

Dinheiro japonês nas nossas ferrovias?

O Ministério dos Transportes tem um vasto pacote de “produtos” a oferecer à missão de empresários japoneses que estará em Brasília na próxima terça-feira: as ferrovias Norte-Sul, Leste-Oeste, da Produção (no Paraná) e o trem-bala. Organizado pelo governo do Japão, o grupo de investidores cumpre extensa agenda no País, e deve ser recebido pelo presidente Sarney.

Quem está preparando a pauta do encontro com o ministro José Reinaldo Tavares, dos Transportes, é o secretário de Transportes Ferroviários do ministério, Nélio Renaud Antunes, recém-nomeado presidente da comissão de licitação do “trem rápido” entre Rio, São Paulo e Campinas.

A coincidência indica — sem confirmação oficial — que o trem-bala terá peso específico nas negociações. Outra coincidência é o fato de ser o Japão um dos dois únicos países do mundo (o outro é a França) a dispor de tecnologia já aprovada comercial-

mente para implantação do trem-bala, em atividade naquele país desde 1964. Um técnico do MT crê que a licitação para implantação do trem só admitirá concorrente no modelo TGV, francês, recente vencedor de uma concorrência na Espanha.

No Brasil, a linha ora licitada — e que deverá ser construída por empresa brasileira de capital nacional — terá um total de 420 quilômetros, ligando Rio de Janeiro, São Paulo e Campinas, percorrido a ser cumprido em 2 horas e 30 minutos, no mínimo. O preço unitário da passagem concorrerá com a ponte aérea, ou seja, ficará em cerca de 100 dólares. “Mais que isso, o trem deixa de ser competitivo”, avalia o técnico do MT.

A empresa brasileira que concorrer à licitação terá a tarefa de se associar — ou comprar a tecnologia através de pagamento de **royalties** — ao trem japonês ou ao TGV francês. O prazo da concessão para exploração comercial será de 90 anos.