar, ditar a tecnologia e as especificações técnicas das futuras expansões. Só ela tem a competência e o acervo acumulado para garantir a salvaguarda da tecnologia na mão da engenharia brasileira e, portanto, a ela caberia a responsabilidade do gerenciamento da mesma.

04 de novembro de 2018

Sinto uma ausência total por parte das autoridades governamentais no sentido de atribuir à Companhia do Metrô de São Paulo esta responsabilidade de modo claro, como também a responsabilidade de monitorar e controlar a qualidade de serviço das atuais linhas em concessão. De fato, cabe ao Metrô supervisionar os procedimentos da operação e manutenção das concessionárias e a situação dos seus equipamentos, alguns dos quais precisam ser renovados no seu ciclo de vida útil. É preciso, pois, criar um Órgão técnico dentro do Metrô de São Paulo, voltado para as concessões das linhas. Mas, por favor, não vamos inventar de criar algo externo com essas responsabilidades. Não funcionaria.

Por que atribuir essas responsabilidades à Companhia do Metrô de São Paulo?

É muito simples. Porque só ela detém o conhecimento, o acervo, a experiência de mais de 40 anos de operação e manutenção em linhas de metrô, além de possuir os recursos humanos e materiais necessários em caso de uma intervenção.

Em termos operacionais e de segurança, este Órgão faria o Controle Operacional "online" de toda a Rede do Metrô e da CPTM. Ele ajudaria a prevenir, em caso de acidente, decisões contraditórias tomadas pelos diferentes operadores, evitando que se quebre a harmonia global da operação da rede e prevenindo eventuais conflitos operacionais. Só o Metrô tem condições de conhecer e atuar nos meandros da técnica operacional. Só ele tem a competência e o acervo acumulado para assumir tais responsabilidades.

Este Órgão disporia de um Centro de Controle Operacional Global, um CCO a ser concebido e implantado com urgência (eu até imagino onde ficaria), com todas as informações e ações operacionais das linhas. Não substituiria os CCOs das diferentes linhas, nem faria o seu papel, mas seria o comandante supremo das ações imediatas, necessárias para mitigar os efeitos que um incidente numa linha pode causar de problemas em toda a rede sobre trilhos. Este CCO de Monitoramento Global existe em redes de muitas metrópoles do mundo, como Londres ou Singapura, por exemplo.

# Opinião

04 de novembro de 2018

Por favor, não confundir esse Órgão a ser criado com a citada Agência Reguladora prometida. Esta só vai tratar de administrar os contratos de concessão. A Agência Reguladora é um órgão puramente administrativo. Não deve e não tem condições de intervir em assuntos técnicos, operacionais e de segurança.

Há muitos outros argumentos na defesa de um Metrô estatal forte. A operação das linhas ainda em seu poder pode servir de referência para concessionárias menos experientes. Por outro lado, se eventualmente, uma concessionária privada falhar e a concessão precisar ser encampada ou ser objeto de intervenção, ter uma empresa pública capaz de assumir é uma vantagem incontestável. Não vamos esquecer que, no fim do período da concessão, todos os ativos e operação das linhas concessionadas voltam ao Metrô.

Por fim, e, como última sugestão para a nova administração, penso que o Metrô deveria voltar a ter um relacionamento sólido e harmonioso com a Cidade de São Paulo. Parece que a Cidade tem se desenvolvido e se expandido como se o Metrô não existisse. Não se pode planejar a Cidade sem a participação ativa do Metrô e vice-versa. Os irmãos siameses que foram separados quando o Metrô saiu da Prefeitura e passou para o Estado, precisam voltar a dialogar intensamente, independente de quem é o dono do Metrô e de onde vêm os recursos.

Na realidade, o que está em jogo é a própria sobrevivência do Metrô como transporte de qualidade na Cidade de São Paulo.

Confio que esse recado chegará ao novo Governador eleito.

04 de novembro de 2018

---

Engenheiro Eletricista pela Universidade Mackenzie com Pós - Graduação para mestrado em Sistemas de Potência na Escola Politécnica da Universidade de São Paulo. Desde 1972, por 35 anos na Companhia do Metrô, assumiu diversas responsabilidades na Empresa, todas ligadas à técnica e tecnologia. Foi Coordenador dos testes de todos os equipamentos e sistemas da Linha 1 do Metrô de São Paulo, Assessor Técnico da Companhia do Metropolitano de São Paulo, de 1972 a 1998, Coordenador do Conselho de Desenvolvimento Tecnológico do Metrô e da CPTM. Foi Representante da Companhia na UITP e no CoMET . Foi também Professor Titular, Linhas de Transmissão na Escola de Engenharia da Universidade Mackenzie. Desde 2006 é consultor independente de transporte nas áreas de tecnologia

