

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

REQUERIMENTO DE AUDIÊNCIA PÚBLICA (Do Sr. Vanderlei Macris)

Requer a realização de Audiência Pública para discutir o Projeto de construção de infra-estrutura necessária à implementação de ligação ferroviária no trecho Rio de Janeiro – São Paulo – Campinas por trem bala.

Senhor Presidente,

Nos termo regimentais, requeremos a realização de Reunião de Audiência Pública para discutir o Projeto de construção de infra-estrutura necessária à implementação de ligação ferroviária no trecho Rio de Janeiro – São Paulo – Campinas por trem bala, com a presença do Sr. Ministro dos Transportes, Alfredo Nascimento.

JUSTIFICAÇÃO

O Jornal do Brasil, em sua edição de 05 de fevereiro de 2008 publicou reportagem sob o título “Trem-bala Rio-SP é prioridade”. Diz a notícia:

“A decisão política já foi tomada, e o governo estuda como tirará do papel o trem-bala que ligará São Paulo ao Rio de Janeiro. Em entrevista exclusiva ao JB, o ministro dos Transportes, Alfredo Nascimento, conta quais são as etapas a serem percorridas pelo Executivo para realizar a licitação da obra no ano que vem. Rebate as críticas ao projeto, e vaticina: “Será a maior contribuição do governo em termos de infra-estrutura de transporte de passageiros”. Nascimento também revela quais serão as suas próximas ações. Depois do carnaval, decidirá qual será o destino da presidência da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Os partidos da base aliada brigam para fazer a indicação. José Alexandre Resende, o atual presidente, é o último dirigente de agência reguladora em exercício nomeado pelo ex-presidente Fernando Henrique Cardoso. A outra missão do ministro é concluir a redação da medida provisória que promoverá a integração da malha de bitola larga das ferrovias do país. A seguir os principais trechos da entrevista.

A novidade do ano no setor foi a inclusão do trem-bala no Programa de

Aceleração do Crescimento (PAC). Segundo o projeto, 32,5 milhões de pessoas usarão o veículo e a passagem será de aproximadamente US\$ 60. Há contestação sobre a viabilidade do projeto e sobre a demanda.

- Cada um sai com uma tese diferente, mas o fato é que não temos especialistas sobre isso no Brasil. Qualquer coisa que se fale sobre o trem-bala é chute, até porque o país não tem experiência nesse tipo de transporte. O que nós temos de fato é um estudo de viabilidade econômica, um projeto executivo da obra e um projeto ambiental, feitos por um grupo italiano (Italplan). O governo não pode adotar a tecnologia italiana, mas pode adotar essas informações para chegar a um caminho para realizar uma licitação em que todas as tecnologias participem.

O governo já decidiu se será uma concessão à iniciativa privada ou terá de entrar com dinheiro para tirar a obra do papel?

- Na versão dos italianos, seria concessão. O Ministério dos Transportes e o Tribunal de Contas da União analisaram o projeto. Aparentemente, há a viabilidade para fazer a concessão. Como o governo resolveu que quer a obra feita, contratou uma consultoria internacional por meio do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID). Em agosto, o estudo de viabilidade econômica será concluído. Aí sim se poderá falar sobre as perspectivas desse projeto, se ele será totalmente concessão ou se com a inclusão do trecho entre São Paulo e Campinas precisará ter a participação do governo. Só com a conclusão dos estudos o governo vai ver qual caminho seguirá. Tudo que se fale agora são conjecturas ou especulações.

A projeção de demanda é realista?

- Estudos mostram que, se for a metade da demanda que está ali há viabilidade. Se for um pouco menos, o governo teria que ter participação financeira. Ou ainda poderia não cobrar outorga ou energia, por exemplo. Isso aconteceu com a concessão de rodovias.

O senhor trabalha com que cronograma?

- A expectativa é de ainda no primeiro semestre do ano que vem fazer o leilão para a realização da obra. O que a gente tem ainda é muito vago. Mas, chama a atenção o fato de muitas empresas se interessarem por isso.

E se o estudo mostrar que há a necessidade de o governo entrar com dinheiro e realizar uma Parceria Público-Privada (PPP)?

- No entendimento do governo, vale a pena. Primeiro, esse é um transporte que contribuirá para resolver o problema dos meios já existentes. O transporte aéreo, por exemplo, vai ter a vida facilitada. A viagem entre Rio e São Paulo de avião dura mais ou menos 50 minutos. A viagem de trem será de um pouco mais de uma hora, mas a um preço bem menor. Será mais uma opção, além da viagem de ônibus.

O senhor não espera resistências das companhias aéreas?

- Há tantos passageiros que eles não estão conseguindo atender. Isso é modernidade. Só aqueles mais arcaicos ou que se sentirem prejudicados é que vão reclamar. O governo tem hoje a certeza de que o projeto é viável e que é importante para o país. A maior contribuição em termos de infra-estrutura de

transporte de passageiros do governo será esse trem, porque naturalmente ele vai se integrar a outros Estados. Criaremos um eixo de um novo transporte de passageiros.

O trem ficará pronto para a Copa do Mundo de 2014, que será no Brasil?

- O projeto dos italianos prevê a construção em cinco anos. Se a obra começar em 2010, não ficara.

A infra-estrutura do país está preparada para o aumento da demanda que ocorrerá durante a Copa?

- Precisa de algumas adaptações, como o transporte coletivo no Rio e sistemas de metrô. São coisas localizadas. É mais infra-estrutura urbana. O país vai ter que fazer investimentos nas cidades. Tivemos picos de problemas no sistema aéreo, mas com as providências que estão sendo adotadas isso será equacionado.

O governo pretende realizar em breve uma nova etapa do programa de concessões de rodovias. Na última, os espanhóis foram os grandes vencedores. Agora, com a crise financeira internacional, o interesse dos estrangeiros continuará?

- Acho que sim. A nossa realidade hoje é outra. Se lá está ruim para investir, que tragam o dinheiro para cá, porque aqui está melhor. Eu não tenho muita preocupação em relação a esses investimentos. O investidor é um profissional do risco. Mesmo na crise, o dinheiro que circula pelo mundo terá de ser investido em algum lugar.

Com a extinção da Contribuição Provisória sobre Movimentação Financeira (CPMF), o governo terá de reduzir despesas. O senhor já conversou com o presidente Lula e com os integrantes da Comissão de Orçamento do Congresso para saber onde é que a sua pasta vai cortar na veia?

- A definição do governo é não mexer no PAC, e no nosso ministério é quase tudo PAC. De R\$ 10 bilhões de investimentos, R\$ 8 bilhões são do PAC. Há aproximadamente R\$ 1,5 bilhão de custeio, onde a gente pode reduzir alguma coisa. De investimentos fora do PAC, temos cerca de R\$ 400 milhões. Então, mantidas as regras estabelecidas pelo governo, a mexida aqui vai ser muito pouco marcante.

Qual é a prioridade do seu ministério?

- As ferrovias. Com uma medida provisória que sairá depois do carnaval, criaremos a integração da malha de bitola larga do país por meio de concessões. Integraremos Sudeste, Norte e Nordeste por ferrovia, integrando isso também ao Centro-Oeste. No Sul, expandiremos a bitola métrica. Tudo isso por meio de concessões. Assim, os centros produtores terão outra opção de acesso aos portos.

A previsão do governo é assinar os contratos das concessões das rodovias licitadas no ano passado dia 11, mas a Justiça ainda analisa recursos dos consórcios vencidos. O governo conseguirá derrubá-los a tempo?

- A gente vai resolver.

Se atrasar, o governo vai garantir a manutenção enquanto as concessionárias não assumirem as rodovias? Haverá um vácuo de investimentos em manutenção?

- Não. O governo tomou o cuidado de ter contratos de manutenção nessas estradas até que a iniciativa privada cuide.

O senhor já decidiu quem será o próximo presidente da ANTT?

- Esse é um fetiche (risos). Todo mundo gosta (de falar) disso. Não há ainda uma definição. Qualquer que seja o nome e de qualquer que seja o partido só vai ser encaminhado por mim ao presidente Lula se for alguém da área, até porque estamos em um processo volumoso de concessões. A indicação pode até ser política, desde que tenha esse pré-requisito. Esse é assunto para depois do carnaval.

José Alexandre Resende, o atual presidente, é o último dirigente de agência reguladora indicado pelo ex-presidente Fernando Henrique Cardoso. Ele foi indicado pelo PFL, atual DEM. Será este o fim de uma era?

- Isso é um mandato. Não é questão de fim de uma era. Muita gente do atual governo vai passar para o próximo, e é até bom que seja assim. Nunca tive dificuldade de relação com o José Alexandre. Nem sei se ele será reconduzido.”

A convocação que ora requeremos é de fundamental importância ao cumprimento de nossas atribuições constitucionais de acompanhamento e fiscalização das ações do Poder Executivo.

Sala da Comissão, de março de 2008.

Deputado VANDERLEI MACRIS