

## O que há de novo no PIL - 2015 Dá para acreditar? Será que vira realidade?



O Governo Federal em junho deste ano lançou o Programa de Investimento em Logística (PIL). Neste Programa estão contidas obras de ampliação, reforma e construção de novos trechos ferroviários. Para as ferrovias está previsto o investimento de R\$ 86,4

bilhões. A Aenfer promoveu em 1º de julho debate sobre o assunto, no qual foram analisados aspectos positivos e negativos. Nesta edição continuamos a debater os avanços e as dúvidas suscitadas pelo novo Programa. Pág. 6 e 7

## Aniversariantes de julho e agosto

A festa dos aniversariantes aconteceu em clima de muita alegria com direito a homenagem ao dia dos pais. Pág. 12



Eterno amigo De Luca  
Diretoria da Aenfer presta homenagem ao diretor Carlo Luciano De Luca - Pág. 03



## Trens de Alta Velocidade

Conheça os 10 trens mais rápidos do mundo e outros serviços oferecidos de TAV em operação - Pág. 09



## Posse dos Conselhos e Condecoração Engº Paulo de Frontin

Dia 24 de setembro na sede da Aenfer. Confira os nomes dos novos conselheiros e dos agraciados com a Condecoração. - Pág 11



## — editorial —

Em que pese o noticiário econômico do nosso país durante os primeiros meses de 2015 não trazer boas novas o setor ferroviário, em junho recebeu uma atenção própria nos planos de investimentos em infraestrutura. O PIL – Programa de Investimento em Logística, sucessor dos PACs anteriores, destaca investimentos significativos em vários projetos ferroviários. Sem planos não se alcançam resultados. O simples fato de se lançar um plano não é garantia de sucesso. Por isso mesmo a Aenfer imediatamente tomou a vanguarda de debater os projetos contemplados. Neste debate se conclui que não estamos inteiramente de acordo com o que se propõe. Mas é através de cooperação, iniciativas e fiscalização que podemos chegar a bom termo. Nesta edição damos especial atenção ao que foi lançado

para nossas ferrovias.

Também esteve presente na Aenfer o presidente da SuperVia para tratar de investimentos já realizados, de melhorias na operação e na malha ferroviária e dos problemas que ainda é preciso equacionar para se atingir o padrão de qualidade que tanto almejamos. O assunto também está aqui exposto.

Voltamos a lembrar que a simples leitura deste jornal não é suficiente para deixar nossos associados em dia com a evolução dos investimentos em ferrovias, com a produção do transporte em nosso país e no acompanhamento da gestão pública e privada dos transportes. Para isso temos o site da Aenfer que é atualizado diariamente. Coloque na agenda: acesse o nosso site frequentemente.

Boa leitura e até a próxima edição.

## — nosso site —

Você sabia que, além de se atualizar sobre o noticiário ferroviário em nosso site, também pode manifestar sua opinião sobre os assuntos abordados? Assim, sua leitura não se torna apenas um ato passivo. Comente, concorde,

discorde, sugira.

Ao final de cada texto está disponível um espaço para o seu comentário, que será publicado junto à notícia e ficará automaticamente compartilhado com todos os nossos leitores. Acesse, leia, debata conosco.

### Veja o resultado da última enquete

#### Você tem percebido melhorias no transporte urbano do Rio de Janeiro?

Não, pouca coisa tem mudado.....	<b>42%</b>
Os investimentos que tem sido feitos ainda não deram resultados.....	<b>35%</b>
Sim, mas são pontuais e não alcança toda a cidade.....	<b>19%</b>
Sim, tanto no rodoviário como no ferroviário.....	<b>04%</b>



Você sabia que a AENFER também já está no Facebook?  
Curta nossa página.  
[www.facebook.com/Aenfer](http://www.facebook.com/Aenfer)



Sede: Av. Presidente Vargas, 1733  
6º andar - CEP 20210-030  
Telefax.: (21) 2221-0350 / 2222-1404 /  
2509-0558 - [www.aenfer.com.br](http://www.aenfer.com.br)  
e-mail: [aenfer@aenfer.com.br](mailto:aenfer@aenfer.com.br)

#### DIRETORIA:

##### Presidente

Luiz Euler Carvalho de Mello

##### Vice-Presidente

Jorge Ribeiro

##### Diretor Administrativo

Antônio Gonçalves Marques Filho

##### Diretor Financeiro

Aldo Paschoal Gama Signorelli

##### Diretora Técnica

Maria das Flores de Jesus Ferreira

##### Diretor de Comunicação

Fernando José Alvarenga de Albuquerque

##### Diretor Cultural e de Preservação da Memória Ferroviária

Helio Suêvo Rodriguez

##### Diretor de Acompanhamento Judicial

Celso Paulo

##### Diretor Social

Carlo Luciano De Luca

##### Conselho Editorial

Fernando José Alvarenga de Albuquerque (presidente), Antônio Gonçalves Marques Filho, Luiz Fernando Aguiar, Maria da Penha Arlotta, Rubem Eduardo Ladeira

## JORNAL AENFER

#### Jornal de Circulação Bimestral:

Editado pela AENFER

#### Jornalista Responsável:

Silmara Reis - Reg. Prof. 604 DRT/SE

Diagramação: João Luiz Dias

Fotografia: AENFER

Impressão: Editora Livrobrel

Tiragem: 2.000 exemplares

## ASSOCIADO

Toda vez que prestar serviço n as áreas de engenharia, arquitetura ou agronomia e, portanto, preencher a ART – Anotação de Responsabilidade Técnica, não deixe de indicar a Aenfer, cujo número é 11. Desta forma você contribuirá com nossa Associação.

## Palavra do Diretor



**A**enfer congrega em seu quadro de associados funcionários que fizeram ou fazem parte dos quadros de pessoal das empresas CBTU, RFFSA, Flumitrens e Central que são, ou foram, empresas ferroviárias com atuação no Estado do Rio de Janeiro e em outros estados (CBTU e a extinta RFFSA).

Ocupa dois andares no prédio da Av. Presidente Vargas, 1733, no Centro do Rio de Janeiro, sendo um andar para administração e auditório, e outro para acervo técnico e eventos sociais.

Dentre os benefícios oferecidos aos associados estão os Planos de Saúde Amil e Unimed, com mensalidades competitivas com o mercado, e onde a administração das carteiras é feita de forma direta, com a respectiva gerência do Plano, o que permite negociar diretamente a atualização do índice de reajuste anual das mensalidades,

como também, cobrar dos planos de saúde todas as queixas que nos são repassadas pelos associados assistidos.

Ainda em relação aos associados, tem trabalhado junto aos nossos representantes sindicais legais para que atuem de forma mais agressiva junto aos Ministérios dos Transportes e do Planejamento, Orçamento e Gestão, de forma a garantir o cumprimento das leis e das conquistas favoráveis a todos os ferroviários.

A Refer, outra séria preocupação nossa, vem sendo acompanhada em sua luta para receber da União, as quantias determinadas por lei relativas às patrocinadoras dos Planos de Seguridade da CBTU, RFFSA e Central, e no gerenciamento dos recursos necessários para o pagamento dos assistidos.

Novos convênios e o conagraçamento dos associados são iniciativas que

buscam dar ao associado uma qualidade de vida melhor e permitir uma união maior entre todos.

Por ser uma associação de engenheiros ferroviários, as questões técnicas envolvendo os transportes merecem toda a atenção, através da programação de palestras e debates que buscam o aperfeiçoamento dos ferroviários e dos transportes sobre trilhos.

O bem mais precioso da Associação, sem dúvida, é o seu quadro de associados. Por isso, é uma preocupação permanente a busca do seu crescimento com qualidade e participação. Não existe Associação forte sem um quadro de associados forte, representativo de toda a categoria.

Venha participar da AENFER para torná-la ainda mais forte!

**Antônio Gonçalves**  
Diretor Administrativo

### Eterno amigo De Luca

A morte é consequência natural, todos sabemos, mas sempre é bom termos consciência de que podemos deixar um legado.

A nossa vida é recheada de surpresas e, dependendo do modo de ser de cada um, as pessoas muitas vezes são lembradas pelos seus benfeitos. Não faz bem ocuparmos a cabeça com malfeitos cometidos por outros.

O nosso amigo De Luca só nos deixou lembranças boas. Sempre atento, organizado, sério, cumpridor dos seus deveres e solícito em ajudar aos companheiros. Além disso, no âmbito familiar, excelente pai e marido, além de admirado pelos vizinhos e pelos que com ele conviviam.

Enfim, tivéssemos alguns De Luca entre nós, os trabalhos fluiriam muito melhor, com amor, carinho e respeito.

Saudades!!!

Diretoria da Aenfer

“A morte não é nada. Eu somente passei para o outro lado do caminho. Eu sou eu, vocês são vocês. O que eu era para vocês, eu continuarei sendo. Me deem o nome que vocês sempre me deram, falem comigo como vocês sempre fizeram. Vocês continuam vivendo no mundo das criaturas, eu estou vivendo no mundo do Criador. Não utilizem um tom solene ou triste, continuem a rir daquilo que nos fazia rir juntos. Rezem, sorriam, pensem em mim. Rezem por mim. Que meu nome seja pronunciado como sempre foi, sem ênfase de nenhum tipo. Sem nenhum traço de tristeza. A vida significa tudo que ela sempre significou, o fio não foi cortado. Por que eu estaria fora de seus pensamentos, agora que estou apenas fora de suas vistas? Eu não estou longe, apenas estou do outro lado do Caminho... Já verás, tudo está bem. Redescobrirás o meu coração, e nele redescobrirás a ternura mais pura. Seca tuas lágrimas e se me amas, não chores mais. Você que aí ficou, siga em frente, a vida continua, linda e bela como sempre foi”.

**Santo Agostinho - mensagem distribuída pela família De Luca**



**Carlo Luciano De Luca,**  
Diretor Social da Aenfer,

\* 21/10/1943 † 29/06/2015

## — fique por dentro —

# Como Fundar e Manter uma Associação Civil de Preservação Ferroviária



Lançado na Aenfer no dia 10 de agosto, com a presença do diretor Cultural e de Preservação Ferroviária Helio Suêvo e convidados, o livro de autoria de Carlos Assis, é indicada para administradores e dirigentes de associações civis sem fins lucrativos. Trata-se de um manual de gestão de Organizações Não Governamentais (ONG's) ou Organizações Sociais Civis de Interesse Público (OSCIPI's), em formato de capa dura, em volume único, em tamanho A4, publicado no Rio de Janeiro (RJ), no ano de 2015, pela Associação Ferroviária Trilhos do Rio – AFTR, 1ª edição, 182

páginas. Publicação nova, pois trata-se de lançamento editorial.

**Preço Promocional:** R\$ 120,00, com frete grátis para qualquer parte do Brasil. Encomendas podem ser feitas pelo e-mail: [contato@trilhosdorio.com.br](mailto:contato@trilhosdorio.com.br)

Todo lucro obtido com a venda deste livro será destinado inteiramente à AFTR

### Pós-Graduação em Engenharia Ferroviária

O Curso realizado na Estácio de Sá está funcionando desde maio/2015, com turmas nas cidades do Rio e de BH. O corpo docente é formado por engenheiros com larga experiência na área de atuação, criando desta forma, uma grande oportunidade profissional, além da divulgação da ferrovia nacional.

Estão previstas novas turmas com início em 19 de setembro no Rio de Janeiro,

São Paulo e Vitória e Belo Horizonte em 3 de outubro em Brasília.

Lembramos que o associado da AENFER tem desconto de 15% nas mensalidades. Acesse [www.posestacio.com.br](http://www.posestacio.com.br) e saiba mais detalhes do curso.

Mais informações do curso: 0800 378 2246

### Frente Parlamentar de Preservação da Memória e do Patrimônio Ferroviário

Foi constituída em 10/06/2015, em Brasília. A Frente é presidida pelo deputado Marcio Alvino (PR/SP). Para contatar a Frente escreva para: Praça dos Três Poderes – Câmara dos Deputados – Gabinete 331, Anexo IV, Brasília/DF - CEP: 70.160-900 - Tel. (61) 3215-5331 e-mail: [dep.marcioalvino@camara.leg.br](mailto:dep.marcioalvino@camara.leg.br). O dep. Paulo Feijó é o 2º Secretário e representa o Estado do Rio de Janeiro.

## — diretoria em foco —

# Diretores da Aenfer participam de cerimônias de posse de Associações, prestigiando e levando apoio aos novos membros

### AFEA

A nova Diretoria da Associação Fluminense de Engenheiros e Arquitetos tomou posse no dia 1º de agosto. A solenidade aconteceu em sua sede em Itacoatiara. O vice-presidente da Aenfer Jorge Ribeiro esteve presente representando a Associação.

José Chacon de Assis é o novo presidente da Afea e com ele tomaram posse membros do Conselho Fiscal e do terço do Conselho de Delegados.



Posse da nova Diretoria da Associação Fluminense de Engenheiros e Arquitetos, para o biênio 2015/2017



Vice-presidente Jorge Ribeiro, em nome da Diretoria da Aenfer, cumprimenta o eng. José Chacon de Assis pela sua posse como novo presidente da Afea, eleito para biênio 2015/2017

### SEAERJ

Diretores da AFPF e da Aenfer estiveram presentes na posse do novo presidente da Sociedade dos Engenheiros e Arquitetos do Estado do Rio de Janeiro Seaerj. Nilo Ouvídio Passos tomou posse no dia 22 de julho na sede daquela associação em sessão solene comemorativa dos 80 anos de fundação da Seaerj. Membros do Conselho Diretor para o biênio 2015/2017 e os novos conselheiros vitalícios também foram empossados na ocasião.



Da esquerda para direita: Luiz Octávio, Helio Suêvo, Nilo Ouvídio, Maria das Flores e Antonio Pastori

# Coluna Filatélica

PARTE III

## Grandes Eventos Inaugurações e Comemorações

Nesta seção da Filatelia Ferroviária Brasileira, encontram-se 12 selos comemorativos lançados pela ECT, sendo que alguns foram acompanhados de carimbos comemorativos alusivos ao lançamento.

### VISITA DO PRESIDENTE GABRIEL TERRA, DO URUGUAI

O selo mostra a **Ponte Internacional Barão de Mauá** com um comprimento total de 2.113 metros, sendo que sobre o Rio Jaguarão, sua extensão é de somente 340 metros, tendo 12 metros de largura. Fica localizada na fronteira entre o Brasil e o Uruguai, ligando as cidades de Jaguarão, no lado brasileiro, e Rio Branco, no lado uruguaio. Foi construída entre 1927 e 1930 depois de um tratado firmado em 1918 entre os dois países para pagamento de dívida de guerra. Na sua parte central existe uma via férrea com duas bitolas. Atualmente está com o tráfego ferroviário suspenso por alegarem problemas estruturais. É o primeiro bem binacional tombado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), reconhecido como primeiro patrimônio cultural do Mercosul.



Selo  
Data de lançamento: 08/01/1935

### INAUGURAÇÃO DA PONTE INTERNACIONAL ENTRE URUGUAIANA E PASO DE LOS LIBRES



A Ponte Internacional Uruguaiana-Paso de los Libres, denominada oficialmente de Ponte Internacional Getúlio Vargas-Agustín Pedro Justo, é uma ponte rodoviária e ferroviária sobre o rio Uruguai, que liga o Brasil e a Argentina.

A inauguração da ponte marcada para 12/10/1945 foi transferida para 15/11/1945. Devido a deposição do Presidente Getúlio Vargas em 29/10/1945, o selo foi recolhido. No entanto, em alguns pontos do país, os selos foram vendidos antes do recebimento do edital de cancelamento de 13/11/1945. Por isso, o DCT determinou, por edital de 30/04/1946, a venda dos selos para fins filatélicos (sem valor de franquia) a partir de 25/06/1946. São raros os selos, sobre envelopes circulados, com datas até 15/11/1945.



Carimbo comemorativo

### CENTENÁRIO DA PRIMEIRA ESTRADA DE FERRO DO BRASIL

O selo apresenta a "Baroneza", primeira locomotiva a trafegar no Brasil, no ano de 1854. Fabricada em Manchester, na Inglaterra, por William Fairbain & Sons, originalmente construída para a bitola de 1,68m, foi modificada para 1,60m, em 1883. Em 18 de fevereiro de 1884, Affonso Penna, então Ministro da Agricultura e Viação do Império, em ofício à Diretoria da E. F. D. Pedro II, pedia providências para que a locomotiva fosse recebida e depositada nas Oficinas de Engenho de Dentro, a fim de ali ser conservada.



Selo  
Data de lançamento: 30/04/1954

### CENTENÁRIO DA ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL

O Prédio de D. Pedro II, que se vê na imagem do selo, começou a ser construído em 1936, no auge do governo Getúlio Vargas, sendo concluído em 1945 para atender ao grande

fluxo de trens e passageiros existentes à época e à necessidade de modernização do sistema ferroviário existente. Sua estação, ponto inicial da mais importante ferrovia brasileira - a Estrada de Ferro Central do Brasil, era o símbolo de progresso e desenvolvimento do país na época do Estado Novo. O "Prédio da Central", como é popularmente conhecido o Edifício D. Pedro II, é um marco da arquitetura "Art Déco" no Brasil.



Carimbo lançado nas cidades do Rio de Janeiro / Belo Horizonte / São Paulo  
Data de lançamento: 29/03/1958

A colocação da locomotiva "Baroneza" neste selo, no meu entendimento, foi um erro, pois ela representa a E. F. Mauá. As locomotivas pioneiras da E. F. D. Pedro II, também de origem inglesa, foram denominadas de "Imperador", "Imperatriz", "Paulista", "Mineira", "Fluminense", "Brasil", "Progresso" e "Indústria".



Selo de comemoração do 150º aniversário de nascimento do Visconde de Mauá

Complemento da segunda parte da Coluna Filatélica

Rubem Eduardo Ladeira  
Membro do Conselho Editorial

# VEJA O QUE ESTÁ

## Serão contemplados no Programa de Investimento em Logística os seguintes trechos

- Ferrovia Norte-Sul: R\$ 7,8 bilhões nos trechos de Palmas (TO) – Anápolis (GO) e Barcarena (PA) – Açailândia (MA); e R\$ 4,9 bilhões entre Anápolis (GO), Estrela D'Oeste (SP) e Três Lagoas (MS).

- Concessão da ferrovia entre Lucas do Rio Verde (MT) e Miriú (PA) - R\$ 9,9 bilhões. Construção da ferrovia que ligará o Rio de Janeiro (RJ) a Vitória (ES) – R\$ R\$ 7,8 bilhões.

- Ferrovia Bioceânica, ligando o Centro-Oeste e o Norte do país ao Peru - R\$ 40 bilhões. Para as concessões existentes serão R\$ 16 bilhões e o governo está negociando com os concessionários a ampliação de capacidade de tráfego, novos pátios, duplicações, redução de interferências urbanas e construção de novos ramais, entre outros.

### APROFUNDANDO O ASSUNTO

No debate promovido no auditório da Aenfer participaram o professor da Coppe-UFRJ e engenheiro Hostílio Xavier Raton Neto, coordenando a sessão, o especialista em infraestrutura sênior engenheiro Sérgio Iaccarino, o economista e vice-presidente da Associação Fluminense de Preservação Ferroviária – AFPP Antônio Pastori e o ex-secretário de Política Nacional de Transportes do Ministério dos Transportes e consultor de transporte e logística eng<sup>o</sup> Marcelo Perrupato.

O eng<sup>o</sup>. Iaccarino levantou duas perguntas para fomentar e motivar o debate, que para ele são cruciais tanto para o PIL 2012 quanto para o 2015. São elas:

- Em que medida a política pública foi institucionalizada formal e adequadamente?
- Em que medida o planeja-



Obras no trecho Palmas (TO) – Anápolis (GO)

mento do PIL Ferrovias orienta a operacionalização da política?

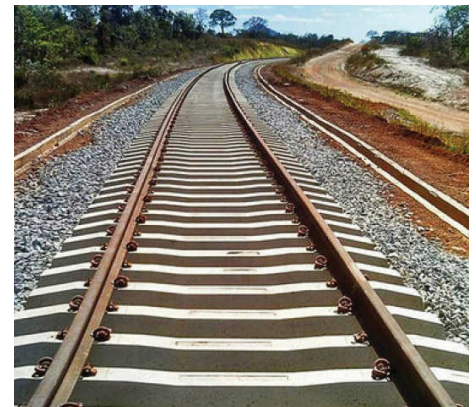
Iaccarino atestou que quando se olha o PIL, há uma tendência a achar que a ferrovia está sendo privilegiada, mas não é. Prova disso pode estar numa declaração do presidente do TCU à mídia quando diz que até hoje nenhum projeto do PIL 2012 foi assinado e para o PIL 2015 os programas foram elaborados sem projetos. Na avaliação do engenheiro Iaccarino essa é uma questão muito séria porque precisamos de consciência na elaboração de projetos.

Para o eng<sup>o</sup> Marcelo Perrupato faltam hoje planejamentos estratégicos, operacionais, execução e fiscalização, o que resulta no não cumprimento de prazos. Em sua opinião a função do sistema de transportes tem que ser boa para a economia e não necessariamente para quem está operando, como ocorre hoje com as concessionárias.

O governo precisa investir na ferrovia porque estamos com volumes de produção incompatíveis com o transporte oferecido e existe uma saturação de portos e rodovias.

O consultor admite que perdemos algum tempo e tivemos algum atraso. Para ele, não estamos nos piores dos mundos, estamos passando por uma crise que é muito diferente das duas anteriores que vivemos e que é preciso tocar os projetos que já estão maduros.

O vice-presidente da AFPP e ferroviarista Antônio Pastori afirmou que o maior erro do PIL é não considerar trens de passageiros nos projetos e lembrou que cerca de 45 mil pessoas morrem por ano em rodovias enquanto os trilhos estão sendo



Obras no trecho Barcarena (PA) – Açailândia (MA)

roubados nos trechos em desuso e dificultando a mobilidade urbana.

Pastori levantou outros pontos como, por exemplo, o que fazer em relação a Resolução 4.131, de 3 de julho de 2013, que autoriza a Ferrovia Centro-Atlântica (FCA) a devolver ao poder público 742 quilômetros de trechos ferroviários antieconômicos e 3.247 quilômetros de trechos considerados economicamente viáveis que, de acordo com o PIL, darão lugar a novos traçados. Também questionou sobre as atuais concessões e a troca de que poderão ser prorrogadas.

### REVENDO PROJETOS ANTERIORES (PAC)

Nos PAC's 1 e 2 vários projetos para a área ferroviária foram contemplados. Aqui mesmo no jornal Aenfer já expusemos avanços e problemas encontrados (edição nº 159 Mar/Abr 2014) Segundo o Ministério do Planejamento os resultados alcançados até o PAC2 (2014) foram aplicados R\$ 66,9 bilhões na área Transportes. Em Ferrovias, ao longo de quatro anos, 1.088 km foram concluídos, entrando em operação

# INCLUÍDO NO PIL

855 km da Ferrovia Norte-Sul (FNS), de Palmas/ TO a Anápolis/GO, e a extensão de 247 km da Ferronorte, entre Alto Araguaia/MT e Rondonópolis/MT. Estão em andamento mais 2.677 km, como a Extensão Sul da Ferrovia Norte-Sul, de Ouro Verde/GO a Estrela d'Oeste/ SP, com 77% realizados, e o trecho da Ferrovia de Integração Oeste-Leste, de Caetité/BA a Anápolis/GO, com 61% realizados. E mais o contorno ferroviário de Araraquara, SP; rebaixamento da linha férrea em Maringá, PR. A Fiol (Ferrovia de Integração Oeste-Leste) prevê a construção de 1.022 km ligando o porto de Ilhéus/BA a Barreiras/BA. Até 2014 investimento de R\$ 3,1 bilhões. No corrente ano o PAC sofrerá uma redução de 33% no ritmo de execução das obras, segundo estimativa do Ministério do Planejamento. Com pouco dinheiro, os ministérios foram instruídos a alongar o cronograma dos projetos, como forma de gastar menos nesse período. Assim, muitas inaugurações que estavam previstas para 2015 e 2016 serão, mais uma vez, adiadas.

## ENTRAVES FERROVIÁRIOS

Na Ferrovia Norte-Sul num trecho de 855km entre Palmas e Anápolis, ainda não circulam composições ferroviárias em função do governo alterar o modelo de concessão, que não mais contemplaria um único operador. Depende-se agora de estudos de viabilidade, processos de licitação e do ritmo da burocracia estatal. Além disso, para que a ferrovia comece a operar, empresas privadas precisam construir ramais de carga e descarga de produtos, o que ainda está em curso. No caso da FIOLE o TCU recomendou a paralisação do trecho Caetité e Barreiras. Segundo o relatório, nas obras foram encontradas irregularidades como projeto básico deficiente e sobrepreço decorrente de custos mais altos que os praticados no mercado nos serviços contratados e insumos adquiridos. Lançado o projeto em março de 2010, já se aplicaram R\$ 3 bilhões na obra e não é possível a previsão de sua conclusão. Outra crítica é que a FIOLE deixou de figurar nos projetos do PIL. Antes de apostar bioceânicas esta ferrovia cumpre bem o papel de ligação logística do país.



A ferrovia Bioceânica, que pretende ligar o porto do Açu, no Rio de Janeiro, até o Peru pode ser considerada um novo risco como o trem bala tem sido até aqui. Foi lançada a ideia sem que haja estudos preliminares. É mais uma visão do que um projeto de investimento. Além da enorme extensão (em torno de 3.650km) terá de enfrentar os Andes. Seu custo é elevadíssimo. Segundo a União Internacional de Ferrovias trata-se de projeto inviável tanto pelo custo de construção como pelo frete final dos produtos transportados até a China. Também no aspecto das atuais concessões nem tudo vai bem. Em 3 de julho de 2013 a ANTT pela Resolução

no. 4 131 autorizou a Ferrovia Centro-Atlântica (FCA) a devolver ao poder público trechos ferroviários anti-econômicos e 3.247 quilômetros de trechos considerados economicamente viáveis. Ocorre que, de acordo com o PIL, vários destes trechos darão lugar a novos traçados. Trata-se de um absurdo, um descumprimento dos contratos originais de concessão e um sério prejuízo aos cofres públicos. A Aenfer vem procurando divulgar e contestar o que propõe a ANTT, que neste caso está agindo radicalmente contra os propósitos do PIL Ferrovias, um plano de expansão para nossos trechos ferroviários, como expusemos aqui.

# O PARADIGMA DA MATRIZ INTERMODAL DE TRANSPORTES E O PROGRAMA DE INVESTIMENTOS EM LOGÍSTICA - PIL 2015

A distribuição intermodal de transportes no Brasil é dotada de uma perversidade intrínseca, voltada que é para o modo de transporte rodoviário, com 63% dessa repartição, fator gerador de um sensível impacto negativo sobre o meio-ambiente, além do incremento acentuado dos custos logísticos. Tal cenário de irracionalidade se potencializa na ausência de equilíbrio na logística institucional que estabeleça um ordenamento mais eficiente sob os pontos de vista econômico, energético e ambiental. Dessa realidade anacrônica surgem deseconomias de escala a contornar. Urge que técnicos e políticos convirjam para a mutação de paradigma, através de novo desenho organo-institucional para a Infraestrutura e a Logística. A multimodalidade passa a ser uma exigência de modernidade. A busca do protagonismo para os modos mais eficientes - com enfoques agregados de produtividade, competitividade e qualificação - criará uma matriz intermodal sustentável.

O crescimento sustentado é uma oportunidade para que a gestão da informação exerça papel relevante na definição de uma eficaz e efetiva logística de transportes, na qual não basta apenas transportar e sim, transportar melhor. O desbalanceamento da matriz brasileira de transportes é evidente. Basta comparar a participação dos modos de transporte no Mundo (em tonelada x quilômetro útil). O alinhamento do Brasil com países de baixa extensão territorial, onde é notória a concentração excessiva e atribuição de prioridade ao modo rodoviário é paradoxal em relação aos países de extensão territorial semelhante à do Brasil, os quais tem predominância ferroviária. No Brasil, o modo ferroviário quando é utilizado, o é para pequenas distâncias, enquanto o modo rodoviário é o escolhido para longas distâncias, situação aguda que caracteriza a ineficiência do sistema de transporte nacional. É oportuno fazer uma comparação das faixas de eficiência entre os modos de transporte, segundo a distância percorrida e o peso da carga e as faixas de competitividade de custos por faixas de eficiência dos modos de transporte rodoviário e ferroviário.

A inclusão de todos os atores intervenientes no processo, os denominados "stakeholders", sem que nenhum seja negligenciado, caracterizará a potencialidade de um sistema que envolva Sociedade, Governo, Universidades e Empresas de transporte e logística, visando a conscientização da importância da trilogia de eficiências: a energética, a ambiental e a econômica.

Uma Matriz Intermodal de Transportes sustentável para o Brasil poderá ser obtida pela agregação desses atores em torno de uma proposição concreta de redefinição do papel de cada modo de transporte, no âmbito de suas faixas de **EFICIÊNCIA, EFICÁCIA E EFETIVIDADE** (os três E's da

literatura tradicional de Administração) para a reconceitualização através de uma nova tríade - similar aos três conceitos citados - com a adequação às exigências de modernidade:

## **PRODUTIVIDADE, COMPETITIVIDADE e QUALIFICAÇÃO.**



No PIL 2015 – FERROVIAS persistem incertezas sobre a exequibilidade de alguns projetos. Após três anos decorridos do lançamento do PIL/2012, a nova versão do Programa de Investimentos em Logística aloca investimentos de R\$ 86,4 bilhões ao modo ferroviário, sem que haja uma conexão em busca da multimodalidade. As diretrizes para as concessões de infraestrutura, enunciadas no PIL/2015 são: diálogo com governadores para o desenvolvimento regional; consulta ao setor privado visando promover a retomada da economia; aprimoramento dos marcos regulatórios; remuneração compatível com custos e riscos de construção; disponibilidade de financiamento de longo prazo com maior participação de instituições privadas e do mercado de capitais. As concessões ferroviárias do PIL/2015 visam aperfeiçoar o modelo de concessões: assegurar o direito de passagem; aprimorar a concorrência, no modelo de operador verticalizado; valorizar os investimentos públicos no eixo Norte-Sul; utilizar o Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI); adotar o modelo de licitação por outorga ou compartilhamento de investimento. Algumas licitações serão na modalidade Parceria Público-Privada (PPP). Ao contrário do PIL/2012, o PIL/2015 não abrange a aquisição da capacidade produtiva das novas linhas, a serem comercializadas (leiloadas) entre os operadores interessados. O PIL Ferrovias lançado em 2012 pelo Governo Federal se apresentou como política pública de transportes com o objetivo de aumentar a participação do modo ferroviário na matriz de transportes.

O verdadeiro potencial do PIL/FERROVIAS 2015 somente será objeto concreto de avaliação após o início das rodadas de concessão. A título de exemplo para discussão, o TCU - em análise criteriosa da estrutura de governança do PIL FERROVIAS 2012 - utilizou os seguintes módulos em sua análise:

(1) **INSTITUCIONALIZAÇÃO;**  
(2) **PLANOS E OBJETIVOS** para verificar o contexto e a forma pela qual a política pública foi formulada, implementada e avaliada.

**Questão básica:** Em que medida a política pública foi institucionalizada formal e adequadamente e o planejamento do PIL Ferrovias orienta a operacionalização da política? Tais recomendações do TCU ao PIL 2012 podem ser ponto de partida para análise de aprendizado com os "eventuais problemas" ("learning curve"), tratando o PIL 2015 à luz do PIL 2012.

Tal análise ex-post constatou:

I - Ausência de institucionalização e formalização dos atos relativos ao programa, bem como de metas e indicadores de eficiência e efetividade;  
II - inexistência de motivação e de critérios objetivos a respeito da escolha do modelo de operação e da seleção e priorização dos trechos a serem concedidos;  
(III) - fragilidade no planejamento estratégico integrado com a malha ferroviária existente e com outros modos de transporte;

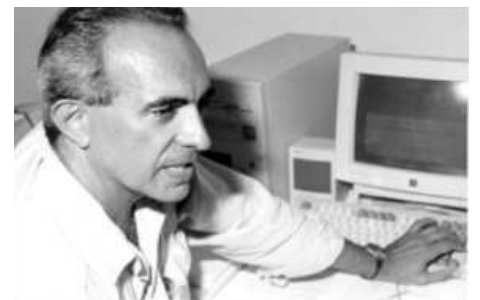
(IV) - insuficiente grau de governança da política pública;

(V) - falta de documentos e estudos para avaliação dos cenários desta política pública.

A sincronicidade dos fatores críticos expostos caracteriza a necessidade de reconfiguração institucional, com os modos de transporte operando em faixas de eficiência, visando efetividade do sistema como um todo e também dos recursos aplicados em conjunturas de escassez.

Desperdiçar recursos ambientais, energéticos ou econômicos não combina com Brasil de projetos sustentáveis. Assim, é possível idealizar a realidade com enfoque sistêmico e consciente de sustentabilidade para os transportes no Brasil. Precisamos ser - por conseguinte - tecnicamente tão irrefutáveis que haja somente espaço para a execução de uma Política (com P maiúsculo) de Transportes e Logística.

Cabe a cada um de nós...



**Sergio Iaccarino é Engenheiro Civil com Doutorado em Engenharia de Produção pela COPPE/UFRJ;**

**Especialista Sênior em Infraestrutura do Ministério do Planejamento, em exercício no Ministério dos Transportes.**

**e-mail: sergioiaccarino49@gmail.com**



# Trens de Alta Velocidade

É fundamental que se retorne os trens de passageiros de médio e longo percurso no Brasil. Hoje, somente a Vale, na Estrada de Ferro Vitória-Minas e a Estrada de Ferro Carajás dispõe dos serviços de trens de passageiros de longo percurso.

Na antiga malha da RFFSA, o último

trem de passageiros (Trem de Prata), ligando o Rio de Janeiro a São Paulo foi desativado em dezembro de 1998.

O governo já tem em mente há alguns anos, a implantação do Trem de Alta Velocidade (TAV), ligando o Rio de Janeiro/São Paulo/Campinas com extensão aproximada de 530 km,

porém até agora não foi possível a sua viabilização.

No mundo, o TAV foi implantado pela primeira vez no Japão, em 1964.

O quadro abaixo apresenta os 10 (dez) trens mais rápidos do mundo, assim como os outros serviços de TAV em operação na Europa.

País	Denominação do Trem	Cidades Percorridas	Velocidade Operativa
China	Shanghai Maglev	Longyang / Aeroporto de Pudong	430 Km/h
China	China Railways CRH – 380 A	Shanghai / Hangzhou	380 Km/h
Itália	AGV / NTV – Italo	Napoli / Roma / Florença / Bolonha / Milão	360 Km/h
Espanha	Siemens Velaro E / AVE S103		350 Km/h
Espanha	Talgo 350	Madri / Barcelona	350 Km/h
Japão	Shinkansen Hayabusa ES Series	Hayabusa / Shinkanden	320 Km/h
França	Alstom Euroduplex	R Hine / R Hone	320 Km/h
França	TGV Duplex	Paris / Marselha	300 Km/h
Itália	ETR 500 Frecciarossa	Roma / Milão	300 Km/h
China	THSR 700 T	Taipei / Koahiong	300 Km/h

Fontes de Consulta: Especial Caras Viagens e GPAA

## Outros serviços europeus de alta velocidade

- Alfa Pendular (Portugal)
- Altaria (Espanha)
- Alvia (Espanha)
- AVE (Espanha)
- Euromed (Espanha)
- Eurostar (Bélgica – França – Grã-Bretanha)
- ICE (Bélgica – Países Baixos – Alemanha – Suíça – Dinamarca – França)
- Le Frece (Itália)
- Railjet (Áustria – Alemanha – Suíça – Hungria)
- Renfe-SNCF (Espanha – França)
- SJ (Suécia – Dinamarca)
- SuperCity (República Theca)
- TGV (Bélgica – Itália – Alemanha – Espanha – Suíça – Luxemburgo – França)
- TGV Lyria (Suíça – França)
- Thalys (Bélgica – Países Baixos – Alemanha – França)



Helio Suêvo Rodriguez  
Diretor Cultural e de Preservação Ferroviária

### ÓTICA NISSI LTDA



Bom atendimento e constante orientação aos clientes



Av. Presidente Vargas, 633 – sobreloja 108 - Tel/fax – 2224-2435, esquina com a Rua Uruguaiana

# Palestra Técnica

## Investimentos da SuperVia

Presidente da concessionária que opera os trens do Rio fala sobre as mudanças e projetos da empresa

**A**enfer recebeu no dia 09 de julho o presidente da SuperVia, engenheiro Carlos José da Cunha. Ele participou do ciclo de palestras promovido pela Associação e falou sobre os investimentos da concessionária que opera os trens de passageiros do Rio de Janeiro.

O tema da palestra atraiu um público diversificado. Entre engenheiros e associados estavam na plateia representantes de associações, jornalistas e pessoas que utilizam diariamente os trens da SuperVia.

À frente da empresa desde 2010, o presidente começou sua apresentação mostrando os eventos voltados para a população e as melhorias que foram realizadas para dar mais conforto e agilidade aos usuários dos trens do Rio de Janeiro.

Segundo o presidente da empresa, em 2014 foram transportados cerca de 164 milhões de passageiros e esse ano ele tem uma expectativa de que esse número chegue a uma faixa de 180 milhões. O engenheiro disse que muitas mudanças estão sendo feitas para que a população utilize cada vez mais esse meio de transporte.

De acordo com Carlos Cunha, em 2011 a concessionária circulava somente com cerca de 20% de trens com ar-condicionado e atualmente a quantidade aumentou, chegando a 75% da frota. Ele disse que a meta é chegar em 2016 com 100% da frota com ar-condicionado.

O engenheiro afirmou que a SuperVia está investindo cada vez mais em tecnologia e modernidade.

### Centro de Controle Operacional

Em termos de equipamentos, Carlos Cunha informou que o Centro de Controle Operacional (CCO) está modernizado, sendo todo digital e considerado por muitos visitantes de comitivas internacionais um sistema de tecnologia de ponta. Ele disse que num mesmo ambiente é possível controlar a circulação, segurança, toda a entrada de energia e todas as subestações.

### Novas estações

Carlos Cunha citou algumas estações que foram reformadas com as de Madureira, Maracanã, Vila Inhomirim e Saracuruna. Segundo ele 52 estações contam com elevadores, dando melhor acessibilidade aos usuários. Cobertura de plataformas, iluminação, banheiros gratuitos, comunicação visual, escadas rolantes e novos padrões de equipamentos fazem parte das mudanças de algumas estações.

### Infraestrutura

O engenheiro afirmou que a SuperVia já substituiu 132 km de trilhos (a via tem ao todo cerca de 750 km de trilhos), foram substituídos cerca de 150 mil dormentes de madeira por concreto, o que dá muito mais estabilidade e 96 mil metros de cabos aéreos.

Em algumas estações, disse ele, alto falantes de grande potência como os utilizados em circuito de fórmula 1 foram colocados para uma sonorização limpa e eficaz.

Em sua avaliação, o carro-chefe da empresa é o sistema de sinalização, que tira a responsabilidade do maquinista. Segundo ele, caso o maquinista ultrapasse o sinal vermelho o sistema bloqueia a tração do trem.

### Novos Trechos

Algumas novidades foram apresentadas pelo presidente da SuperVia que estão em estudo, como a duplicação de linha entre Gramacho e Saracuruna, a duplicação do trecho de Santa Cruz / Itaguaí, Magé / Itaboraí e a quinta linha de Deodoro.

Ele ressaltou a nova operação nos cinco ramais que diminuiu o intervalo, garantindo ao passageiro mais rapidez ao seu destino:

**Ramal Deodoro:** intervalo de cinco minutos

**Ramal Santa Cruz:** intervalos de 8 minutos com os **trens expressos**

**Ramal Japeri:** intervalos de 8 minutos com os **trens expressos**

**Ramal Saracuruna:** intervalos de 10 minutos com o **expresso Gramacho**

**Ramal Belford Roxo:** intervalos de 15 minutos e nova operação **Circular Honório**

O presidente da SuperVia disse que a empresa está investindo cada vez mais. A meta, segundo ele, é transportar em 2020 cerca de 1,2 milhões de passageiros por dia e ser reconhecida como a melhor opção de transporte do Estado do Rio de Janeiro.



Presidente da SuperVia Carlos José da Cunha



Carlos José da Cunha, Luiz Euler e Helio Suêvo



Um bom público lotou o auditório da Aenfer

## — imprensa —

### Expansão do transporte metroferroviário no País

Do total dos 198,4 milhões previstos para os transportes na nova etapa do Programa de Investimento em Logística, anunciado pelo Governo Federal, R\$ 86,4 bilhões serão destinados para as ferrovias do País. O modal será o que receberá a maior fatia de investimentos, estipulada em pouco mais de 43% do pacote, beneficiando negócios no setor. Cenário favorável para a realização da NT Expo - 18ª Feira Negócios nos Trilhos, principal evento do setor metroferroviário da América do Sul, que acontece de 3 a 5 de novembro, em São Paulo.

**Fonte: Portogente, 14/08/2015**

### Concessão

Para viabilizar o investimento de R\$ 7,8 bilhões na ferrovia EF 118, que ligará as regiões metropolitanas de Rio e Vitória, o governo estadual pretende inovar na

modelagem da concessão, informou o subsecretário de Transportes do Rio, Delmo Pinho. Será proposto ao governo federal que os concessionários de duas outras ferrovias, a MRS e a FCA, cujos traçados cortam o território fluminense, invistam em obras da EF 118 em troca da antecipação da renovação de suas concessões. As concessões da MRS e da FCA vencem em 2026. O governo do Estado do Rio entende que parte dos recursos que iriam para o Tesouro Nacional com a renovação dos contratos poderia ir para obras da EF 118 ou ferrovia Rio-Vitória, já que esta terá sinergias com a MRS e FCA. No novo modelo, a futura ferrovia poderia ser concedida a um terceiro ou a um consórcio do qual as duas concessionárias poderiam participar.

**Fonte: O Globo, 11/08/2015**

### PAC - mobilidade travadas

Em abril de 2012, a presidente Dilma Rousseff prometeu recursos a fundo perdido e financiamento subsidiado para espalhar linhas de metrô pelas maiores capitais do país, com um pacote de R\$ 32 bilhões em projetos de mobilidade urbana. No ano seguinte, em resposta às manifestações de junho, Dilma reuniu os 27 governadores para anunciar cinco pactos e prometeu mais R\$ 50 bilhões em investimentos na área de mobilidade. Entre a promessa e a realidade, o retrato é frustrante. De tudo o que foi anunciado, quase 100 quilômetros de linhas de metrô ou de veículos leves sobre trilhos (VLTs) ficaram apenas no papel e hoje encontram-se em estado letárgico. Foram paralisados projetos em sete capitais: Porto Alegre, Curitiba, Brasília, Goiânia, Rio de Janeiro, Belo Horizonte e Fortaleza. Eles totalizam R\$ 20 bilhões.

**Fonte: Valor Econômico, 28/07/2015**

## Confraternização de Natal 2015 da AENFER

Com o objetivo de proporcionar uma maior facilidade para o associado adquirir seu ingresso por adesão para Confraternização de Natal 2015 a Aenfer reservou na Churrascaria Estrela do Sul (Maracanã) o dia 03 de dezembro para a realização do evento. Rodízio de Carnes com Buffet, bebidas e sobremesa.

Dia - 03 de Dezembro de 2015 (quinta-feira)

Horário reservado - das 12h30min às 15h30min

Local - Churrascaria Estrela do Sul (Maracanã) - Av. Maracanã, 649 - Tijuca - Rio de Janeiro - RJ - Estacionamento no local.

**Valor, por adesão, de cada ingresso para o associado Aenfer:**

- R\$ 145,00 (ingresso unitário para associado)
- R\$ 145,00 (ingresso unitário adquirido pelo associado para acompanhante)

**O pagamento poderá ser efetuado:**

1 - Em até 3 parcelas:

\* Primeira parcela: R\$ 50,00 (setembro/2015)

\* Segunda parcela: R\$ 50,00 (outubro/2015)

\* Terceira parcela: R\$ 45,00 (até 10/novembro/2015)

2 - À vista: até 16 de novembro de 2015 (caso haja ingresso), pois não haverá venda de ingressos no dia do evento.

**Formas de pagamento:**

\* Cheque nominal e cruzado à Aenfer (entregue na secretaria da Associação) ou

\* Depósito bancário na conta da Aenfer: Banco Itaú (341) - Agência: 8081 - Conta Corrente: 11343-6 (com o envio do comprovante de depósito para o e-mail: carlos.aenfer@gmail.com)

\*\*\* Em caso do não comparecimento ao evento, não haverá devolução do valor do ingresso.

Adesão com Carlos pelo e-mail carlos.aenfer@gmail.com ou na secretaria da Aenfer.

**Adquira já o seu convite,  
pois o número de lugares é limitado.**

**PARTICIPE ! SUA PRESENÇA É MUITO IMPORTANTE!**

## Posse dos novos conselheiros e entrega da Condecoração Engenheiro Paulo de Frontin 2015

A Aenfer irá empossar no dia 24 de setembro, às 10 horas em sua sede, terço dos Conselhos Deliberativo e Fiscal para o triênio 2015/2018 e do representante junto ao Crea-RJ.

### Conselho Deliberativo

#### Efetivos

Antônio Carlos Soares Pereira;  
Carlos Humberto Pinheiro da Costa;  
Carlos Roberto Monteiro Rommes;  
Jerônimo Puig Neto;  
Ramiro Ramos do Nascimento;  
Terezinha Maria Denys M. de Magalhães

#### Especiais

Ana Maria Câmpio Gomes;  
Bina Burdman;  
Glória Maria Barbedo Marins Lima

### Conselho Fiscal

Luiz Miguel de Lima Pimentel Pereira Gil

### Representante junto ao Crea-RJ

Teresa Maria de Faria Pinho

Em seguida, na mesma ocasião, será realizada a entrega da Condecoração Engenheiro Paulo de Frontin 2015, mérito instituído pela Aenfer desde 1997 com o objetivo de destacar todos aqueles que contribuíram ou ainda contribuem para o melhoramento e progresso do transporte ferroviário brasileiro, para a preservação de sua memória histórica e também na defesa da classe ferroviária.

### Personalidades agraciadas com a Condecoração

Antonio Carlos Dias Pastori;  
Eizi Nomiya (in memoriam);  
Genésio Pereira dos Santos;  
João Bosco Setti;  
Joubert Fortes Flores (in memoriam);  
Paulo Henrique do Nascimento



# Festa dos aniversariantes de julho e agosto

Diretoria realizou sorteio de brindes em homenagem ao Dia dos Pais



Aniversariantes de julho e agosto se reúnem para os parabéns

A Aenfer reuniu no dia 13 de agosto associados e amigos no Espaço Cultural Carlos Lange de Lima para a comemoração da festa dos aniversariantes de julho e agosto.

A festa virou um grande encontro dos ferroviários ativos e aposentados que aproveitam a ocasião para se reencontrarem e colocarem o papo em dia.

Como no mês de agosto é comemorado o Dia dos Pais, a Diretoria não deixou a data passar em branco e fez uma linda homenagem com direito a sorteio de brindes para os pais. Os sorteados foram Alexandre Júlio, Carlos Van Júnior, José Alves, José Antônio, Aldy Pinheiro, Pedro Paulo, José Augusto V. Barca, Wanderley Cortez, Sidnei Paranhos, Jorge Ribeiro e Jair José. Durante o sorteio foi escolhido o pai ferroviário que ganhou um brinde especial da Natura. O contemplado foi Reinaldo Valadares Theodoro.

Para os aniversariantes também foi preparado um sorteio onde os brindes eram 04 Tablets. Isabel Junqueira de Andréa, Lucy Orfão, Ivan Grimaldi e Marcos Assad Bravo foram os sortudos que faturaram os prêmios.

A Aenfer parabeniza os aniversariantes e agradece, mais uma vez, pela participação dos associados que prestigiaram o evento.

Veja mais detalhes da comemoração em nosso site:  
[www.aenfer.com.br](http://www.aenfer.com.br)



Sidnei Paranhos com a diretora Flores e o vice-pres. Jorge Ribeiro



Tonhão, Carnevale, Fernando Albuquerque, Aildo, Pedro Paulo, Marcos Bravo e Ivan Grimaldi



Os feras da sinuca Carlos Van, Aldy, João e Jairzinho



Lilian, Isabel, Antônio, Maria e Flores



Genésio, Enéas, Fernando Garcia e Alexandre Júlio



Jorge Ribeiro parabenizando os aniversariantes