

TAV Brasil avança no projeto de trem-bala entre RJ e SP e busca por parcerias

Texto: Naíza Ximenes

O empreendimento, que será 100% privado, tem custo estimado de R\$ 50 bilhões

As negociações já incluem grandes companhias da China e da Espanha, que são especializadas em erguer esse tipo de projeto.

AECweb 06/03/2023 | 15:02 — Depois de conseguir a autorização da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) para construir o trem de alta velocidade entre São Paulo e Rio de Janeiro, a TAV Brasil Empresa Brasileira de Trens de Alta Velocidade partiu para a segunda fase do projeto, que envolve **buscar parcerias com empreiteiras para viabilizar a construção do empreendimento, orçada em R\$ 50 bilhões**.

O intuito é financiar até 80% do valor do contrato, que será 100% privado, ou seja, sem a participação de empresas estatais. Os acordos serão, a princípio, de longo prazo, de 25 a 30 anos. Segundo o diretor-presidente da TAV Brasil, Bernardo Figueiredo, as negociações já incluem grandes companhias da China e da Espanha, que são especializadas em erguer esse tipo de projeto e declararam interesse na iniciativa.

HISTÓRICO

A proposta da construção de um trem-bala entre as maiores capitais do Brasil já circula no Ministério da Infraestrutura há dez anos — no primeiro mandato da ex-presidenta Dilma Rousseff, mais precisamente. Entretanto, durante as primeiras tentativas, o projeto foi descontinuado.

Na época, o diretor da ANTT era, justamente, Bernardo Figueiredo. Em seguida, ele foi indicado à presidência da Etav (a estatal que administraria o trem-bala na época), mas não recebeu aval para dar sequência ao planejamento.

Figueiredo conta que o projeto original era marcado por muitas adversidades, que foram solucionadas na repaginação da proposta durante este ano.

Entre elas, estavam a construção de 20 quilômetros de túnel na cidade de São Paulo; a preferência por negociações com grandes construtoras nacionais; a estruturação do trajeto por meio de áreas sensíveis; e o grande número de paradas no percurso.

NOVO PROJETO

Assim, a TAV Brasil, que é uma sociedade de propósito específico (SPE) criada exclusivamente para viabilizar a proposta, deu alguns detalhes sobre as modificações no planejamento.

Ela contou, por exemplo, que **retirou as estações de destino do centro das cidades**, eliminando a necessidade de obras nas regiões mais movimentada das capitais. Agora, o trajeto terá como extremidades as estações na região de Pirituba, em São Paulo (que fica no extremo norte da cidade), e de Santa Cruz, no lado carioca (que proporciona acesso à região central do Rio de Janeiro através dos trens da Supervia, ao percorrer 34 estações).

"Essa é uma questão que está resolvida. Não entraremos dentro dos centros urbanos, mas buscaremos parcerias. A partir destes pontos, podemos negociar conexões com outras redes, ou eventuais construções de ramais", disse Figueiredo.

Outra determinação da empresa foi **estipular um percurso mais retilíneo**, por conta da alta velocidade do trem (que deve chegar a 350km/h e atravessar 378 quilômetros em 1 hora e 30 minutos). Entretanto, a TAV Brasil se viu diante de um desafio que pode custar muito dinheiro: o de atravessar a Serra do Mar. Como solução, estipulou a construção de uma série de viadutos e túneis.

Por fim, o **número de paradas também foi cortado pela metade**. Enquanto o primeiro traçado do trem-bala previa a construção de até oito estações em seu trajeto de quase 400 quilômetros, o novo projeto conta com apenas quatro — São Paulo, São José dos Campos, Volta Redonda e Rio de Janeiro. A ideia é oferecer ao passageiro diversos tipos de viagens, inclusive sem parada.

Em suma, as alterações e empecilhos levantam muitas questões acerca da viabilidade do projeto. Entre os principais questionamentos citados pelos especialistas, estão as dúvidas acerca da experiência do país no assunto, das complexidades de engenharia, de operação, e, sobretudo, dos custos.

FINANCIAMENTO

A TAV Brasil agora procura por alternativas para o financiamento da construção. O cálculo do orçamento, de R\$ 50 bilhões, transforma o empreendimento na obra de infraestrutura mais cara do país.

Questionado se o BNDES será acionado pela empresa, Figueiredo disse que a TAV Brasil deve falar com todos os bancos possíveis para viabilizar a obra, priorizando as alternativas internacionais, além de bancos privados — entre eles, o Banco Europeu de Investimento (BEI) e o Novo Banco de Desenvolvimento (NDB, na sigla em inglês), conhecido como o "banco dos Brics", em referência ao bloco formado por Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul.

O contrato de adesão ao projeto, assinado pela TAV Brasil, dá o direito à empresa de construir e explorar comercialmente o trem-bala pelo prazo de 99 anos.

Com a autorização obtida na ANTT, o próximo passo agora é contratar uma empresa que fará o estudo de impacto ambiental (EIA) da obra, processo que deverá ser encaminhado ao Ibama, responsável pela liberação dessa parte do projeto.