



CÂMARA DOS DEPUTADOS

DEPARTAMENTO DE TAQUIGRAFIA, REVISÃO E REDAÇÃO

NÚCLEO DE REDAÇÃO FINAL EM COMISSÕES

TEXTO COM REDAÇÃO FINAL

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES		
EVENTO: Audiência Pública	Nº: 1107/09	DATA: 05/08/2009
INÍCIO: 10h34min	TÉRMINO: 14h08min	DURAÇÃO: 03h33min
TEMPO DE GRAVAÇÃO: 03h33min	PÁGINAS: 67	QUARTOS: 43

DEPOENTE/CONVIDADO - QUALIFICAÇÃO
PAULO SÉRGIO OLIVEIRA PASSOS – Secretário-Executivo do Ministério dos Transportes. BERNARDO FIGUEIREDO – Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT. HENRIQUE AMARANTE DA COSTA PINTO – Superintendente da Área de Estruturação de Projetos do BNDES. JÚLIO LOPES – Secretário de Transportes do Estado do Rio de Janeiro.

SUMÁRIO: Discussão sobre o projeto de implementação do Trem de Alta Velocidade — TAV.

OBSERVAÇÕES
Reunião de audiência pública conjunta com a Comissão de Fiscalização Financeira e Controle. Houve exibição de imagens. Houve intervenção fora do microfone. Inaudível.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Jaime Martins) - Bom dia a todos. Na

[MF1] Comentário: Supervisor.:Myrinha

qualidade de Presidente da Comissão de Viação e Transportes, sob a proteção de Deus e em nome do povo brasileiro, declaro abertos os trabalhos.

Em virtude da aprovação do Requerimento nº 100/09 — Comissão de Viação e Transportes, do Deputado Carlos Zarattini; do Requerimento nº 106/09 — Comissão de Viação e Transportes, de minha autoria; do Requerimento nº 139/09 — Comissão de Viação e Transportes, do Deputado Vanderlei Macris; e do Requerimento nº 212/09 — Comissão de Fiscalização Financeira e Controle, dos Deputados Vanderlei Macris e Duarte Nogueira, essas Comissões reúnem-se hoje em audiência pública conjunta para discutir o projeto de implementação do Trem de Alta Velocidade — TAV.

Gostaria de convidar para tomar assento à Mesa, em primeiro lugar, o Presidente da Comissão de Fiscalização Financeira e Controle, Deputado Silvio Torres, que já está aqui ao meu lado (*risos*), e o Dr. Paulo Sérgio Oliveira Passos, Secretário Executivo do Ministério dos Transportes e também representante da Casa Civil da Presidência da República.

Convido também o Sr. Bernardo Figueiredo, Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres — ANTT.

Convido também o Sr. Henrique Amarante da Costa Pinto, Superintendente da Área de Estruturação de Projetos do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social — BNDES. O Sr. Henrique Amarante está aqui hoje representando o Presidente do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, Luciano Galvão Coutinho, que, por razões de saúde, justificou sua ausência. Ele teve de suspender, por recomendação médica, toda a sua agenda, e pediu que aqui estivesse para representá-lo o Sr. Henrique Pinto.

Antes de passar a palavra ao Presidente da Comissão de Fiscalização Financeira e Controle e também aos expositores, eu gostaria de também convidar para estar conosco na Mesa o Deputado Júlio Lopes, que é hoje o Secretário de Estado de Transportes do Rio de Janeiro e que nos honra com sua presença. Embora não seja um palestrante, convido-o para que esteja conosco na Mesa.



A primeira fila está reservada aos Parlamentares e, se necessário, também a segunda. A partir da segunda fila os assentos estão reservados para os Srs. Embaixadores e o pessoal das embaixadas.

Quero registrar aqui, desde já, a presença do Embaixador da Itália, Gherardo La Francesca, que está apenas há 2 dias no Brasil e já nos honra com sua presença.

Gostaria de esclarecer aos presentes as normas estabelecidas no Regimento Interno da Casa. Os expositores falarão sucessivamente e disporão cada um de 20 minutos para suas explanações. Os Srs. Deputados interessados em interpelar os expositores deverão inscrever-se previamente junto à Secretaria. Cada Deputado inscrito terá o prazo de 5 minutos para formular suas considerações ou pedido de esclarecimentos, dispondo os senhores expositores de igual tempo para a resposta, facultadas a réplica e a tréplica pelo mesmo prazo.

Esclareço aos Srs. Parlamentares e demais presentes que esta reunião está sendo gravada. Por isso, solicito que falem ao microfone, declinando o nome, quando não anunciado por esta Presidência.

Por se tratar de uma audiência pública, e em função do nosso Regimento Interno, a palavra só será concedida àqueles que foram convidados formalmente para exposição, e será aberta apenas aos Srs. Parlamentares. Todos os demais presentes são muito bem vindos, e agradeço-lhes a presença, mas estão aqui na condição de ouvintes. Caso haja interesse em apresentar algum questionamento, poderão naturalmente solicitar a um Parlamentar que o faça.

Para o bom andamento dos trabalhos, caso não haja inconvenientes para o Presidente da nossa Comissão de Fiscalização Financeira e Controle, eu deixarei que esse tempo de 20 minutos, ou seja, de 1 hora para os 3 expositores, prorrogáveis, caso necessário, por mais 30 minutos, fique sob a gestão do nosso coordenador do projeto, o Dr. Paulo Sérgio, que poderá dar um tempo um pouco maior ou um pouco menor para cada um dos expositores.

Aproveito esta oportunidade para informar a todos os presentes que realizaremos aqui, nesta Comissão de Viação e Transporte, no dia 30 de setembro, um seminário sobre ferrovias, em que vamos debater todo este momento que vivemos no País da retomada dos investimentos no modal ferroviário. Vamos

[p2] Comentário: Sessão:1107/09 Quarto
Taq.:Patrícia Maciel Rev.:



abordar o transporte de cargas, o crescimento das ferrovias no sistema de bitola larga e o programa de recuperação da malha bitola estreita no Brasil, e vamos também novamente abordar o tema do Trem de Alta Velocidade. Nessa oportunidade, aqueles países ou empresas que queiram participar poderão inscrever-se para fazer a exposição das suas tecnologias e das vantagens competitivas que cada um julgue poder oferecer para esse projeto.

Portanto, no dia 30 de setembro teremos aqui um seminário, em que vamos dia todo debater sobre ferrovias.

Passo a palavra ao Deputado Silvio Torres, para suas considerações. Em seguida, passaremos aos expositores.

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - Bem, muito bom dia a todos. Quero apenas, rapidamente, Presidente Jaime Martins, cumprimentar nossos convidados, aqui já nominados, e agradecer-lhes a presença. Cumprimento também os autores desse requerimento, o Deputado Vanderlei Macris, o Deputado Duarte Nogueira, o Deputado Carlos Zarattini e V.Exa., que também é um dos autores.

Esta é uma audiência pública muito oportuna, muito importante para a tomada de decisões que o nosso País tem que fazer, frente ao desafio de realizar um evento da magnitude da Copa de 2014. Da mesma forma, insere-se numa grande estratégia de logística, de mobilidade, de investimentos bilionários que os Governos estão fazendo, não apenas o Governo Federal. Especificamente no caso do trem bala, há um investimento previsto do Governo Federal, ao menos como estratégia, mas faz parte de um pacote, digamos assim, de logística, que inclui o Rodoanel de São Paulo, que inclui o metrô, que inclui também um outro trem de alta velocidade que vai ligar São Paulo ao Aeroporto Internacional de Guarulhos. Enfim, tudo isso vai exigir não apenas vontade e decisão política do Governo, mas principalmente grande debate com a sociedade, que é parceira, para vencer esses desafios.

Na nossa Comissão de Fiscalização Financeira e Controle, temos uma comissão permanente instalada. Ela vai acompanhar especificamente os recursos federais a serem investidos para organização e realização da Copa de 2014, e o Trem-Bala é um dos projetos incluídos.

Avaliando as perspectivas de curto e médio prazos, considero muito difícil, Sr. Presidente, Srs. Deputados, conseguirmos concretizar esse projeto do Trem-Bala,



da forma como vai ser explicado pelos nossos convidados, a tempo de servir para a Copa de 2014. Mas esse não deve ser o seu único objetivo. Pode haver nesse investimento uma oportunidade de modernização, de o País se inserir nas novas tecnologias de transporte coletivo. E essa, sem dúvida, é das mais importantes.

Semana passada, voltei de uma viagem à Alemanha. Estive lá mantendo contatos com os organizadores da Copa de 2006 naquele país. Tive oportunidade de conhecer o sistema de trens alemão, que vem sendo desenvolvido há muito tempo, e sei o quanto será importante para o nosso País alcançar esse mesmo patamar de desenvolvimento e modernização.

Sr. Presidente, mais uma vez, cumprimento todos os participantes. Tenho certeza de que teremos uma boa audiência pública.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Jaime Martins) - Obrigado, Deputado Silvio Torres.

Temos relativa ansiedade em relação aos resultados desses estudos de viabilidade feitos pelo BNDES e coordenados pelo Ministério dos Transportes, na pessoa do Secretário Executivo, Dr. Paulo Sérgio.

Na condição de Presidente da Comissão de Viação e Transportes e Presidente da Frente Parlamentar Ferroviária, que tomou como bandeira de luta na Casa o ressurgimento e a retomada do transporte ferroviário no País, eu gostaria de lembrar que esse projeto foi inserido na pauta das discussões nacionais pelo Parlamento.

O Projeto de Lei de Conversão nº 5, de 2006, que tive a oportunidade de relatar, somado a 2 outros projetos de lei de conversão que produzimos aqui na Câmara dos Deputados, possibilita-nos fazer essa grande transformação logística pela qual o País passa neste momento.

O Brasil vem investindo pesadamente na retomada do transporte de cargas, pela VALEC, Ferrovia Norte-Sul, Leste-Oeste, CFM e Ferrovia Transnordestina. Vem também fazendo a retomada de alguns trechos da antiga malha ferroviária do País que estavam inativos e abandonados.

Hoje, vamos ter, verdadeiramente, a possibilidade de discutir a retomada também do transporte de passageiros. O Brasil merece e precisa entrar na era da modernidade em relação a esse transporte. Ao examinarmos os projetos que



existem pelo mundo, particularmente na Ásia e na Europa, verificaremos que o trem de alta velocidade é um transporte da mais absoluta segurança. Praticamente não houve vítimas fatais nesse transporte nas últimas 4 décadas. A pontualidade é absoluta. É também um transporte moderno do ponto de vista ecológico, uma vez que as emissões de gases causadores de efeito estufa são consideravelmente menores do que nos veículos convencionais, como o automóvel e o avião.

Por tudo isso, vivemos essa ansiedade em relação ao processo licitatório, que esperamos possa ser levado adiante ainda este ano, em relação à demanda que foi encontrada e projetada, em relação ao traçado.

Passo a palavra ao Dr. Paulo Sérgio, que por 1 hora poderá coordenar a apresentação do resultado desses estudos.

O SR. PAULO SÉRGIO OLIVEIRA PASSOS - Sr. Deputado Jaime Martins, Presidente da Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados; Sr. Deputado Federal Silvio Torres, Presidente da Comissão de Fiscalização Financeira e Controle; Sr. Deputado Júlio Lopes, Secretário de Transportes do Rio de Janeiro; Sr. Bernardo Figueiredo, Diretor-Geral da ANTT; Sr. Henrique Pinto, Superintendente da Área de Estruturação de Projetos do BNDES; Sr. Embaixador da Itália, Gerardo La Francesca; demais Srs. Parlamentares, senhores empresários, minhas senhoras, meus senhores.

(Segue-se exibição de imagens.)

Penso que é do conhecimento de todos os que aqui se encontram a disposição do Governo brasileiro de estudar a possibilidade de implantação de um trem de alta velocidade ligando as cidades do Rio de Janeiro, São Paulo e Campinas. Evidentemente, haveremos de nos perguntar as razões que motivam o Governo a esse tipo de propósito.

É suficientemente claro que estamos falando de uma área do País que congrega grandes centros urbanos, uma área adensada, uma área particularmente próspera do território nacional, que, evidentemente, tem pela frente desafios importantes, do ponto de vista da mobilidade das pessoas, seja no plano urbano, seja no plano interurbano.

O mundo tem buscado se utilizar, entre as diversas possibilidades que facultam o deslocamento de pessoas, de tecnologias e modos que tornem esse

[P3] Comentário: Sessão:1107/09 Quarto
Ta.:Madalena Rev.:



deslocamento mais eficiente. Entre eles está, naturalmente, o trem de alta velocidade. Algumas vantagens poderemos consignar em relação a esse tipo de transporte. Entre elas, a possibilidade de eliminação de gargalos e a interligação de subsistemas de transportes.

O trem de alta velocidade é importante vetor no que se refere ao desenvolvimento regional. O transporte ferroviário de alta velocidade sobre trilhos tem um nível extremamente baixo de emissão de poluentes — ele se utiliza da energia elétrica —, especialmente no caso de um país, como o Brasil, que se serve sobretudo da hidreletricidade. Portanto, estamos falando de um tipo de transporte absolutamente limpo, do ponto de vista ambiental.

O trem de alta velocidade assegura a redução de tempos de viagem e contribui para a redução do número de acidentes, pela redução do ônus e da sobrecarga nas rodovias.

Evidentemente, também deve ser considerado o fato de que o transporte de alta velocidade sobre trilhos traz em si um novo paradigma, do ponto de vista tecnológico, uma vez que se trata de um sistema absolutamente sofisticado, em termos da tecnologia que ele contém.

No mundo, temos experiências, marcadamente no Japão — que teve a sua primeira linha inaugurada em 1964 —, na França, na Alemanha e na Espanha. Efetivamente, podemos dizer que o mundo nesses 50 anos tem evoluído de forma progressiva no que diz respeito à utilização da alta velocidade para transporte de pessoas em médias distâncias. Temos em construção cerca de 7 mil e 800 quilômetros e em planejamento algo próximo a 14 mil quilômetros. De modo que isso totaliza cerca de 21 mil quilômetros distribuídos entre os países apresentados. Refiro-me basicamente a Japão, França, Itália, Alemanha, Espanha, Bélgica, Reino Unido, China, Coreia, Taiwan, Holanda e Turquia. Os que estão em planejamento são Índia, Irã, Marrocos, Portugal — que já está em vias de iniciar a construção da sua linha de alta velocidade, com prioridade inicialmente para ligação Lisboa a Madri —, e Arábia Saudita. E o Brasil evidentemente se insere no rol dos países que estudam e se dedicam a avaliar essa possibilidade.

A ligação por trem de alta velocidade no Brasil já foi estudada há algum tempo e tem como marco importante um acordo de cooperação do Governo

[p4] Comentário: Sessão:1107/09 Quarto
Ta.:Silvia Rev.:



brasileiro com o Governo alemão. Esses estudos foram realizados no final da década de 90 e demonstraram a possibilidade de se implantar um trem de alta velocidade no Brasil. Mais recentemente, os estudos conduzidos demonstram que há viabilidade e oportunidade para que se faça a construção da ligação a que me referi — Rio de Janeiro, São Paulo, Campinas.

É óbvio que, quando falamos na ligação Rio de Janeiro, São Paulo, Campinas, estamos falando de um primeiro segmento, vez que o próprio Congresso Nacional já fez incluir, por meio da Lei nº 11.772, aprovada em setembro de 2008, a possibilidade de construção de linhas de alta velocidade também ligando a cidade de São Paulo a Curitiba e a Belo Horizonte. Prioritariamente, estamos trabalhando neste momento no segmento Rio de Janeiro, São Paulo, Campinas.

O projeto do trem de alta velocidade efetivamente coloca o Brasil em linha com as principais nações do mundo que hoje se servem desse tipo de transporte, levando-se em consideração o fato de que estamos falando de um modo de transporte moderno, seguro, eficiente, regular, rápido e com todas as virtudes naquilo que se refere ao plano ambiental.

O trem traz consigo inúmeras oportunidades de ganhos para o País, entre eles, o desenvolvimento tecnológico, o estabelecimento de condições para que a indústria brasileira e o centro de pesquisa e desenvolvimento do País possam de alguma maneira se apropriar de conhecimento dessas tecnologias. Ele tem, naturalmente, como ocorreu em outras regiões do mundo, um efeito sobre o ordenamento urbano, até com estímulo ao desenvolvimento de cidades, à própria opção de pessoas em relação à residência. Ele reduz a emissão de poluentes, contribui para redução das taxas de acidentes nas rodovias, sobretudo as rodovias em que se verificam fluxos expressivos, fluxos elevados de veículos. Evidentemente também ele otimiza o uso do tempo, no sentido de que reduz a perda de horas nos deslocamentos, uma vez que, diferentemente, por exemplo, do transporte aéreo, qualquer pessoa que se desloca para a estação de embarque, quando utiliza o trem de alta velocidade, pode chegar 5 minutos antes da partida e embarcar. Naturalmente, o trem vai partir no horário definido na grade de horário operacional.

O trem de alta velocidade é um projeto do Brasil. Entendemos que ele fará com que possamos estar em linha com as principais nações do mundo.

[p5] Comentário: Sessão:1107/09 Quarto
Taq.:Silvia Rev.:



Evidentemente, tomando por base a perspectiva da primeira linha, entendemos que vamos avançar ampliando a malha de alta velocidade. Foi isso o que aconteceu com todos os países do mundo que se servem da alta velocidade para o transporte de pessoas.

O trem de alta velocidade abre uma perspectiva muito importante para a indústria brasileira. Para nós isso tem uma dimensão importante, uma vez que no processo licitatório associado a esse trem terá lugar o capítulo que vai definir e estabelecer parâmetros e critérios associados à transferência tecnológica.

No desenvolvimento dos trabalhos relacionados ao trem de alta velocidade, o Governo brasileiro contratou um consórcio consultor liderado pela empresa inglesa Halcrow, empresa com grande *expertise*, grande nível de conhecimento em relação a esse tipo de transporte. A partir daí, desenvolvemos estudos de demanda, cujos resultados foram bastante animadores, sobretudo quando olhamos... Faço aqui um destaque: o segmento São Paulo, Campinas, São José dos Campos realmente apresenta uma possibilidade de deslocamento, de fluxo de passageiros bastante elevada.

Fizemos, por meio da Halcrow, os levantamentos de engenharia, os estudos de traçado. Depois de examinar exaustivamente as diversas possibilidades, chegamos à definição daquilo que seria o traçado referencial mais adequado para o trem. Foram desenvolvidos os estudos operacionais, avaliando os fluxos de passageiros, as quantidades de trens. Em paralelo, foram desenvolvidos estudos de custos, tanto de investimentos quanto operacionais, buscando o Governo utilizar expertos, profissionais com grande grau de conhecimento no Brasil para aferir e dimensionar os custos unitários para que se pudesse tomar por base as estimativas, a partir dos quantitativos, de custos de implantação do trem.

No que diz respeito à transferência de tecnologia, estamos trabalhando de maneira articulada com o Ministério da Ciência e Tecnologia, o Ministério da Indústria e Comércio Exterior. Quanto ao gerenciamento do projeto, o Governo está convencido de que há necessidade de estruturar uma unidade capaz de desenvolver o papel de supervisão, de acompanhamento da execução desse projeto, de gerenciamento e de intermediação no que diz respeito à transferência de tecnologia.



Já neste momento, estamos nos dedicando aos estudos de natureza econômico-financeira relacionados à modelagem da concessão. Temos a expectativa de que ainda neste segundo semestre colocaremos a público o edital de licitação do trem, com a expectativa de que no primeiro semestre do próximo ano possamos ter definido o licitante vencedor e efetivamente possamos já trabalhar na implantação desse projeto.

O Governo está convencido de que esse é um projeto de grande oportunidade, que servirá à região Rio de Janeiro, São Paulo, Campinas, compreendendo todas as cidades que estão em sua área de influência. Significa dar ao País a condição de, a exemplo de diversas outras nações, utilizar um meio de transporte eficiente e moderno que efetivamente pode trazer também em si uma oportunidade de ganhos do ponto de vista de avanços tecnológicos para o nosso País. E, mais do que isso, compreendendo que esse segmento ao qual me referi é um ponto de partida para que efetivamente possamos implementar, e acreditamos com sucesso, o trem de alta velocidade aqui no Brasil, evidentemente, na sequência, estamos convencidos de que poderemos pensar no futuro em outros segmentos que virão para ampliar a malha de alta velocidade que se iniciará pelo segmento Rio de Janeiro-São Paulo-Campinas.

Eu quero aqui, como proposto pelo Presidente Jaime Martins, passar a palavra imediatamente ao Sr. Bernardo Figueiredo, Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres, que vai tecer considerações mais detalhadas sobre cada um dos itens a que acabo de me referir.

O SR. BERNARDO FIGUEIREDO - Deputado Jaime Martins, Deputado Sílvio Torres, Srs. Deputados, senhoras e senhores, conforme o Paulo Sérgio já listou, nós estamos finalizando o estudo de viabilidade do trem de alta velocidade, e a Agência já criou um *site* específico para disponibilizar em consulta pública essas informações técnicas que foram produzidas. O que eu vou apresentar aqui hoje é o material que já se encontra disponível. São os primeiros estudos que foram concluídos e avaliados pelo Ministério dos Transportes e pela Agência.

Essa antecipação da divulgação desses estudos é importante porque permite que os grupos e investidores interessados possam começar a avaliar e a ter os elementos principais que vão orientar as suas propostas. E o primeiro desses



trabalhos é o estudo de demanda que foi feito a partir de uma pesquisa exaustiva nos aeroportos, diretamente com os usuários de diversas modalidades de transportes.

(Segue-se exibição de imagens.)

Foi feita pesquisa domiciliar e foi realizado um trabalho aprofundado no levantamento dessa demanda. Identificamos que no ano de 2008, que é o ano base do nosso trabalho, cerca de 34 milhões de passageiros se movimentaram nesse eixo, onde será instalado o trem de alta velocidade: Rio de Janeiro-São Paulo-Campinas.

O que se observa é que 50% dessa demanda hoje é atendida pelo transporte de automóvel; 35% pelo sistema de transporte rodoviário de passageiro; e o aéreo participa com 15%. Grande parte dessa demanda, em valores absolutos, refere-se a movimentos regionais. São movimentos de média distância que acontecem ao longo desse eixo. São movimentos da região de Campinas para São Paulo, da região de São José dos Campos para São Paulo. E na ligação direta temos uma demanda de 7 milhões de passageiro e, nesse atendimento, o avião é o modo de transporte predominante.

Em relação as razões das viagens dos usuários de ônibus, 56% das viagens são a trabalho e 44% por outras razões. Podemos verificar que a viagem a trabalho é predominante em todas as modalidades de transporte, e é especialmente predominante no usuário do transporte aéreo.

Para dimensionarmos a demanda, utilizamos alguns parâmetros e os testamos em relação ao que se verifica hoje. Um desses parâmetros é o custo da tarifa. E faço uma ressalva que deveria ter feito no começo: para se fazer o processo de concessão, é importante um estudo de viabilidade. Para isso é necessário que se assumam algumas premissas para orientar esse trabalho e que sejam buscadas as melhores. Isso não quer dizer que sejam coisas impositivas. O processo de licitação permitirá aos investidores interessados formularem suas próprias estratégias de negócio, fazerem suas adequações com relação a traçados, estações e pontos de paradas. Então, há alguns elementos rígidos, e vou-me referir a eles sempre que for o caso, mas o estudo que apresentamos é a referência estudada pelo Governo para fazer a modelagem da concessão.

[p6] Comentário: Sessão:1107/09 Quarto
Taq.:Carla Rev.:



No que se refere à tarifa, esses são os dados utilizados. Buscou-se não só a tarifa, como o tempo de viagem. Qual tarifa mais competitiva deveria ser cobrada para o trem se inserir nesse mercado. Foi também utilizada o tempo de viagem, em que comparamos o tempo de viagem do trem com as alternativas de transportes existentes no mercado.

Estamos trabalhando numa ligação direta, com o tempo de 93 minutos, de São Paulo ao Rio de Janeiro. Comparado com outras modalidades, no caso do transporte aéreo, incluindo o *check-in*, deslocamento, e *check-out* no aeroporto, nós temos um tempo competitivo com o trem de alta velocidade com relação a esse tipo de transporte e muito competitivo com relação às outras alternativas. Isso se verifica em todas as outras ligação também.

No ano de 2008 — e aí já começamos perceber nesse mercado como ele se distribui, como ele é atendido nas diversas modalidades, no eixo Rio-São Paulo, que tem por volta de 7 milhões de passageiros — a demanda do transporte aéreo foi de 4 milhões, e o quadro apresenta o deslocamento de demanda com a entrada do trem de alta velocidade.

Podemos verificar então, nesse eixo Rio-São Paulo, com a entrada do trem de alta velocidade, tanto na classe econômica quanto na executiva, que o trem é competitivo e absorve cerca de 50% da demanda. Cabe aqui registrar a situação em outros países. Tivemos oportunidade de assistir aqui na Câmara a uma apresentação do governo japonês em que mostra que no eixo Tóquio-Osaka praticamente o transporte aéreo desapareceu. Mas no Brasil o sistema aéreo é muito competitivo devido à privilegiada localização dos aeroportos, tanto no Rio, quanto em São Paulo. Nós temos aeroportos centrais, bem localizados com relação à demanda, fazendo com que a competitividade do trem de alta velocidade não seja absoluta como podemos observar em outros casos internacionalmente. Consideramos, portanto, que 50% dessa demanda poderia ser absorvida pelo trem de alta velocidade.

Destaco a demanda regional, em que o aéreo praticamente inexistente e a demanda é toda atendida por automóvel e ônibus. Na tabela anterior mostramos a tarifa. A tarifa adotada no nosso estudo adota preço competitivo do transporte por



ônibus e o trem passa a ser também competitivo com o ônibus, principalmente com o automóvel.

Em termos de projeção para o futuro, o cenário que estamos adotando é o de que teríamos ano de 2008, um total de 17 milhões de passageiros, sendo 14 milhões no serviço regional e quase 4 milhões no serviço expresso. Essa é base. Para 2014, ano considerado de abertura do projeto, ano de início da operação, estamos projetando uma demanda direta de 7 milhões e uma demanda regional de 25, atingindo, no final do período de 2044, uma demanda total regional, mais a expressa, em torno de 100 milhões de passageiros.

No *slide* seguinte vemos uma conversão desses dados. A demanda regional, em termos absolutos, é muito relevante. Quando convertemos para o equivalente a uma demanda Rio-São Paulo, podemos verificar que, em termos da demanda do trem de alta velocidade, o transporte direto em São Paulo ainda é o segmento mais relevante. Essa distância tende a se agravar. Quer dizer, o trem tende a absorver mais passageiros na ligação direta do que no transporte regional. Em termos relativos, começamos 2014 com 6 milhões de passageiros diretos e 5 milhões regionais, em termos equivalentes. No final do período passamos para 22 e 14.

Aquela demanda ali é a desviada diretamente das modalidades existentes. Verificamos também, pelas experiências internacionais, que parte da demanda é induzida pela existência do serviço de transporte por trem de alta velocidade. Quer dizer, é uma demanda que hoje não faz esse deslocamento. Pela criação dessa facilidade, as pessoas passam a se deslocar porque hoje há um transporte que é mais seguro, mais barato, mais atrativo e que tem todos os atributos que o Paulo Sérgio já exauriu na fala anterior.

Julgo que essa demanda induzida é conservadora, em termos da experiência internacional, mas é muito difícil quantificar. Na verdade, está-se fazendo uma previsão sem um histórico para observar e sem parâmetros objetivos para determinar, mas estamos estimando que essa demanda gira em torno de 19% da demanda total pelo trem de alta velocidade.

Quanto à projeção de receita, consideramos que o trem vai partir de uma receita anual na casa de 2 bilhões de reais por ano, atingindo, em 2044, 8 bilhões de reais por ano de faturamento, isso naquela expectativa e naquela estratégia de

[p7] Comentário: Sessão:1107/09 Quarto
Taq.:Paulo Domingos Rev.:



negócio considerada, com aqueles preços indicados anteriormente. É óbvio que, se se for mais agressivo no preço, pode-se atrair mais demanda, mas a composição final de receita não é muito diferente.

Os estudos de engenharia feitos utilizaram o moderno modelo de simulação de traçado. Foram feitas diversas simulações, considerando todos os aspectos. Fizemos um trabalho exaustivo com a área de meio ambiente para mapear as questões ambientais, para que o traçado evitasse atingir áreas complicadas do ponto de vista do meio ambiente. Foram considerados também as restrições de custo, quer dizer, qual traçado que nos dá o melhor orçamento, qual traçado gera menos impacto no tecido urbano das áreas cortadas pelo trem. Foi feito um trabalho exaustivo de simulação de traçados.

Mas nessa área esse traçado é referencial. Temos alguns pontos que consideramos rígidos, que não podem ser mudados. Se olharmos naquele diagrama, em que temos um traçado total de 510 quilômetros, veremos que alguns pontos são inflexíveis, vão ter que ser respeitados. Por exemplo, a saída no Rio de Janeiro, na Estação Barão de Mauá, na Estação Leopoldina, e isso já está articulado com o Governo do Rio, já estamos fazendo os estudos do impacto dessa estação no tecido urbano do Rio. E esse é um ponto que não pode ser modificado nas propostas.

A passagem pelos aeroportos — aí falo do Galeão, primeiro, mas é a mesma coisa para Guarulhos e Viracopos. Nós entendemos que o trem de alta velocidade pode ser um elemento importante para ampliar a possibilidade de desenhar a malha aérea brasileira. Se se tem um sistema de alta velocidade que interliga os aeroportos, pode-se otimizar a utilização desses aeroportos promovendo a integração de um aeroporto com o outro por meio do trem de alta velocidade. Quer dizer, um passageiro que vai ao Rio pode descer no Aeroporto de Viracopos e, em 1 hora, ele estará no centro do Rio. Então, esse atributo do trem, essa possibilidade que o trem dará ao melhor desenho da malha aérea, é que queremos preservar no trem de alta velocidade.

Trabalhamos com referências para fazer o projeto, que deverá ter pelo menos uma estação no Vale do Paraíba, no Rio de Janeiro, e no Vale do Paraíba em São Paulo. O parâmetro que usamos no estudo é uma parada em Volta Redonda, Barra

[P8] Comentário: Sessão:1107/09 Quarto
Taq.:Tatiana Rev.:



Mansa, e uma parada em São José dos Campos. Mas existem outras paradas que também foram estudadas, como Resende, Aparecida, que vão ser paradas opcionais, quer dizer, os investidores terão liberdade de propor novas paradas e de eventualmente alterar uma dessas paradas, nessas estações intermediárias.

No caso de São Paulo, também foi feita uma discussão com o Governo de São Paulo e com a Prefeitura e uma articulação com o Ministério da Defesa, e a opção foi por fazer a estação no Campo de Marte.

Finalmente, a estação de Campinas também já está definida com o município. É uma estação junto com a estação ferroviária antiga lá em Campinas.

Alguns dados técnicos do traçado são parâmetros técnicos, que vão ter que ser respeitados também na elaboração das propostas técnicas pelos investidores. A bitola, que é a largura entre trilhos, é a universal, 1.435. A infraestrutura terá que ser capaz de permitir a circulação de trens a uma velocidade de até 350 quilômetros. Os raios de curva são os que permitem esse deslocamento. São atributos técnicos que permitem o desenvolvimento dessa velocidade. Estamos tratando com carga de eixo 17, aquela que atende a todas as tecnologias.

Nós tivemos uma grande preocupação de, na definição dos parâmetros técnicos que adotamos e que vamos exigir das propostas, não excluir nenhuma tecnologia. Quer dizer, não existe nenhuma exigência de parâmetro técnico que implique exclusão de algumas das tecnologias disponíveis no mundo.

Nós fizemos vários estudos. Fizemos um levantamento. Em breve disponibilizaremos um estudo aprofundado da parte geotécnica do traçado, feito em conjunto com a CPRM. Consideramos aí todas as restrições.

Estou recebendo uma instrução para acelerar minha fala. Então, eu vou passar rapidamente nas questões mais técnicas. Esses dados estão disponíveis para consulta pública.

Na descrição do traçado, um dos pontos mais importante é que, na saída do Rio de Janeiro e nos grandes centros urbanos, estamos prevendo que o trem deverá circular de forma subterrânea. Na referência que temos, ele não será nem de superfície nem elevado.

Fizemos um trabalho grande com o Ministério do Meio Ambiente, o IBAMA e o Instituto Chico Mendes, que gerou um termo de referência ambiental.

[P9] Comentário: Sessão:1107/09 Quarto
Taq.:Eliana Rev.:



A ANTT já fez um plano de trabalho, e nós já estamos contratando os estudos de licenciamento ambiental da obra. Mas a finalização desse estudo só deverá ser possível depois que tivermos a proposta final, vencedora na licitação.

Foram apresentadas algumas indicações de aspectos geológicos do traçado. Em relação à parte operacional, estão definidas algumas características, que também foram assumidas no estudo. Cito, por exemplo, o tamanho das composições e, em função dessas especificações, o número de trens que serão necessários. Quer dizer, nós começaremos, em 2014, com 42 composições; e esse número deverá dobrar para atender a demanda até o final da concessão.

Nós definimos também, nos estudos, alguns aspectos operacionais sobre a frequência dos trens no horário de pico e fora do horário de pico e de demanda. Por exemplo, nas ligações expressas entre Rio de Janeiro e São Paulo, temos 3 trens por hora no horário de pico e, ainda, 3 trens regionais. Vamos ter, então, trens expressos, que fazem a ligação direta Rio-São Paulo, e trens que param nas diversas estações, ao longo do traçado, com essa distribuição de trens diretos e 6 paradores.

No *slide* seguinte apresentamos um diagrama que ilustra bem isso. Essas linhas azuis refletem os trens que fazem a ligação direta e as outras linhas registram os trens que fazem paradas intermediárias.

Destacamos que, no eixo Campinas-São José dos Campos, pelo grande volume de demanda, haverá trens que farão essa ligação pendular, no estudo operacional que estamos adotando.

Eu gostaria de ressaltar que esses estudos são referenciais e que isso pode ser ajustado pelos investidores nas propostas.

Na ligação Rio-São Paulo, a velocidade média prevista é de 280 quilômetros por hora. Nas ligações regionais essa velocidade é um pouco menor.

Fizemos também um estudo de custo — isso já foi divulgado. Há uma estimativa total de custo de 34 milhões de reais. Nesse custo está incluído todo o investimento, tanto na infraestrutura quanto nos equipamentos e nos sistemas de sinalização, **comunicação** e controle.

Nós estimamos um custo operacional inicial na casa de 300 milhões por ano. No final do período ele atingiria perto de 900 milhões por ano. Estão incluídos



manutenção de vias permanentes, pessoal, estrutura administrativa, todos os custos necessários à operação do sistema.

Temos desenvolvido com o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, o Ministério de Ciência e Tecnologia, o Ministério dos Transportes, a Casa Civil, o Ministério da Fazenda e o Ministério do Planejamento estudo aprofundado sobre as possibilidades de transferência de tecnologia. Queremos que o Brasil absorva o conhecimento sobre o sistema de trem de alta velocidade e que haja um programa de nacionalização da produção de equipamentos e componentes desse sistema.

Foi feita uma ampla pesquisa junto ao setor industrial sobre a capacidade de o setor absorver e produzir os equipamentos e componentes desse projeto. Estamos trabalhando com universidades e institutos de pesquisa. Um dos elementos importantes do processo de licitação será a possibilidade de a tecnologia ser transferida para o Brasil.

O Ministério dos Transportes já elaborou projeto de lei criando uma empresa de transporte ferroviário de alta velocidade, que será o veículo da absorção dessa tecnologia e da transferência dela para o mercado brasileiro. Além disso, essa empresa poderá exercer o papel de supervisora. Quer dizer, ela deve acompanhar todo o processo de implantação do trem de alta velocidade. A absorção do conhecimento ocorre por esse acompanhamento. Então, é importante que a constituição dessa empresa aconteça simultaneamente à implantação do projeto.

Já me referi às articulações feitas. Estão avançados os entendimentos com os Municípios por onde deverá passar o trem, com os Estados de São Paulo e do Rio de Janeiro. Há uma grande preocupação: como articular o trem de alta velocidade com os serviços urbanos? Esse estudo está sendo feito e será aprofundado.

Passo a palavra ao Henrique Pinto, que vai falar sobre a modelagem da concessão. Estamos fechando essa modelagem. Essa será a etapa final do trabalho para consulta pública.

O SR. HENRIQUE AMARANTE DA COSTA PINTO - Bom dia. Quero cumprimentar os Srs. Deputados, as senhoras e os senhores presentes.

Em nome do Presidente do BNDES, Prof. Luciano Coutinho, quero agradecer o convite feito pelos Deputados Vanderlei Macris e Carlos Zarattini para estar nesta



audiência. Reconhecemos que ela é de extrema importância. Quero também justificar a ausência do Prof. Luciano. Ele teve um problema de saúde, não pôde estar aqui, e eu estou representando-o.

Vou falar um pouco sobre a modelagem — é a parte final do trabalho. Vários itens já foram citados aqui pelo Bernardo Figueiredo e pelo Paulo Sérgio.

Destaco que essa modelagem tem como meta atingir os objetivos de transporte postulados pelo Governo — basicamente podem ser resumidos nas questões de tempo de viagem, segurança, conforto — e, ao mesmo tempo, viabilizar o empreendimento para a iniciativa privada. Dessa forma, imagina-se que esse projeto será licitado como um pacote único. Ou seja, um só consórcio irá se responsabilizar pela implantação, construção e manutenção do trem de alta velocidade.

Conforme foi citado anteriormente também, os estudos de engenharia chegaram a um traçado que chamamos de referencial, porque não estamos escolhendo a tecnologia final. Existem algumas tecnologias disponíveis no mundo, e o ganhador pode, até o final do projeto, realizar as otimizações que considerar pertinentes.

Para que esse consórcio possa concorrer, serão exigidos alguns requisitos: experiência na operação de trem de alta velocidade; propriedade de tecnologia; experiência na construção; e experiência na fabricação de trens de alta de velocidade. Além disso, serão de responsabilidade do consórcio a construção das estações e a adoção de algumas especificações técnicas e padrões mínimos — alguns também já foram citados.

Além disso, há outros itens técnicos: exigência de faixa dupla, exclusiva e cercada; da bitola, que já foi citada; da interoperacionalidade de trens, pensando numa futura expansão da malha, pois pode vir outro concessionário com outra tecnologia, e essa malha tem de servir a todos os trens. Há outros itens, como frequência e padrões de segurança, que citei anteriormente.

Uma questão também conceitual é o fato de estarmos olhando isso como um serviço que tem de ser prestado com o máximo de qualidade, ao longo de toda a vida da concessão. Então, essa modelagem visa a que o serviço seja prestado com o máximo de qualidade, durante todo o tempo. Por isso, serão estabelecidos vários

[P11] Comentário: Sessão:1107/09
Quarto:13 Taq.:Wanessa Rev.:



parâmetros de desempenho, que serão aferidos ao longo da vida dessa concessão. Isso também vai fazer parte da modelagem.

Uma última aspecto, não menos importante, diz respeito à transferência de tecnologia, que abrange o conteúdo nacional e a própria absorção.

Esses são alguns pontos. A modelagem está em desenvolvimento. A parte final está sustentada em todos os estudos feitos até agora. Os debates estão ocorrendo neste momento para que a modelagem seja finalizada e possamos lançar o edital e o contrato no mercado.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Jaime Martins) - Agradeço aos nossos convidados e expositores.

Passaremos à fase seguinte desta audiência pública, que é a manifestação dos Srs. Parlamentares, com seus questionamentos e perguntas.

Inicialmente, concederei a palavra aos autores do requerimento. Entre eles, estão presentes os Deputados Carlos Zarattini, Vanderlei Macris e Duarte Nogueira, pela Comissão de Fiscalização Financeira e Controle.

Em atenção à Isabela, neta do Deputado Vanderlei Macris nascida nesta manhã, começarei concedendo a palavra a S.Exa. para fazer suas manifestações. Assim, o Deputado, que está ansioso para ver sua neta, poderá retornar a São Paulo e aconchegá-la.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Sr. Presidente, agradeço a V.Exa. as referências. Também agradeço a V.Exa. e aos demais autores do requerimento a oportunidade de fazer algumas perguntas. Certos esclarecimentos sobre esse projeto são importantes, que já estamos acompanhando-o há algum tempo na Comissão de Viação e Transportes.

Em primeiro lugar, cumprimento os senhores e agradeço-lhes a presença em nossa Comissão.

Temos debatido muito esse projeto, durante os nossos trabalhos. Não percorremos um caminho diferente. Há, porém, a preocupação do Congresso Nacional em estar muito presente nos grandes projetos nacionais, por meio das Comissões Técnicas e do trabalho desenvolvido pelo Plenário.



Sr. Presidente, apenas como consideração inicial, registro que fui um dos autores do requerimento de criação da CPI do Apagão Aéreo. Aquele foi um momento importante na vida do País, quando percebemos as deficiências que havia no transporte aéreo brasileiro. Uma das questões longamente debatidas à época, além de muitas outras, diz respeito ao problema aeroportuário brasileiro.

Lembro bem que, no primeiro ano da minha gestão, quando discutimos esse assunto, vimos que um dos gargalos mais importantes no sistema aéreo brasileiro é a questão aeroportuária. Isso se deveu a uma série de informações que recebemos naquele momento, que propiciaram o debate e a finalização dos trabalhos da CPI, apontando a necessidade de um sistema que pudesse resolver esses gargalos — o maior deles no eixo São Paulo-Rio de Janeiro.

Em São Paulo, o Aeroporto de Congonhas, com 14 milhões de passageiros/ano, está no teto máximo — será impossível utilizá-lo daí para frente. A capacidade do Aeroporto de Guarulhos é de 17 milhões de passageiros/ano. Portanto, já chega ao limite de pico. Há 20 milhões de passageiros/ano, e ele precisa de mais um terminal para chegar a 25 milhões de passageiros/anos. Mesmo com esse terminal, conforme o crescimento da demanda que temos no sistema aeroportuário, com certeza, em alguns anos, também estará limitado o Aeroporto de Guarulhos.

Teremos de pensar numa nova alternativa para São Paulo — no caso, seria um novo aeroporto. Acho que o debate sobre a construção de um novo aeroporto é absolutamente desinteressante. O Aeroporto Internacional de Viracopos seria a melhor alternativa. Esse aeroporto, em função do sítio aeroportuário, terá capacidade de atender 70 milhões de passageiros/ano e irá se transformar no maior aeroporto da América Latina.

O problema é a ligação aos grandes centros urbanos. E aí vem o trem de alta velocidade. Por isso, acredito que, sem dúvida, essa não é uma solução para a Copa de 2014 apenas, mas para o sistema aeroportuário brasileiro. A mais importante questão que se coloca no debate diz respeito ao trem de alta velocidade, porque ele vai integrar os Aeroportos de Viracopos, de Guarulhos e do Galeão, no Rio de Janeiro. Portanto, ele caminha para a integração e a solução do problema aeroportuário no Brasil.

[P13] Comentário: <http://www.camara.gov.br/sileg/integras/437694.pdf>. Wanessa



Essa é a primeira consideração que faço, em relação ao trem de alta velocidade. É importante para o Brasil trabalharmos também por esse viés.

Em segundo lugar, Sr. Presidente, estamos diante da obra do século. Essa é a grande verdade. Uma obra de 34 bilhões de reais é muito maior do que todo investimento feito pelo Governo, durante o ano inteiro, no Brasil. Não é a qualquer momento que temos no País o debate sobre uma obra de 34 bilhões de reais, sobre uma obra dessa envergadura.

Portanto, acho que sugerir isso para 2014 é uma temeridade. Quando o Governo assume esse compromisso, demonstra, na minha opinião, uma segurança muito menos de gestão do que política. Acho que 2014 já é um tempo comprometido para essa obra. Enfim, gostaria de acreditar que isso fosse possível. Quero acreditar que isso seja possível.

[P14] Comentário: Sessão:1107/09
Quarto:15 Taq.:Madalena Rev.:

Nós tivemos 1 ano de atraso na apresentação dos estudos. O Presidente Lula anunciou, em Campinas, num determinado momento, que em março do ano passado esses estudos estariam prontos. Nós tivemos 5 adiamentos até que eles fossem apresentados. Portanto, o gerenciamento e a gestão de um projeto dessa natureza, daqui para a frente, não demandarão, na minha opinião, menos de 1 ano.

O Dr. Paulo acabou de dizer que espera concluir neste segundo semestre a proposta do edital e iniciar o projeto no ano que vem. Quero crer que isso seja verdade, Dr. Paulo Sérgio, mas o que aconteceu em termos de atraso nessa proposta não me leva a acreditar que isso seja possível. Estaremos, passo a passo, acompanhando aqui na Comissão. A Comissão de Viação e Transportes pretende e vai acompanhar passo a passo. Espero que o Tribunal de Contas da União também o faça, para colaborar com este Legislativo em cada movimento que for feito nesse projeto, que é importante, e esperamos que ele possa ser realizado. No entanto, não deixaremos de fazer as críticas nem as sugestões que achamos convenientes para esse processo.

Quanto à modelagem de concessão, é importante que tomemos conhecimento de qual é o caminho que Governo pretende adotar nessa modelagem.

Nós tivemos aqui na Comissão oportunidade de contatar na França várias ações de Governo, como aqui na Embaixada Coreana e em contatos com o Japão. Por sinal, disse a Ministra de Relações Exteriores da França que não acreditava no



projeto de Trem de Alta Velocidade do Brasil, que só passou a acreditar no momento em que o Governo garantiu que entrará com uma boa parte dos recursos para implementar o projeto. Que parte é essa? É a grande questão. De que maneira a modelagem da concessão vai ser feita? Quanto de recurso do Tesouro vamos ter nessa obra, se é que teremos? Ou o BNDES irá apenas garantir empréstimos? Se houver empréstimos, os empresários estarão em condições de assumir essa responsabilidade de maneira única, ou teremos uma parceria público-privada? Se tivermos, qual é a parte do Governo nessa história? É um recurso muito alto, o que poderá e deverá comprometer seriamente o Orçamento federal.

Sr. Presidente, em relação às negociações feitas com os prefeitos dessas cidades todas — quando se fala em atraso, essa é questão é importante — por onde passará o trem, nesses 6 ou 8 municípios, já estão avançados os estudos nessas cidades? Temos questões ambientais a superar. Há alguma negociação em andamento com os representantes desses municípios todos, principalmente no que se refere à legislação sobre o uso do solo, que é de competência municipal? Isso pode ser motivo de atraso, se é que não existem ainda negociações feitas com esses municípios.

O projeto prevê um transporte regional nessas cidades, com suas paradas. Esse transporte regional é de competência dos Estados ou da União? Essa também é uma questão importante. Campinas-São José dos Campos, ponto a ponto, e Campinas-São Paulo são ligações puramente estaduais. Como vai ser feito isso, para poder se adequar à legislação, uma vez que ela garante que o transporte interno é de competência do Estado. Essa é outra questão que também queria esclarecer.

Dr. Paulo Sérgio, o senhor também disse no início da sua manifestação que o País se dedica a essa possibilidade e a avalia. Isso me preocupou um pouco. É decisão de governo realizar essa obra ou ainda há um processo de estudos para lá na frente se decidir se se vai ou não realizar essa obra? É uma decisão política adotada pelo Governo ou está inserido na sua manifestação avaliar essa possibilidade? Preocupa-me um pouco o fato de que não há uma decisão definitiva do Governo em realizar essa obra, que espera os estudos finais.



Cabe ao Ministério dos Transportes a responsabilidade pela execução e pelo acompanhamento do processo de licitação e concessão do direito de exploração do serviço de transporte de passageiro do sistema de alta velocidade — isso é dado como definitivo pela legislação. A ANTT, por sua vez, foi incumbida de promover os procedimentos licitatórios e celebrar atos de outorga de direito de exploração da infraestrutura e prestação dos serviços de transporte terrestres relativos ao TAV.

Pergunto o seguinte: não é de competência da ANTT a concessão do direito de exploração do serviço de transporte? Essa é uma questão que também gostaria de esclarecer. E por que essa competência foi passada para o Ministério dos Transportes? Normalmente, todas as outras agências é que operam as concessões. Por que, nesse caso, passou-se para o Ministério dos Transportes e não para a ANTT? É a indagação que gostaria de deixar para reflexão e informação de V.Exas.

Sr. Presidente, quero agradecer a oportunidade. Acho que ainda vamos ter muitos debates em relação a esse Trem de Alta Velocidade. Esperamos poder colaborar no que for possível, mas vamos estar muito atentos a isso, porque é nossa responsabilidade, como partido de oposição, acompanhar não só a transparência desse projeto, mas também e especialmente a sua viabilidade. O que queremos é a decisão do Governo de implementá-lo. Ou se trata simplesmente de uma proposta que, como outras, ficaram apenas no discurso e não se tornou realidade?

Agradeço a compreensão de V.Exas. e a oportunidade de esclarecer essas questões.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Jaime Martins) - Em deferência ao Deputado Vanderlei Macris, solicito ao Dr. Paulo Sérgio que responda às suas indagações.

Na sequência, vamos ouvir os demais autores do requerimento e os Parlamentares, em grupos de 3.

O SR. DEPUTADO RICARDO BARROS - Sr. Presidente, não seria adequado que os 3 autores falassem, porque o assunto é praticamente o mesmo, fossem dadas as respostas autores, e depois, de 3 em 3, os Parlamentares? Acho que seria mais produtivo para todos nós.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Jaime Martins) - Vamos acatar a sugestão.



Com a palavra o Deputado Duarte Nogueira, da Comissão de Fiscalização Financeira e Controle, que é também um dos autores do requerimento, e na sequência passaremos às respostas dos nossos palestrantes.

O SR. DEPUTADO DUARTE NOGUEIRA - Sr. Presidente, senhores expositores, Deputadas e Deputados, demais participantes desta reunião, eu fui autor de um dos requerimentos, em conjunto com o Deputado Macris. Vou evitar repetir parte do questionamento que ele já fez, até porque, de uma certa maneira, nós nos articulamos para evitar a sobreposição de perguntas e para aproveitar melhor a presença dos nossos expositores para os esclarecimentos que o Plenário deseja receber. Vou procurar ser bastante sucinto, já fazendo os meus questionamentos iniciais.

Foi dada ao BNDES a responsabilidade de contratar e coordenar os estudos técnicos e fornecer o apoio técnico necessário à execução e ao acompanhamento de desestatização da infraestrutura e da prestação do serviço de transporte terrestre ao Trem de Alta Velocidade no Brasil. Pergunto: foi feita licitação para contratação desses estudos? Quem foi contratado? O contrato já foi encerrado? Os estudos completos já estão disponíveis para que nós Parlamentares possamos ter acesso a eles?

Sobre a transferência de atribuição, o Deputado Macris já perguntou. Passo a questionar sobre o instrumento de consulta pública, **que** foi disponibilizado no *site* www.tavbrasil.gov.br, ali colocando que o custo total do investimento foi estimado em 34.6 bilhões de reais, ou seja, 18 bilhões de dólares, ao câmbio atual.

[P16] Comentário: Sessão:1107/09
Quarto:17 Taq.:Madalena Rev.:

De acordo com artigo publicado por um Consultor Legislativo da Câmara dos Deputados, a revista *Railway Technology* informou em seu *site* na Internet que o governo italiano reservou 28,8 bilhões de euros para a melhoria de mil quilômetros de linhas já existentes — com o investimento Trem de Alta Velocidade, poderão trafegar nesses trechos beneficiados. Em outras palavras, com toda a experiência da Itália, onde os trens de alta velocidade circulam há anos, a melhoria de mil quilômetros custará 28 bilhões de euros ou 28 milhões de euros por quilômetro.

O projeto brasileiro, não obstante, prevê que a implantação, a partir do zero, dos 403 quilômetros iniciais do traçado previsto, custará menos de 15 milhões de euros por quilômetro. Não há, no entanto, uma explicação sobre as razões que



levam a pressupor que o projeto brasileiro terá uma eficiência bem superior àqueles que já desfrutam há vários anos, décadas, desse sistema, como é o caso da Itália.

Vale aqui registrar que na ilha de Formosa foi aberta, em outubro de 2007, uma linha conectando Taipei com Kaohsiung, uma linha de alta velocidade, numa estrada de ferro que estava em operação desde 2008 e, quando ela foi inaugurada, à distância de 339 quilômetros. O projeto demorou 10 anos para ser concluído e custou 16 bilhões de euros. Comparativamente, são dados que nos chamam bastante a atenção e, portanto, solicitamos a observação dos seus gestores.

Por fim, Sr. Presidente, quero aqui fazer meus últimos questionamentos.

Como os estudos são extremamente otimistas quanto ao número de usuários do Trem de Alta Velocidade, temos certeza de que as passagens terão que ser altamente subsidiadas para viabilizar o transporte. Daí, completando a pergunta do Deputado Macris, deverá haver um aporte de recurso público, fora os financiamentos, na forma de parceria público-privada. Nós gostaríamos de saber, em termos gerais, qual seria essa proporção? Metade iniciativa privada, metade setor público; um terço setor público, dois terços iniciativa privada?

Vale lembrar que acaba de ser feita a consulta pública sobre o projeto e que em seguida vai ter que ser feita a licitação. Hoje, os jornais trazem manifestação do Dr. Bernardo ou do Dr. Paulo Sérgio de que até o dia 15 de agosto esse processo estaria sendo publicado, a licitação. Indago se essas datas são confirmadas e, ao mesmo tempo, se não há uma previsão orçamentária para o projeto, como é que o Governo pretende construir essa obra até a Copa do Mundo de 2014?

Por último: os traçados iniciais Rio e São Paulo, como disse o Dr. Bernardo, tenderão a ser subterrâneos, portanto, tão complexos quanto a construção de um metrô. Eu gostaria de saber qual o parâmetro utilizado para prever a conclusão dessas obras em tão curto espaço de tempo, até 2014, se o mesmo trajeto em metrô tem levado em média o triplo de tempo para sua implantação e início das operações do sistema.

Na Itália, o Trem de Alta Velocidade demorou 22 anos para ficar pronto; na Espanha, 12; na Coreia, 11; na Alemanha e França, período parecido. Sob quais argumentos o Brasil espera estar com o seu Trem de Alta Velocidade pronto num prazo de apenas 4 anos?



O atraso na implantação adia também o início da geração das receitas na operação do sistema, além de elevar os custos em cima da engenharia financeira a ser construída para viabilizar o empreendimento.

[p17] Comentário: Sessão:1107/09
Quarto:18 Taq.:Antonio Morgado Rev.:

Esta possibilidade foi considerada no estudo? E quais as consequências de um atraso nesse projeto, por exemplo, de 5 anos? Isto foi medido, foi projetado para efeito de estudos iniciais?

Muito obrigado, Sr. Presidente. Agradeço pela oportunidade.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Jaime Martins) - Agradeço ao Deputado Duarte Nogueira a participação.

Passo a palavra agora ao Deputado Carlos Zarattini, para suas considerações e indagações.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Sr. Presidente, cumprimento V.Exa., o Deputado Silvio Torres, da Comissão de Fiscalização e Controle, o Sr. Paulo Sérgio de Oliveira, do Ministério dos Transportes, o Sr. Henrique Amarante, do BNDES, o Sr. Bernardo Figueiredo, da ANTT, bem como o Secretário de Transportes do Rio de Janeiro, Sr. Julio Lopes. Parabéns pela apresentação.

Quero dizer, em primeiro lugar, que estamos diante de um projeto de dimensões estruturantes para o nosso País. Ele irá solucionar as questões de transporte na grande macrometrópole do Sudeste, compreendendo as cidades do Rio de Janeiro, de São Paulo e de Campinas. É um projeto com uma dimensão muito grande e muito importante para o futuro, para os próximos 50 anos do nosso País.

Então, não podemos tratá-lo da forma como vimos tratando qualquer outro projeto que exista neste País. É um projeto diferenciado. Ele também não se resolveu em um governo. A maior parte das obras, com os primeiros trens rodando, acontecerá provavelmente no próximo Governo. Não é um projeto apenas do atual Governo. É um projeto da Nação, um projeto do Brasil.

Se quisermos ter, de fato, transporte de passageiros em trens, teremos de apostar no encaminhamento apresentado aqui hoje.

Está de parabéns o Governo Lula por dar início a essa grande obra, uma obra do futuro. Por isso que, da nossa parte, temos discutir e aprofundar o assunto.



Ressalto aqui o que já foi mencionado pelo Deputado Vanderlei Macris. Esse projeto resolve não só as ligações entre as cidades, como também dá um passo muito grande para resolver a situação aeroportuária da região de São Paulo. Ao ligar São Paulo, Garulhos e Campinas, surge a possibilidade de se adiar a construção de um terceiro aeroporto naquela região.

Isto é muito importante, porque haverá uma economia nesse primeiro momento e condições de adiar a necessidade da construção de um terceiro aeroporto, além de dar maior eficiência aos aeroportos de Guarulhos e Viracopos.

Outra questão que me parece importante é que esse projeto, pela sua dimensão — e é preciso discutir isto aqui, Deputado Duarte Nogueira —, terá de ter medidas legislativas que o apoiem.

Acabamos de ver, em São Paulo, o Governador Serra, depois de anos de esforço, inclusive do Governo de Geraldo Alckmin, tentando implantar o trem do aeroporto, um trem expresso ligando a Estação da Luz ao Aeroporto de Cumbica.

Esse projeto vem sendo equacionado há muito tempo. Foi feito um estudo de EIA/RIMA, levado à frente por 27 especialistas de diversas áreas. Agora, o Ministério Público e um juiz, com base no estudo de um geólogo, decidem suspender o edital do trem do aeroporto. É um projeto importante do Governo do Estado de São Paulo que não consegue avançar, porque, agora, o Judiciário resolveu paralisá-lo.

Acho que o Governo deveria apresentar propostas, Sr. Paulo Sérgio, e avaliar que medidas legislativas nós teríamos de adotar para que esse projeto não pare no meio do caminho. Por quê? Porque, se a cada momento, for feita uma reavaliação ambiental, uma discussão orçamentária, não chegaremos a 2014, a 2020, nem a 2 mil e nada.

Eu acredito que o Governo, ao mesmo tempo em que faz estudo técnicos, de modelagem etc., deveria apresentar uma proposta, em termos orçamentários, ambientais e de licitação, para ser discutida nesta Casa. Assim não precisaríamos ficar aqui discutindo se o estudo da Halcrow foi licitado ou contratado por especialização. Quer dizer, não podemos tratar esse projeto como temos tratado outros. Que não chegue aqui o Tribunal de Contas da União e pare a obra por considerar que o metro linear de linha férrea está superestimado em relação ao usado na bitola não se de onde no Centro-Oeste. Não dá.

[p18] Comentário: Supervisor.:Victor

[p19] Comentário: Sessão:1107/09
Quarto:19 Taq.:Antonio Morgado Rev.:



Ou protegemos esse projeto e apostamos em que ele é estruturante para o nosso País ou ele não chegará ao fim.

Acho importante, Deputado Duarte Nogueira e demais colegas, fazermos essa discussão. Se queremos esse trem de alta velocidade, se achamos que ele é uma solução para o País, se vamos fazer linhas para Belo Horizonte, para Curitiba, para Brasília e não sei mais para onde, teremos de discutir essa questão.

Quero formular algumas perguntas. Tentarei ser rápido.

Primeiro — o Deputado Duarte Nogueira já tocou nesse assunto — gostaria de obter informações um pouco mais detalhadas sobre a modelagem financeira e a previsão de financiamento. Será exigido no processo de licitação que o ganhador traga recursos de financiamento? O pagamento desse financiamento será incorporado ao orçamento? Em quanto tempo? Enfim, quero saber um pouco mais sobre o processo financeiro desse projeto.

A segunda questão é sobre a transferência de tecnologia. Gostaria de saber um pouco mais sobre o que o Governo entende por transferência de tecnologia, ou pelo menos um desenho geral do que seria isso.

Temos acompanhado as questões de defesa e sabemos, por exemplo, que no caso do submarino nuclear haverá transferência integral de tecnologia. Quer dizer, a Marinha brasileira e os seus engenheiros irão absorver tecnologia e projetar o submarino integrados aos engenheiros franceses. Será um processo comum de elaboração do projeto, a transferência será total.

Há outros projetos, como, por exemplo, o de helicópteros. Será implantada uma fábrica de helicópteros no Brasil, que transferirá tecnologia aos engenheiros e trabalhadores brasileiros envolvidos na produção. Mas no caso em discussão não haverá um projeto comum.

Como é a visão do Governo em relação isso?

A terceira questão é sobre a empresa ferroviária. Falou-se aqui na criação dessa empresa. Ela cuidará da transferência de tecnologia, como disseram aqui os senhores. Pergunto: exercerá também o papel de elaborador projetos, participará das desapropriações?

Quarta questão: os empreendimentos imobiliários vinculados ao projeto estão estimados como receitas? Se não, como serão? Serão editados decretos de



utilidade pública para construção não só da linha, mas também das áreas do entorno das estações para aproveitamentos imobiliários?

Por fim, uma questão local, de São Paulo, exatamente sobre o trem do aeroporto, projeto do Governo do Estado de São Paulo, que, além de problemas ambientais, como já disse aqui, sofre uma restrição muito grande da parte dos empreendedores, porque não haveria viabilidade financeira.

Gostaria de saber se seria possível, se foi feito algum estudo para se utilizar os mesmos trilhos que irão ligar o Campo de Marte ao Aeroporto de Cumbica num serviço de ligação local. Ou seja, se as pessoas que moram em São Paulo e que quiserem se deslocar até o Aeroporto de Cumbica poderiam utilizar um serviço local de trens passando pelas mesmas vias, substituindo esse projeto do trem do aeroporto, que, como eu disse aqui, há anos vem sendo discutido, estudado — lança-se edital e nada acontece.

Eram essas as minhas questões. Agradeço ao Deputado Jaime Martins, a quem parabeno pela organização desta audiência pública.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Jaime Martins) - Obrigado, Deputado Zarattini.

Agradeço também aos autores dos requerimentos pelas manifestações e considerações. Eu mesmo sou um dos autores do requerimento para realização desta audiência pública.

Quero apenas acrescentar ao que aqui já foi dito uma primeira indagação.

Foram considerados nesses estudos a geração de tributos, impostos, taxas *etc*? As considerações financeiras são feitas pelo valor líquido, com isenção, naturalmente, desses tributos e taxas? Esses 34 bilhões de reais estariam isentos desses impostos e taxas?

Quero também saber se se levou em consideração o retorno dos projetos imobiliários. Naturalmente, cada estação, cada ponto de parada transforma-se em um *shopping center*, tendo o trem de alta velocidade como âncora desses projetos. Aí, certamente, nascerão muitos projetos imobiliários de torres residenciais. E as pessoas buscarão a facilidade do meio de transporte, vão querer morar no entorno dessas estações.

[p20] Comentário: Sessão:1107/09
Quarto:20 Taq.:Antonio Morgado Rev.:



Pensou-se numa forma de esses projetos ajudarem no financiamento do projeto do trem de alta velocidade? Como se pensa fazer a cooperação com Estados e Municípios? Ou seja, os Estados de São Paulo e Rio de Janeiro já foram convocados para participarem economicamente do projeto, sobretudo no que diz respeito às desapropriações nesses Estados, bem como nos Municípios do Rio de Janeiro e de São Paulo? Eles também estarão integrados a esse esforço financeiro que, como já foi dito aqui, não é um projeto do Governo, mas da Nação? Na minha opinião, todos os entes federativos devem participar desse esforço.

Passo a palavra ao Dr. Paulo Sérgio Oliveira para suas respostas e, se necessário, convocar os Drs. Bernardo Figueiredo e Henrique Amarante.

O SR. PAULO SÉRGIO OLIVEIRA PASSOS - Agradeço ao Deputado Vanderlei Macris pelas palavras ao reconhecer, de maneira muito clara, a oportunidade e a pertinência desse projeto, que situou muito bem.

É óbvio que, quando mencionei aqui as avaliações que vêm sendo feitas, a minha exposição é autoexplicativa em relação ao aspecto levantado pelo Parlamentar, porque não haveria sentido eu falar na perspectiva de um edital a ser submetido ao interesse público nos próximos meses se o Governo não estivesse claramente determinado a tocar esse projeto, tendo a compreensão de que ele é prioritário, que deverá ser tocado com todo o empenho e com toda a determinação. A minha exposição foi muito clara nesse particular.

Quanto ao prazo de execução do projeto, é óbvio, concordo, que esse é um projeto para o País, independentemente da sua vinculação com a data da realização da Copa do Mundo. Nossa intenção é empreender esse projeto no menor espaço de tempo possível. Agora, efetivamente, os concorrentes é que irão, quando da apresentação das suas propostas, na licitação, dizer da viabilidade e do tempo necessário para que ele seja executado e colocado em operação.

Outro aspecto levantado aqui foi o do suporte financeiro do Governo Federal. Quero dizer que não há experiência no mundo de construção de trem de alta velocidade sem algum suporte público para a implementação do projeto. No Brasil, evidentemente, não será diferente. O Governo, que se dedica neste momento à modelagem financeira, terá de estruturar um projeto que seja atrativo e que ofereça boas condições, levando-se em consideração todas as possibilidades de apoio a



esse projeto, da forma mais conveniente do ponto de vista do interesse público. Por isso mesmo é que estamos hoje nos dedicando a estudar qual a melhor modelagem, qual a melhor condição de oferecimento desse projeto aos interessados.

Relativamente às negociações com os municípios, levantadas pelo Deputado Macris, é verdade, um projeto dessa natureza pressupõe um alto nível de articulação, de interação entre as partes — as esferas federal e subnacionais de Governo, a esfera estadual e a municipal. E foi exatamente com esse propósito e essa compreensão que já fizemos mais de uma reunião com o Governo e município do Estado de São Paulo, com o Governo do Estado do Rio de Janeiro, com as Prefeituras de Campinas, São José, Barra Mansa e Volta Redonda. E vamos intensificar essa relação, porque há nesse processo uma necessidade inafastável de convergência, de cooperação e de disposição para que os objetivos estejam atrelados.

Relativamente às competências da ANTT e do Ministério dos Transportes, objeto de indagação do Parlamentar, a Lei nº 10.233 é muito clara: a Agência terá responsabilidade de apresentar ao Ministério a proposição, que será aprovada na instância ministerial. Os estudos serão submetidos ao Conselho Nacional de Desestatização para que o projeto tenha prosseguimento.

Temos trabalhado de forma muito estreitada para que, em todos os passos, em todos os estudos temáticos, o BNDES, a Agência Nacional de Transportes Terrestres e o Ministério dos Transportes estejam perfeitamente articulados, para otimizar a racionalidade que há de se supor num trabalho dessa natureza.

Eu gostaria de mencionar ainda que o processo licitatório relacionado ao trem, tomadas todas as decisões, será conduzido pela Agência Nacional de Transportes Terrestres. É ela que vai conduzir o processo de licitação do trem, como é ela a responsável pela condução das licitações relacionadas às concessões rodoviárias.

Espero, com esses esclarecimentos, ter respondido de forma clara.

O Deputado Duarte Nogueira fez algumas perguntas relacionadas aos estudos e àquilo que foi contratado pelo BNDES. O Henrique Pinto terá a oportunidade de respondê-las.



Algumas perguntas relativas a custos foram feitas aqui. Eu vou passar a palavra ao Bernardo, que terá a oportunidade de esclarecê-las.

E ainda em relação ao que perguntou o Deputado Carlos Zarattini, quanto à modelagem financeira, o Henrique Pinto terá a oportunidade de fazer os esclarecimentos, mas eu gostaria de responder no que toca à expectativa do Governo em relação à empresa que cuidará do trem de alta velocidade.

Estamos falando de uma empresa enxuta. Estamos falando de uma empresa altamente qualificada do ponto de vista de engenharia e tecnologia. Estamos falando de uma empresa que terá o papel e a responsabilidade de acompanhar e supervisionar o que vai ser feito durante todo o tempo até que o trem entre em operação. Nós nos referimos a uma empresa que será coordenadora e intermediadora da transferência de tecnologia entre empresas e instituições no exterior e empresas e instituições de pesquisa e desenvolvimento aqui no Brasil. Estamos falando de uma empresa que terá a responsabilidade de conduzir os interesses da União naquilo que diz respeito a empreendimentos imobiliários, fazendo com que o seu potencial, do ponto de vista de retorno, possa ser atingido da melhor forma, diretamente ou promovendo associações, articulações com Estados e Municípios para que, efetivamente, aquilo que está fora dos ativos operacionais e diretamente relacionado com o trem, como vastas áreas de terrenos, por exemplo, em São Paulo e no Rio de Janeiro, possa ter o melhor aproveitamento possível, seja do ponto de vista da sua destinação, seja do ponto de vista da rentabilidade que possa trazer, como forma de capturar benefícios em favor do Governo Federal.

Relativamente à ponderação feita pelo Deputado Jaime Martins, que tratou da questão relacionada a tributos, a impostos, é óbvio que nos estudos que estamos fazendo toda a parte tributária está sendo examinada. Nós temos de olhar o projeto como um todo, examinar todas as possibilidades, todos os aspectos que devam ser considerados e que sejam do interesse da sua estruturação financeira.

Quanto à parte dos projetos imobiliários, acabei de dar a resposta aqui. O interesse nosso é de que os ganhos imobiliários possam ser apropriados, e muito bem apropriados.

Com relação à cooperação com Estados e Municípios, eu já havia respondido. Há uma agenda de trabalho de interlocução com os Estados do Rio de

[p21] Comentário: Sessão:1107/09
Quarto:22 Taq.:Patrícia Maciel Rev.:



Janeiro e São Paulo. Lá no Rio de Janeiro, já tivemos a oportunidade de nos reunir com o Prefeito e com representante do Governo do Estado. E faremos tantas reuniões quantas forem necessárias para podermos tocar o projeto de maneira bastante afinada e para que ele seja aquilo que nós esperamos: um sucesso, um projeto vitorioso, do qual possamos nos orgulhar. Sem dúvida nenhuma, vamos vê-lo daqui a alguns anos pronto e em operação.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Jaime Martins) - Vou passar a palavra ao Dr. Bernardo Figueiredo para complementar as considerações feitas pelo Dr. Paulo Sérgio.

O SR. BERNARDO FIGUEIREDO - Reforço o ponto de vista do prazo da obra, já mencionado pelo Paulo. O fato de termos uma meta de implementação e de conclusão desse projeto não quer dizer que essa meta seja impositiva. É uma meta. O risco de atrasos, o risco de não-cumprimento é do empreendedor. Nós estamos fazendo uma concessão em que a implantação, a construção e a operação são atribuição do concessionário. Essa é a modelagem. Não é uma PPP, é uma concessão. O aporte público pode se dar de várias formas, mas não vai haver um subsídio direto ao serviço. Isso é tudo risco do concessionário.

Queria fazer um comentário sobre a questão do atraso dos estudos. Realmente ocorreu um atraso nos estudos, porque a primeira premissa de que partimos era a da possibilidade de aproveitar estudos já existentes. Depois isso se revelou inviável, porque os conceitos que estamos adotando nesse projeto são absolutamente diferentes dos conceitos adotados em outros estudos existentes. Tivemos de abandonar essa linha e fazer um estudo praticamente novo.

O Deputado Macris levantou a questão do serviço intermunicipal dentro do Estado, que não poderia ser feito pelo trem de alta velocidade. É óbvio que nós discutimos isso também. Nós temos uma proposta de um protocolo de ações que devemos assinar com São Paulo, que envolve todas as questões da relação do Governo Federal com o Governo Estadual relativas ao trem de alta velocidade.

Isso funcionaria como o transporte aéreo. Há a linha São Paulo-Campo Grande, que faz escala em Presidente Prudente, por exemplo — não sei se existe essa ligação, mas existem outras ligações desse tipo. Não se pode impedir o usuário de acessar um transporte que faz uma parada no seu município. Se não houvesse o



entendimento do Governo de São Paulo ou do Rio de que esse atendimento é adequado, talvez eu não pudesse criar uma ligação Campinas-São José, como está previsto. Isso teria de ser retirado. Mas não acho que seja o caso, e nós estamos trabalhando para termos um entendimento com o Governo de São Paulo em torno dessa questão.

Falo muito à vontade sobre a competência da Agência. A decisão de delegar infraestrutura pública à iniciativa privada e os termos em que essa delegação deve acontecer é atribuição do Ministério dos Transportes. A Agência entra depois que isso está definido, para operacionalizar a decisão política de fazer uma delegação nesse ou naqueles termos. Então, não há conflito de competência entre a Agência e o Ministério. A Agência operacionaliza uma decisão política de delegação, nos termos em que isso for definido. Então, não vejo onde haja esse conflito.

Sobre a questão da consulta pública e da comparação com a Itália, Deputado, eu acho que é muito difícil. Observamos isso nas visitas que fizemos a outros sistemas. São realidades completamente diferentes. Na Itália, por exemplo, eles estão tornando subterrâneas todas as estações dos grandes centros. Fizeram um grande concurso de estações modernas, com os melhores arquitetos do mundo. Estão fazendo projetos grandiosos no que se refere à estação e à penetração dos trens de alta velocidade nos centros urbanos. Por outro lado, eles fazem um aproveitamento muito grande da infraestrutura ferroviária já existente.

Na Europa tem-se uma infraestrutura ferroviária. O trem francês circula praticamente na mesma linha em que circula o trem de carga. Isso porque a ferrovia é moderna. Não é como no Brasil, onde nossa ferrovia tem mais de 150 anos — 90% da nossa malha — e não é adequada para a circulação de trens de passageiros, nem no que se refere à velocidade, nem no que se refere à segurança. Então, grande parte desses investimentos europeus são adaptações, são *upgrades* que se fazem na malha existente. São investimentos completamente diferentes.

Não acho que seja elucidativo comparar o orçamento da nossa obra com o de outra obra. Temos de ver do que se está falando. Posso assegurar que o orçamento que estamos apresentando é construído em bases técnicas, é um consenso entre a consultoria. Nós contratamos uma consultoria nacional para fazer toda a checagem desses dados. E eles têm uma consistência muito grande. De qualquer forma, não é



uma obra pública. Já que a responsabilidade de implantação é do empreendedor privado, ele definirá qual é o orçamento final.

Não acho nosso estudo de demanda otimista. Acho até conservador. Nós vamos nos surpreender com o que chamamos de demanda induzida. Acontece que, como vamos fazer uma licitação limitando um teto de participação pública, um teto de orçamento, nós temos de trabalhar sempre com as situações mais conservadoras e tentar obter na licitação a melhor oferta, considerando as vantagens comparativas de cada tecnologia.

A comparação do tempo de construção de um metrô com o do trem de alta velocidade é uma referência importante, mas eu acho que também estamos tratando de coisas diferentes. Quer dizer, depende muito, e isso vai depender da proposta. Nós não vamos impor um prazo de construção, mas vamos privilegiar quem ofertar um prazo de construção melhor, mais rápido. E o risco dessa oferta é de quem ofertou, não é do Governo. Então, não implica nenhum retorno ao Governo a questão de atraso. A consequência de atraso é um risco do empreendedor, do concessionário, não do Governo. E eu acho que o concessionário, os investidores vão fazer ofertas de prazos, vão se comprometer com prazos que sejam exequíveis. E o prazo da construção, na verdade, depende do nível de aparelhamento da obra. Quer dizer, nós temos um volume grande de túneis. Se houver uma perfuradora de túnel, o ritmo da obra é um, se houver 10, é outro.

Então queremos dar oportunidade ao mercado de montar uma estrutura de obra que seja a melhor possível para o País. Estamos com a meta de 2014. Se ela for viável, ótimo! Se não for, nós vamos selecionar a melhor oferta dentre daquelas que forem apresentadas.

Gostaria de fazer um comentário rápido sobre os empreendimentos imobiliários. O Governo está optando por não incorporar, neste momento, na concessão, a exploração imobiliária das áreas em torno da estação. Por quê? Primeiro, porque a incorporação depende de uma forte articulação e de uma definição com municípios e governos estaduais. Segundo, porque o valor desses empreendimentos imobiliários vai ser muito maior depois que o trem tiver sido implantado. Se nós incluirmos isso no mesmo contexto da concessão do trem de alta velocidade, com certeza conseguiremos menores valores do que se fizéssemos

[p23] Comentário: Sessão:1107/09
Quarto:24 Taq.:Silvia Rev.:



uma concessão da exploração dessas áreas num momento adiante, quando o trem de alta velocidade já for uma realidade. A opção do Governo é fazer isso num segundo momento e não junto com a concessão.

Era o que tinha a dizer.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Jaime Martins) - Passo a palavra ao Dr. Henrique Pinto, para que possa complementar as considerações feitas pelo Dr. Paulo César e pelo Dr. Bernardo.

O SR. HENRIQUE AMARANTE DA COSTA PINTO - Em primeiro lugar, queria esclarecer uma observação do Deputado Duarte Nogueira quanto ao processo de contratação dos estudos.

Esses estudos foram contratados por meio de um convênio de cooperação técnica com o Banco Interamericano de Desenvolvimento — BID, que entrou com uma parte dos recursos a fundo perdido, enquanto o BNDES entrou com outra parte. Esse foi o processo que julgamos adequado porque agiliza a situação e traz também a competência do Banco Interamericano, que está agregada à condução desses estudos.

Vou falar de uma forma geral. Tanto os Deputados Duarte Nogueira e Carlos Zarattini quanto de certa forma também o Deputado Jaime Martins falaram sobre a modelagem financeira, como estamos trabalhando sobre isso. Os resultados dos estudos até este momento, que são os dados básicos para que possamos fazer as simulações financeiras, já deixam bastante claras a importância e a viabilidade desse projeto. O projeto é importante, traz benefícios que hoje nós podemos mostrar que são inequívocos para o País e para a região a ser beneficiada.

Dentro dessa visão de que o projeto é importante para o País — e está provado isso —, o nosso desafio é torná-lo viável, implantá-lo, fazer com que seja implantado. Nesse sentido, o Governo pode tomar várias medidas. Um projeto que é muito grande traz riscos inerentes pelo tamanho e complexidade. E o Governo pode dar o suporte de várias formas. Pode dar um suporte em contraprestação, no estilo de uma PPP; pode dar um suporte com financiamento diferenciado; pode dar suporte por meio de concessões tributárias. Tudo isso temos de avaliar e debater nesta Casa.



Estamos avaliando condições financeiras adequadas. Um apoio do Governo pode ser dado pelo financiamento adequado ao projeto, o que traz 2 implicações. A primeira é a garantia de que o dinheiro está disponível, o que facilita para o empreendedor privado o *closing* financeiro do projeto. Então, isso é muito mais importante do que simplesmente dar o financiamento. Toda a complexidade de se fechar uma estruturação financeira fica mitigada se o Governo oferecer as condições adequadas para se realizar um empreendimento. Essas condições estão sendo estudadas e as simulações, rodadas. No momento oportuno, será adequado trazer para debate e apoio nesta Casa as medidas que julgarmos interessantes para implantar o projeto.

O SR. DEPUTADO EMANUEL FERNANDES - Sr. Presidente, só um esclarecimento. O representante do Ministério disse que não haverá PPP, e o representante do BNDES disse que pode haver PPP.

O SR. HENRIQUE AMARANTE DA COSTA PINTO - Bom, nós estamos fazendo as simulações. É possível que não haja PPP porque isso pode ser feito de outras maneiras, como eu disse. Pode ser feito por meio de um financiamento adequado para a implantação do projeto. Então, essa eu creio seja uma decisão de Governo. Estamos fazendo a simulação. Creio que o Dr. Paulo Sérgio e o Dr. Bernardo estão mais adequados a responder sobre que situação. Em termos de simulação, nós testamos todas as possibilidades possíveis, mas não chegamos ainda a uma conclusão final dada a complexidade do projeto.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Jaime Martins) – Quero agora passar a palavra ao Secretário Júlio Lopes, nosso companheiro Deputado nesta Casa, que quer fazer uma manifestação em nome do Governo.

O SR. JÚLIO LOPES - Muito obrigado, Deputado Jaime Martins, Deputado Silvio Torres, Bernardo Figueiredo e todos os presentes.

Em nome do Governador, quero dizer que o Governo do Rio de Janeiro tem nesse projeto a grande confiança de que seja ele a quebra do paradigma do transporte brasileiro. O Sr. Governador e o Sr. Prefeito do Rio de Janeiro, Sérgio Cabral e Eduardo Paes, estão dando a esse projeto todo o empenho e toda a dedicação. Tudo o que estiver ao alcance dos Governos do Município e do Estado do Rio de Janeiro será feito para dar viabilidade e velocidade a esse projeto.

[p24] Comentário: Sessão:1107/09
Quarto:25 Taq.:Silvia Rev.:



Era essa a nossa manifestação. Agradeço a qualidade desta audiência. Quero dizer que realmente vamos avançar.

Faço só um comentário sobre essa possibilidade de ter ou não pronto em 2014 o trem de alta velocidade. Nós estamos recebendo neste momento, acabou de desembarcar aqui, a comissão chinesa, o Diretor-Geral de Ferrovias da China e o Diretor-Geral do Ministério de Ferrovias.

Fui à China com o Governador. Fomos fazer consulta e conversar sobre projetos de trem de alta velocidade. E porque eu estava muito encantado com a possibilidade de fazermos esse projeto de 500 quilômetros, comentei entusiasmado que o faríamos. E eles, então, nos responderam, ato contínuo, que até 2014 farão 13 mil quilômetros para trens de alta velocidade.

Portanto, as questões de engenharia, de tecnologia, de construção e sua viabilidade são absolutamente factíveis. No entanto, há a questão ambiental e de desapropriação.

Era essa a contribuição. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Jaime Martins) - Agradeço ao Secretário Júlio Lopes a sua presença e manifestação, que enriquecem bastante esta audiência pública. Na verdade, como todos os autores de requerimento já fizeram uso da palavra até por um prazo superior ao que seria normalmente concedido, vamos dar sequência à audiência pública, passando a palavra ao próximo orador inscrito, Deputado Ricardo Barros.

Peço ao Deputado Silvio Torres que assuma momentaneamente a condução dos trabalhos. Será uma breve retirada; logo estarei de volta.

O SR. DEPUTADO RICARDO BARROS - O Deputado Milton Monti, que está inscrito à frente, acabou de chegar. Se quiser...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Jaime Martins) - É verdade, o Deputado Milton Monti está inscrito, mas estava ausente.

Com a palavra o Deputado Milton Monti, com a aquiescência do Deputado Ricardo Barros.

O SR. DEPUTADO MILTON MONTI - Bom, em primeiro lugar, cumprimento o Deputado Jaime Martins, Presidente da Comissão de Viação e Transportes, e o Deputado Silvio Torres, Presidente da Comissão de Fiscalização. Da mesma forma,



cumprimento, na pessoa do Dr. Paulo Sérgio, Secretário Executivo do Ministério dos Transportes, todos os membros do Ministério que trabalharam nesse projeto; o Diretor-Geral da Agência, Bernardo Figueiredo; o nosso colega Julio Lopes, que administra o transporte no Rio de Janeiro; o representante do BNDES; os convidados e colegas.

Eu quero fazer algumas ponderações breves, porque sei que muitos querem falar a respeito, para destacar a importância desse projeto. Enalteço todos os esforços que foram feitos para que o projeto chegasse aonde chegou. O projeto é complexo e demanda evidentemente ainda alguns estudos, mas tudo aquilo que foi feito no sentido de viabilizá-lo é válido.

Registro que, infelizmente, no Brasil nós não demos muita atenção no passado ao transporte de passageiros e de carga, no modal ferroviário. Foi uma opção brasileira de privilegiar o transporte rodoviário. Não quero aqui discutir o passado porque não adianta dizer se foi certo ou errado, se devíamos ter investido mais em ferrovia ou não. A verdade é que precisamos recuperar esse tempo perdido, tanto no transporte de cargas quanto no de passageiros.

Temos exemplos em outros países do mundo, especialmente na Europa. O transporte de passageiros com Trem de Alta Velocidade é um sistema eficiente que integra quase toda a Europa. Essa é uma modalidade de transporte eficiente e barata. Estamos perdendo terreno em não ter à disposição da nossa população, do nosso usuário, a possibilidade desse transporte eficiente e barato.

É claro que, ao discutirmos transporte, temos de pensar nos investimentos, nas parcerias privadas que vão compor esse complexo projeto do Trem de Alta Velocidade no Brasil. Sem entrar em profundidade nos detalhes do projeto, quero dizer que tem de haver um esforço conjunto para que ele fique de pé. Temos de trabalhar para que o projeto aconteça. Há divergências em relação à demanda, em relação a custos, a traçado, em relação a uma série de coisas. Nós temos de nos esforçar.

Nesse aspecto em particular, a Câmara dos Deputados já tem se esforçado, na pessoa de vários Deputados, inclusive na pessoa do Deputado Jaime Martins, no sentido de fazer com que o projeto possa ser viabilizado e realmente aconteça.

[p25] Comentário: Sessão:1107/09
Quarto:26 Taq.:Silvia Rev.:



Fala-se a respeito da Copa. Não sei se estará ou não pronto. Esse é um horizonte que não deve ser apresentado. Nós temos de ter o projeto...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Jaime Martins) - Até porque teremos Olimpíadas em seguida, 2 anos depois.

O SR. DEPUTADO MILTON MONTI - Se não for para a Copa, será para outra finalidade. Ele não é um trem para a Copa, mas para o Brasil. Esse objetivo deve ser perseguido por todos nós. E eu só quero deixar aqui essa mensagem para finalizar.

Chamei o Presidente de Jayme Gimenez, e o Deputado Duarte Nogueira deu risada, porque um colega nosso, que foi Deputado em São Paulo e Prefeito de Matão, tem esse nome.

Tenho certeza de que esta Casa saberá apoiar essa iniciativa com muita força e entusiasmo. Esse é um projeto importante para o nosso País, e nós temos de nos esforçar para que ele aconteça.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Jaime Martins) - Passamos a palavra ao Deputado Ricardo Barros para suas manifestações e considerações.

O SR. DEPUTADO RICARDO BARROS - Saúdo os Deputados Jaime Martins e Silvio Torres, meu companheiro Júlio Lopes, colega de partido, Secretário de Transportes do Rio de Janeiro, Bernardo Figueiredo e Paulo Sérgio, que são companheiros. Desde 2004 nós conversamos sobre Trem de Alta Velocidade. Há 5 anos conversamos sobre o tema. Essa ansiedade quanto aos prazos é justificada, porque de fato são decisões complexas a serem tomadas. Saúdo também Henrique Pinto, que agora substitui a VALEC, cujo Presidente era o Dr. Juquinha. Até então a VALEC era coordenadora do projeto pelo Governo.

Primeiro, gostei da participação do Bernardo Figueiredo quando disse que vai surpreender-se com a demanda induzida. Claro que vai se surpreender com a demanda induzida, que não será de 19%, mas muito mais do que isso.

Se a vovó mora em São Paulo e a neta no Rio de Janeiro, como faz a vovó para ir ao aniversário da neta? Ou ela pega um avião, que vai custar o dobro do trem, ou vai de carro ou de ônibus, que leva muitas horas. Se ela puder ir de trem, que vai mais rápido do que avião, e pela metade do preço, ela vai ao aniversário da neta. Hoje ela não vai.



Eu estou falando de uma questão óbvia. Para assistir ao jogo do seu time, o time de São Paulo vai jogar no Rio. Hoje é difícil ir ao jogo, mas com o trem é fácil, dá para ir lá, tomar todas, e voltar tranquilo porque não vai precisar dirigir e perder pontos na carteira.

Eu penso que o Governo tem de tomar o cuidado apenas de deixar a iniciativa trabalhar, que já se propôs fazer esse empreendimento. Acho que a solução proposta do projeto aberto é muito boa, mas aí eu consulto, Bernardo Figueiredo: a nossa legislação estabelece que uma licitação precisa projeto básico e licença prévia ambiental; isso está na lei.

Então, eu pergunto: embora seja muito bom que o projeto seja aberto, como vamos superar isso? E se vamos superar isso, ótimo porque o vencedor vai obter a licença ambiental depois de vencer a licitação. Claro que também se vencer a licitação, para começar a obra, terá um prazo muito mais longo do que o normal.

Então, essa é primeira pergunta objetiva, como é que superamos a lei hoje vigente no País, que determina que não se pode licitar sem licença prévia e sem projeto básico, licença ambiental prévia e sem projeto básico?

Segundo, eu pergunto: haverá integração com o metrô? Eu penso que necessariamente o bilhete do trem tem de ser integrado com o metrô nas 2 pontas, mas isso não foi explicitado na explanação.

Terceiro, a receita, eu percebi que a receita que está aqui é a de passagens, não tem a receita dos serviços, alimentação, que vai ser vendida dentro do trem, publicidade, que é muito forte num transporte desse nível, acesso à Internet e especialmente carga expressa, porque esse trem, certamente vai fazer o transporte de carga expressa.

Essas receitas são muito significativas, vão chegar a 30%, pelo menos, da receita global do empreendimento. Então, se o edital vai prever a exploração dessas receitas por parte do concessionário, também vai facilitar muito a diminuição da contrapartida do Governo no empreendimento.

E, por último, a participação do Governo. Na minha opinião, o empreendedor deve dizer: eu faço o empreendimento, mas eu quero que o BNDES me dê o juro de tanto, quero uma tributação menor, ou uma isenção tributária, o que vai implicar que Estados e Municípios participem dessa isenção em razão desses outros serviços



que eu estou dizendo que deverão fazer parte da concessão, além da cessão das estações.

Agora, eu tenho uma dúvida: se o edital manda. Uma coisa é mandar atender essas cidades, Barra Mansa e São José dos Campos; outra, é mandar passar dentro de Barra Mansa e São José dos Campos, porque aí tem um custo muito alto. Isso não está claro e eu quero uma explanação sobre o assunto, porque, na Europa, normalmente, os Trens de Alta Velocidade fazem a ligação direta de distância maiores e os trens de alto desempenho, que são os que pingam, transitam pela linha de alta velocidade, mas saem e voltam para a linha de alta velocidade. A linha não pode passar dentro de uma área urbana porque o trem ao passar por uma área urbana reduz a velocidade, o que aumenta muito o tempo de viagem. Isso não estava explicado e eu gostaria dessa informação.

E, apenas para corroborar com o que disse o Deputado Vanderlei Macris, eu acho que atender Viracopos, Guarulhos e Galeão — Galeão, não, porque tem capacidade ampla ainda — mas Viracopos e Guarulhos é para conforto dos passageiros porque são aeroportos saturados. Quando o trem for inaugurado, já vão estar totalmente sem capacidade. Então, eu penso que, aí, sim, o Governo deveria estabelecer um novo sítio aeroportuário para ser atendido e viabilizá-lo pelo atendimento do elemento de ligação da alta velocidade.

Eu estive com o Ministro Jobim já há uns 3 anos, como estive com vocês, com empreendedores que queriam fazer o trem, e o Governo agora parece que vai deixar alguém fazer o trem. Os empreendedores queriam fazer o novo aeroporto de São Paulo e, até hoje, não temos suporte legal para deixar alguém fazer um aeroporto no Brasil. Não existe. O Governo fala: “Não, eu vou deixar você fazer; a lei não permite”. Uma coisa absurda, mas é assim. Então, nós precisamos — aí vou corroborar as palavras do Carlos Zarattini, fazer a nossa ação legislativa para permitir que o empreendedor privado possa resolver os problemas de infraestrutura do País.

Essas eram as minhas perguntas e muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Jaime Martins) - Passo a palavra ao nosso Presidente, Deputado Sílvio Torres, que quer fazer suas considerações e indagações, para que passemos então aos expositores para suas respostas.

[P27] Comentário: Sessão:1107/09
Quarto:28 Taq.:Odilon Rev.:



O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - Obrigado, Presidente Jaime Martins. Eu vou fazer algumas pequenas considerações. Primeiro, eu quero perguntar aos nossos convidados se foi considerado no estudo a seguinte questão: paralelamente à implantação do trem de alta velocidade há investimentos previstos em recursos que preveem a modernização de aeroportos, grandes investimentos em modernização de aeroportos, expansão das rodovias concessionadas, construção de novas rodovias, e que tem, também, dinheiro público, e dinheiro do Governo Federal, e que, se feitas a tempo, até porque já estão em curso, elas acabariam por fixar uma demanda estabelecida hoje e, dessa forma, como se comportariam os estudos projetados para a demanda do Trem de Alta Velocidade, que preveem, segundo eu vi naquilo que foi exposto aqui, uma transferência muito grande de usuários, uma inversão, praticamente, de escolhas de modais? Quero saber se isso está sendo previsto.

Uma outra questão é que os modelos hoje concorrenciais na área de infraestrutura de transporte no Brasil se centram estrategicamente na área de concessões, o modelo rodoviário, o modelo em curso para a decisão. Se não me engano, isso é uma decisão de Governo, ou seja, transferir os aeroportos para a iniciativa privada — pelo menos eu ouvi declarações do Ministro — e, ao mesmo tempo, a necessidade da modernização dos aeroportos, o que foi aqui lembrado pelo Deputado Ricardo Barros.

Diante da escassez de recursos, já comprovada pela queda de receitas, e a recuperação da economia brasileira vai ser mais lenta, vai ter de priorizar recurso público. Como isso se fará, na medida em que o representante da Casa Civil disse que haverá, de qualquer maneira, recurso público aportado nesse projeto do Trem de Alta Velocidade? O que vai ser prioritário para o Brasil? Essa avaliação já foi feita?

Outra questão é a transferência de tecnologia. Há a previsão de que na primeira fase sejam implantados 42 trens, 42 equipamentos; 10 anos depois serão mais 42, num total de 84. A transferência vai se dar na segunda fase? Ou seja, na primeira fase vai ser tudo feito com a tecnologia importada, daqueles que eventualmente venham receber a concessão?



E, por último, não há como não falar em 2014, ano fixado como meta e tem sido divulgado como tal por parte do próprio Governo. Foi ele que incluiu o Trem de Alta Velocidade em toda a publicidade, até agora, sobre a Copa de 2014. Aliás, está incluído, inclusive nos custos estimados de infraestrutura, já levantados pelo Governo e por entidades de classe, como no caso a ABDIB, um custo razoável diante dos totais, para o Trem de Alta Velocidade. Se essa é uma meta parcial? E se é uma meta parcial, dado o fato de que São Paulo e Rio de Janeiro vão ser 2 sedes da Copa de 2014, se a meta vai ser então implantar o Trem de Alta Velocidade ligando São Paulo ao Rio de Janeiro até 2014? Por outro lado, se se acha que não é viável, já poderíamos considerar fora do projeto da Copa 2014 a implantação do Trem de Alta Velocidade?

É só isso, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Jaime Martins) - Já são quase 13 horas e temos alguns Parlamentares inscritos. Vou declarar encerradas as inscrições para manifestação e passar a palavra aos demais Deputados, para que possamos fazer apenas 1 rodada final para as respostas.

O próximo Parlamentar inscrito é o Deputado Walter Ihoshi.

O SR. DEPUTADO WALTER IHOSHI - Quero cumprimentar o Presidente da nossa Comissão, Deputado Jaime Martins; o Deputado Silvio Torres; os nossos expositores, a quem agradeço pela participação; o Dr. Paulo Passos, nosso Secretário; o Dr. Bernardo Figueiredo, da ANTT; o Dr. Henrique Pinto, do BNDES; e saudar os Parlamentares e os convidados aqui presentes e ser muito breve. Acredito que esse projeto é estruturante e importante para o nosso País, um projeto de nação, que contou com o empenho de vários Parlamentares ao longo dos últimos anos.

Ainda não temos a modelagem da concessão totalmente definida, mas acredito que esta audiência pública irá colaborar para que possamos encontrar um caminho correto e certo, uma vez que não podemos errar.

Eu indago os nossos expositores a respeito da modelagem e também do processo licitatório. No início do processo, as informações eram de que o Governo tinha a expectativa de que a iniciativa privada, ou seja, que os investidores pudessem fazer grande parte do investimento. Hoje, estamos sendo informados

[P28] Comentário: Sessão:1107/09
Quarto:29 Taq.:Odilon Rev.:



oficialmente que o Governo pretende participar desse processo, provavelmente através de linha de financiamento por meio do BNDES.

Que tipo de garantias o Governo poderia oferecer aos investidores para minimizar o risco desse investimento, uma vez que existe certo receio de que, ao apresentar o processo do edital de licitação haja um processo de *now show*. Então, a nossa expectativa é de que o Governo sinalize com algum tipo de garantia para esses investidores.

A outra pergunta seria com relação à previsão e ao cronograma. Qual seria a previsão de que, se existe alguma previsão, poderíamos ter até o primeiro trimestre do ano que vem já o vencedor definido e quais os eventos que teríamos daqui para a frente até que realize o processo final de licitação?

Obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Jaime Martins) - Obrigado Deputado Ihoshi.

Passo agora a palavra ao Deputado Dr. Talmir, próximo orador inscrito.

O SR. DEPUTADO DR. TALMIR - Sr. Presidente, primeiro quero parabenizá-lo, bem como o Deputado Silvio Torres e todos os componentes da Mesa. Eu fui inclusive um dos integrantes da Comissão de Viação e Transportes que conheceu o TGV na França. Eu morei dois anos na França, quando fiz meus estudos de Pediatria, e penso que o Brasil precisa, em pleno Século XXI, ter um Trem de Alta Velocidade.

Eu só gostaria de pedir que fosse feito um detalhamento, o mais urgente possível, do valor dessa obra, porque o que nós, Parlamentares, temos visto, por enquanto, são suposições, que têm vindo ou pela mídia ou por algum segmento ou por parte do próprio Governo, e com apoio, claro, dos diversos interessados.

Nós temos aqui hoje representantes da Embaixada Francesa, Espanhola, ao meu lado aqui, da Alemanha, quer dizer, tantos interessados, da França, Japão, Coreia. Então, sabemos que outros países também têm essa tecnologia. Então, seria muito importante para nós, Deputados, ter esse apoio.

Até tomarei a liberdade, Sr. Presidente, em nome desta Comissão, para pedir às pessoas interessadas que enviem mais documentos a nós Parlamentares que fazemos parte desta Comissão, uma vez que temos interesse em ler mais a respeito do assunto e conhecê-lo melhor.



Lembro que quando estivemos na França foi-nos dito que precisávamos amadurecer o assunto, considerando que nós brasileiros o conhecemos pouco. Fazíamos uma estimativa de valor. Esse valor duplicou, triplicou, está quase 4 vezes maior. Existe um tempo para a elaboração do projeto.

Peço, portanto, nesta audiência tão seleta, em que também estamos sendo ouvidos, que nos sejam enviados documentos para podermos ter melhor embasamento sobre o assunto.

O representante da Embaixada da Espanha disse que há tecnologia, que o trem de alta velocidade pode operar e ajudar a solucionar o problema dos transportes. Conheço bem a realidade francesa, e tenho certeza de que o TGV para nós seria o suficiente. Agora fica clara a necessidade de termos subsídios, e o Governo brasileiro precisa passar para nós o detalhamento do projeto.

Obviamente, haverá mídia contrária. O Diretor da ANTT, Bernardo Figueiredo, tem sempre dito que dos 18 mil quilômetros de malha viária, praticamente 10 mil quilômetros estão abandonados no País. Ou seja, não há rodovias para transporte de carga e passageiros, estamos pensando no trem de alta velocidade.

Sou parceiro desse projeto, já pedi indicação para esse trem passar em Campo Grande, Cuiabá, inclusive na minha cidade de Presidente Prudente, enfim, esse meio de transporte é importantíssimo. Mas que comece naquele circuito, a fim de atender a 50 milhões de brasileiros, entre São Paulo e Rio de Janeiro.

Sr. Presidente, peço apenas que seja feito um detalhamento do projeto do trem de alta velocidade o mais rápido possível. Solicito aos convidados a gentileza de enviarem a cada membro da Comissão de Viação e Transportes esse detalhamento, pois faremos um grupo de estudo, a fim de chegarmos ao consenso sobre o assunto.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Jaime Martins) - Agradeço ao Deputado Dr. Talmir a manifestação.

Antes de passar a palavra à última oradora, Deputada Janete Rocha Pietá, esclareço que nós, da Comissão, estamos fazendo grande esforço para os Parlamentares acompanharem mais de perto o processo do trem de alta velocidade. Processo, diga-se de passagem, inserido na agenda do Congresso, em cooperação



com o Poder Executivo, por meio de apropriadas legislações, particularmente por 3 projetos de lei de conversão, que ajudaram a reformular a logística nacional.

Esse projeto tem sido aqui bastante debatido. Estamos inclusive proporcionando condições para que os Parlamentares interessados possam até conhecê-lo *in loco*. V.Exa. teve oportunidade de dirigir um trem de alta velocidade entre Paris e Lille, o que demonstra o seu interesse e nos traz a possibilidade de estarmos bem próximos dessa tecnologia, de conhecê-la e vivenciar a realidade do trem de alta velocidade.

Para que a Câmara leve mais informações aos Parlamentares, solicitamos à assessoria que nos forneça todo o material que está hoje sendo aqui entregue pelo Executivo, para que os Parlamentares tenham acesso a ele, embora já esteja divulgado no *site*. Mas, para que cada um possa ter possibilidade de manusear o material, peço que seja encaminhado, por meio magnético e também físico, ao gabinete dos Deputados.

Certamente, esta audiência pública abre oportunidade a mais de debatermos o assunto. E vamos enriquecê-lo ainda mais. No dia 30 de setembro, será realizado um seminário, durante todo o dia, para tratar das ferrovias do Brasil. Dessa forma, poderemos aquilatar a dimensão das ferrovias brasileiras a partir dos últimos anos.

Não quero me ater a políticas de governos, até porque vivemos realidades e épocas diferentes. Mas a constatação é a de que as ferrovias no Brasil renasceram, tanto na construção de malha de integração nacional de bitola larga, pela VALEC, que foi também uma reformulação nas medidas provisórias, como com a extinção da Rede Ferroviária, a destinação dos seus mais de 60 mil imóveis e de toda a complexidade que era. Hoje o Brasil está pronto para crescer na sua logística e nas suas ferrovias.

Em termos de transporte de passageiros, esse projeto é o da maturidade, é o da nossa inserção na modernidade e a nossa entrada no século XXI, com o transporte de passageiros.

Por fim, em termos de avaliações de demanda, foi aqui dito que elas seriam otimistas, mas, na minha opinião, essas avaliações foram pessimistas, bastante conservadoras. Há indução de apenas 20%, se considerarmos hoje a situação do transporte entre Rio e São Paulo, a exemplo das dificuldades notadamente no



transporte aéreo, que é deficiente, cuja malha nem sempre cumpre adequadamente os horários, sobretudo os aeroportos centrais. Hoje eles apresentam risco, temos tido frequentemente acidentes fatais, com elevado número de vítimas. Tudo isso afasta um pouco os passageiros, e não vejo muito prazer nas pessoas que transitam entre Rio e São Paulo, o que diferentemente poderá acontecer com o trem de alta velocidade.

Se considerarmos que se pode viajar a trabalho, a lazer, com a família, com almoço e jantar, além da absoluta confiabilidade de horário e de segurança, a indução para a utilização desse meio de transporte será muito maior, inclusive com efeitos no turismo e tudo mais.

Nossa Comissão tem-se esforçado, acompanhado *pari passu*, bem como a Comissão de Fiscalização Financeira, que também propôs esta audiência, e se faz presente hoje aqui conosco, para dar toda a transparência, com a participação do Congresso, por intermédio de suas Comissões, no acompanhamento desse projeto, que é do Brasil.

Passo a palavra à Deputada Janete Rocha Pietá, para fazer suas considerações. A seguir, passaremos para o encerramento, com as respostas dos palestrantes.

A SRA. DEPUTADA JANETE ROCHA PIETÁ - Sr. Presidente, Deputado Jaime Martins, Deputado Silvio Torres, nosso ex-colega Julio Lopes, Dr. Paulo Sérgio, Dr. Bernardo Figueiredo, Dr. Henrique Pinto, não sou desta Comissão, mas tenho interesse nesse assunto. Moro na cidade de Guarulhos, a segunda do Estado de São Paulo, com 1 milhão e 300 mil habitantes.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Jaime Martins) - V.Exa. é muito bem-vinda a participar dos nossos trabalhos.

A SRA. DEPUTADA JANETE ROCHA PIETÁ - Obrigada. Com a permissão dos ilustres Deputados, desejo acompanhar esta discussão. O trem-bala me interessa profundamente, pois ele passará pelo aeroporto da nossa cidade.

Em São Paulo, vivemos situação caótica. Antigamente, podia-se dizer que segunda e sexta eram dias de brutal engarrafamento. Mas hoje, a qualquer momento, a qualquer dia, os engarrafamentos ultrapassam a 80 quilômetros. Eu já



leve mais tempo de Guarulhos a um bairro de São Paulo do que de Brasília a Guarulhos.

A meu ver, esse projeto é fundamental para o Brasil e será muito importante tanto para São Paulo quanto para o Rio de Janeiro.

Concordo com várias questões aqui abordadas, mas há algumas que desejo reforçar, fazer perguntas novamente e pedir alguns esclarecimentos.

Primeiro, foi feito o estudo de impacto desse projeto na vida dessas duas cidades e desses 2 Estados? Eu, por exemplo, estive em Genebra, e o trem-bala demora pouco mais de 1 hora de Genebra a Zürich. **Estive** agora em Portugal. De Porto a Lisboa o trem-bala também é muito rápido, em menor velocidade, 146 quilômetros. Pelo visto, o trem aqui em debate possui velocidade de trezentos e poucos quilômetros por hora. Isso terá impacto fenomenal na vida das pessoas, na relação de emprego. É mais difícil ir de uma cidade de São Paulo à Capital do que o trem-bala vai propiciar. Então, é sobre o impacto que eu desejo saber.

Tenho uma pergunta que parece boba, mas, a partir dela, farei outra. Qual o tempo previsto entre São Paulo e Rio? Sou carioca, a minha família está lá, agora eu posso almoçar com minha família no Rio e voltar. Qual o intervalo dos trens? E peço que seja respondida a pergunta do Deputado Zarattini, que abordou questão fundamental para nós: Guarulhos, que é a segunda cidade do Estado de São Paulo, não tem metrô nem trem expresso, do qual há muitos anos se fala.

Por isso faço a pergunta sobre os intervalos. Como podemos fazer com que haja dupla utilização dessa ferrovia?

Também desejo saber por onde começará essa construção. Se é uma megaconstrução, ela terá ponto inicial e ponto final, ou será dividida em vários módulos, para que a obra seja concluída em 2014? Aliás, espero que ela esteja concluída nesse período, mas, independente disso, é uma obra fantástica.

Para finalizar, na condição de carioca que mora em São Paulo, levanto duas questões que, a meu ver, traria popularidade ao, vulgo, trem-bala ou trem de alta velocidade. Há possibilidades de circuitos mais populares como, por exemplo, em São Paulo, na cidade de Aparecida, e, no Rio de Janeiro, na região de Visconde de Mauá?

[p30] Comentário: Sessão:1107/09
Quarto:32 Taq.:Carla Rev.:



São questões importantes que, do meu ponto de vista, criarão novo estilo de vida para a população que vive nesses 2 Estados.

Sr. Presidente, agradeço a V.Exa. por me permitir fazer uso da palavra para minhas considerações.

A nossa cidade de Guarulhos quer todas essas informações, porque queremos ter grande impacto e significativa mudança com o trem de alta velocidade que há muitos anos esperamos.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Jaime Martins) - Deputada Janete Rocha Pietá, agradeço a V.Exa. a participação. Esteja sempre presente nas nossas reuniões, será muito bem-vinda. Desde já, está convidada para participar do nosso seminário.

O Deputado Leonardo Quintão tinha dado uma saída momentânea, estava inscrito, a quem passarei a palavra. S.Exa. tem a incumbência de coordenar e de relatar, no âmbito da Comissão de Viação e Transportes, uma subcomissão de transportes sobre trilhos. Recentemente S.Exa. esteve no Estado do Rio de Janeiro para visitar todo o sistema de transporte sobre trilho. Estivemos juntos em São Paulo para visitar todos os projetos de expansão da malha metroviária daquele Estado. Estivemos 3 metros à frente da obra do metrô, do “megatatução”.

S.Exa. já está com extensa programação de viagens a Porto Alegre, Maceió, Salvador, Recife, Fortaleza, Belo Horizonte. Claro que a existência do trem de alta velocidade pressupõe que haja, nos 2 extremos, polos que recebam alto volume de pessoas, de 100 a 200 mil por dia. É necessário sistema de capilaridade relativa para que as pessoas não gastem 40 minutos entre Rio e São Paulo e gastem duas, três horas entre a estação e a residência, no bairro, o que naturalmente tiraria muito vantagem competitiva desse meio de transporte.

Passo a palavra ao Deputado Leonardo Quintão, para suas considerações.

O SR. DEPUTADO LEONARDO QUINTÃO - Muito obrigado, Deputado Jaime Martins. Cumprimento todos da Mesa e aproveito para agradecer ao Secretário Júlio Lopes a recepção que nos deu na cidade e no Estado do Rio. S.Exa. ficou conosco praticamente um dia inteiro mostrando o que o Estado tem feito para melhorar o sistema de metrô e trens urbanos. De antemão parabenizo o



Governador pelo trabalho e pelos investimentos que tem feito para melhorar o transporte público sobre trilhos.

Saúdo especialmente o Deputado Jaime Martins, que nos tem apoiado nesta Comissão, e o Deputado Silvio Torres, da Comissão de Fiscalização Financeira e Controle.

Tenho apenas algumas considerações a fazer. Nós estamos estudando o transporte metropolitano sobre trilhos de passageiros. Já fomos ao Rio e a São Paulo e vamos visitar todos os sistemas de transporte de passageiros sobre trilhos. O custo de um trem para transportar passageiros nas regiões metropolitanas é um, e o custo de construção de um trem de alta velocidade para ligar aeroportos e estações ferroviárias é outro. Não sei como isso foi avaliado. Pode-se ter um trem que ligue São Paulo ao Rio de Janeiro, de custo altíssimo de construção e implantação, e dali para os outros terminais da cidade utilizar o metrô ou outra infraestrutura, o que é bem mais barato do que tentar ligar o trem de alta velocidade aos aeroportos, até Campinas, por exemplo, ou a outras regiões. Essa demanda é bem menor. Já temos na subcomissão alguns estudos que indicam que as linhas existentes em Campinas e São Paulo podem muito bem levar os passageiros à estação principal de São Paulo, levar ao Rio de Janeiro. Utilizaríamos um meio de transporte bem mais barato, seja o metrô, seja trem urbano, para ligar os aeroportos. Tenho certeza de que isso reduziria muito o custo do projeto.

Outra sugestão que deixo para o Governo, a ANTT e o Ministério dos Transportes é que analisem o seguinte. Nós tivemos recentemente concessões de rodovias que foram um sucesso. A redução nos preços chegou a 70%, a 80%. Mas elas foram feitas pelo Governo. O Governo licitou e já entregou as concessões para as empresas estabelecendo como deveria ser feito.

A primeira preocupação que tive ao ouvir esta apresentação, Deputado Jaime, foi que vai ser feita uma licitação que deixará a cargo das empresas a execução dos projetos, de acordo com o interesse econômico. Muitas vezes o interesse econômico não vai ao encontro da necessidade do cidadão, nem da necessidade do Poder Público.

Segunda preocupação. Uma coisa é o Governo licenciar uma obra — neste caso há agilidade. Se o Presidente Lula disser que quer, a coisa acontece. Ele



chama o IBAMA, puxa a orelha e diz: “vai fazer”. Muitos não querem que as coisas aconteçam no Brasil, ficam muito preocupados com as questões ambientais. Eu mesmo sou preocupadíssimo com as questões ambientais, mas nós precisamos fazer a coisa acontecer. Se deixarmos as empresas cuidarem do licenciamento, a demora será de 5 anos.

A sugestão que posso dar, como humilde Deputado da Comissão de Transportes, é que o Governo faça e licencie o projeto e entregue a concessão para ser executada, construção e operação, e pela menor tarifa, como alguém já sugeriu aqui. O outro modelo vai tomar muito tempo, não vamos conseguir executar até 2014.

O Deputado Jaime foi conosco a São Paulo, onde vimos o Tatuzão. Mas só existe um Tatuzão disponível no Brasil, só há uma máquina que cava buraco como aquela. Hoje, para se contratar uma máquina para cavar buraco, é preciso esperar a fabricação da máquina, e a fila de espera já é igual a fila de espera para avião, de 5 a 10 anos, o que é outro problema. Quantos quilômetros de túnel vamos ter de cavar nessa obra? Vamos ter de contratar essas máquinas, e não existe máquina dessa disponível no mundo. No Brasil só existe uma.

Temos condições de fazer, mas se o Governo licenciar a obra e, só depois, já contratados todos os financiamentos, passar para a iniciativa privada a execução.

Era a contribuição que eu gostaria de dar, Sr. Presidente, dizendo que nós, que somos de Minas, queremos ver esse “trem” andar.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Jaime Martins) - Agradeço ao Deputado Leonardo Quintão. Nós, mineiros, temos uma ligação histórica com o “trem”, o famoso “trem bão” de Minas. Aliás, na sua campanha para a Prefeitura de Belo Horizonte, o Deputado Leonardo Quintão usava o mote “*Dá pra fazer*” — e acho que é possível, sim.

Passo a palavra ao Dr. Paulo Sérgio, para as suas considerações acerca das perguntas feitas. Depois, darei a palavra aos outros expositores.

O SR. PAULO SÉRGIO OLIVEIRA PASSOS - Em primeiro lugar, com satisfação, registro as palavras externadas pelo Deputado Milton Monti. A visão do Governo, a visão do Poder Executivo é a de que esse é efetivamente um projeto do País, um projeto de todos nós, e vai contar com a ação do Ministério dos

[p32] Comentário: Sessão:1107/09
Quarto:34 Taq.:Anna Augusta Rev.:



Transportes, da Agência Nacional de Transportes Terrestres, do BNDES, de Governos Estaduais e de Governos Municipais.

O projeto tem sido acompanhado pelo Congresso Nacional, especialmente pela Câmara dos Deputados. Diversos Parlamentares lhe têm dispensado atenção. De forma especial, ressalto a atenção do Deputado Jaime Martins e a iniciativa das duas Comissões, tanto da Comissão de Viação e Transportes como a de Fiscalização e Controle, de promover esta audiência pública, oportunidade em que podemos apresentar todos os elementos, todas as informações resultantes dos estudos efetuados até este momento.

Vou procurar responder algumas perguntas; outras serão comentadas pelo Sr. Bernardo Figueiredo e, eventualmente, parte das respostas será apresentada pelo Sr. Henrique Pinto.

Quanto a publicidade e cargas expressas, por exemplo, gostaria de dizer que esses itens têm de ser considerados para fins de estudo, e realmente levamos em conta a possibilidade de o trem transportar encomendas de pequeno volume, a exemplo de cartas e correspondências, como muito bem disse o Deputado, principalmente nas áreas do Brasil em que a circulação de cartas e de encomendas expressas é intensa.

Outro aspecto diz respeito à questão das paradas obrigatórias e do tempo de viagem. Naturalmente, como em qualquer outra parte do mundo, o trem fará viagens diretas, as viagens expressas, e viagens com paradas. Nos estudos que realizamos, trabalhamos com a ideia de que houvesse, além das paradas obrigatórias em São Paulo, Campinas, Rio de Janeiro e seus correspondentes aeroportos — e a parada nos aeroportos se deve ao entendimento de que isso serve a uma possível integração com a malha aérea brasileira —, pelo menos uma parada obrigatória no Vale do Paraíba paulista e outra no Vale do Paraíba carioca. É óbvio que os licitantes terão a possibilidade de apontar outras paradas que entendam compatíveis e interessantes do ponto de vista das suas respectivas propostas.

Alguém aqui citou o caso de Aparecida, acho que a Deputada Janete Pietá. Aparecida é um ponto a ser considerado, dada a natureza do interesse religioso daquela região é um ponto efetivamente a ser considerado, e nenhum licitante estará impedido de propor o seu esquema operacional.



Num outro aspecto levantado pelo Deputado, o da integração trem/metrô — e vamos considerar os casos específicos de São Paulo e do Rio de Janeiro —, há de se supor que se promova uma integração entre o ponto terminal na cidade do trem de alta velocidade com o metrô, o que será extremamente favorável para os usuários e para a circulação urbana. E, eventualmente, um possível entendimento para a integração do ponto de vista tarifário é algo que não podemos deixar de considerar. Evidentemente, isso estará dentro do escopo de interesse dos próprios empreendedores que vão se habilitar nesse processo licitatório.

Relativamente à licitação e ao projeto básico, os estudos realizados até este momento, têm todas as características de um projeto básico. Ele trata da geometria da via do ponto de vista horizontal e vertical, aponta as estações que deverão ser concluídas, pelo menos obrigatoriamente, indica os quantitativos e especifica, pelos estudos até agora realizados, quais as extensões esperadas em termos de viaduto, de túneis, especifica seções de túneis. Com isso, permite identificar os quantitativos esperados a partir desses elementos de projeto básico já disponíveis, de tal forma que, com os custos unitários identificados, reconhecidos e praticados pela Engenharia brasileira, já se pode ter, como temos e está disponibilizado, um orçamento para o projeto. Esses elementos estão disponíveis.

Agora, não poderemos iniciar a obra sem que, em relação a ela, haja o correspondente licenciamento, ou seja, a licença de instalação para que o empreendedor comece a executá-la. Devemos lembrar que, tão logo concluído o processo licitatório, vai decorrer um bom número de meses até que o licitante vencedor faça o detalhamento do projeto executivo que pretende levar a cabo.

Um aspecto levantado aqui pelo Deputado Silvio Torres diz respeito à transferência de tecnologia. De fato, tivemos o cuidado, nesses meses que se passaram, de desenvolver um trabalho cuidadoso, criterioso, envolvendo os Ministérios da Ciência e Tecnologia e o do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, de tal forma que foi possível promover rodadas de reuniões coletivas e individualizadas com empresas do campo industrial, da área elétrica, de comunicações e de sinalização, exatamente para colhermos com muita clareza o perfil dessas empresas, o seu nível técnico de capacitação e a sua disposição em relação a esse projeto. Temos hoje identificadas essas empresas do parque



industrial brasileiro com os inúmeros focos tecnológicos que seriam de interesse do Brasil em relação ao projeto do trem.

Da mesma forma, o Ministério da Ciência e Tecnologia já identificou e mapeou todas as instituições de pesquisa e desenvolvimento, com a quantificação de existência, área de laboratórios, laboratórios existentes, quantidade de profissionais, profissionais com formação no nível de mestrado e PhD. Tudo isso já está levantado.

Assim, quando, nos próximos dias, o Brasil apresentar publicamente o edital relacionado ao trem e estabelecer os critérios e especificações que devem ser adotados pelos licitantes no que diz respeito à transferência de tecnologia, de nossa parte, estaremos preparados em relação a essa identificação — com quem vamos interagir, quais são os institutos de pesquisa e desenvolvimento —, para efetivamente fazermos com que essa, que é uma expectativa nossa, de fato se confirme com ganhos para a indústria brasileira, com ganhos para o conhecimento e para o saber nacional.

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - Minha pergunta foi específica. Quero saber se a transferência se dará nessa primeira etapa, quando já estarão comprados os 42 primeiros trens, ou apenas a partir da segunda etapa.

O SR. PAULO SÉRGIO DE OLIVEIRA PASSOS - Ela se dará desde o início do processo e será progressiva.

Temos um exemplo muito ilustrativo, o da Coreia, que adquiriu tecnologia francesa e o nível de controle, de domínio tecnológico e até mesmo de fabricação dos equipamentos foi ocorrendo progressivamente.

Não imaginamos que conosco ocorra algo diferente. A partir do momento em que pusermos em marcha esse processo de transferência tecnológica, associado a ele, teremos um programa de formação e de qualificação de profissionais brasileiros. E isso ocorrerá de forma progressiva. Não se fará daqui a 10, 20 anos, não. Isso irá *pari passu* desde a fase de projeto até o momento em que o trem esteja em operação. E, evidentemente, deverá estar estabelecido um horizonte de tempo, dentro do qual toda a transferência se fará. Além disso, as eventuais atualizações tecnológicas que venham a ocorrer serão incorporadas, segundo o plano de transferência que estamos imaginando.

[p34] Comentário: Sessão:1107/09
Quarto:36 Taq.:Waldeciria Rev.:



Quero fazer um comentário em relação ao impacto do projeto nas cidades. Efetivamente, projeto dessa natureza causa impacto no sentido de, por exemplo, valorizar áreas de cidade antes degradadas. Cito o exemplo da estação ferroviária de Milão: a presença do trem de alta velocidade reconfigurou a estação e aquela região.

Temos essa mesma expectativa em relação ao trem de alta velocidade brasileiro no que diz respeito à área central da cidade do Rio de Janeiro, ao bom aproveitamento da área onde estará localizada a estação central de São Paulo e também da área de Campinas, apenas para falar nessas 3 cidades. O efeito produzido será muito importante e positivo.

Além disso, o trem influencia as cidades que são ponto de parada. Muitas decisões sobre o local em que se residirá passarão a ter novo elemento: a presença do trem de alta velocidade. Não tenho dúvida alguma de que ele influenciará.

Perguntou-se aqui sobre o tempo previsto entre o Rio de Janeiro e São Paulo. A viagem será de pouco mais de 90 minutos. Se não me engano, 94 minutos. Essa é a expectativa.

Quanto ao começo da construção, a convicção do Governo é a de que, tão logo conhecido o licitante vencedor e firmado o contrato, tenham início inúmeras frentes de trabalho. Não será aquele projeto que começa numa ponta para, depois, se pensar na outra. Não. Ele será um projeto marcado no seu processo de construção pelo ataque em inúmeras frentes de trabalho.

Gostaria de ouvir agora o Sr. Bernardo Figueiredo sobre vários pontos levantados pelos Srs. Parlamentares. Peço, então, a S.Sa. que complemente a resposta. E se V.Exa. permitir, Sr. Presidente, gostaria de sugerir que, em seguida, o Sr. Henrique Pinto também dissesse algumas palavras.

O SR. PRESIDENTE(Deputado Jaime Martins) - Com a palavra o Sr. Bernardo Figueiredo.

O SR. BERNARDO FIGUEIREDO - Deputado Ricardo Barros, como disse o Dr. Paulo Sérgio a respeito do projeto básico, quando se trata do processo de concessão as exigências são mais leves **com** relação ao que se tem de assumir tecnicamente sobre o projeto, até para dar liberdade como risco. Todo risco técnico da Engenharia é do concessionário, e ele tem de ter a liberdade de formular um



projeto adequado aos riscos que quer correr e aos custos que quer bancar. A lei não exige um projeto básico ou elementos de um projeto básico. E o trabalho que fizemos foi um pouco além disso.

Com relação ao licenciamento ambiental, concordo com sua avaliação no sentido de que precisamos evoluir. O Deputado Leonardo Quintão também falou da necessidade de haver governança sobre esse processo, para que isso não impacte negativamente o andamento da obra. Mais uma vez, do ponto de vista formal, já temos os elementos suficientes para fazer a licitação. E, como não temos um projeto básico, não podemos ter a licença prévia. Então, temos o termo de referência do EIA/RIMA, as diretrizes ambientais.

A ANTT é caracterizada como a empreendedora, uma vez que não há ainda a concessão. Nós estamos contratando EIA/RIMA e avançaremos no licenciamento, junto com o concessionário, até o final. Quer dizer, temos a expectativa de ter o contrato de concessão assinado até o final do primeiro semestre do ano que vem. Até lá, a ANTT fará o licenciamento da obra. A partir do momento em que tenhamos o projeto de engenharia final, manteremos o acompanhamento do processo. O Deputado Leonardo Quintão tem toda a razão: não podemos deixar isso sem acompanhamento estreito do Governo.

Sobre as recentes alternativas, o Dr. Paulo Sérgio já falou. Estamos fazendo um estudo específico sobre carga. Existe a possibilidade de transportar essa carga tipo correio, que é adequada para esse tipo de transporte, e estamos estudando isso especificamente, inclusive em parceria com o próprio Correio.

Quanto às passagens pelas cidades, conhecemos projetos de toda natureza. Na verdade, é uma opção técnica não passar na cidade e ter um ramal, mas há também a possibilidade de passar e ter um desvio para estação. Estamos adotando no nosso trabalho de referência passar pelas cidades. Onde há maior adensamento populacional, passamos pelo subterrâneo, que é mais amigável com o meio urbano.

Com relação às questões do Deputado Sílvio Torres que não foram abordadas pelo Dr. Paulo Sérgio, quero falar um pouco dessa relação com os outros investimentos. Não podemos cair na tentação de ficar disputando projetos, confrontando um projeto com outro. Lembro que, em 1984, na transição para o Governo Tancredo Neves, houve grande discussão sobre transporte urbano.



Na época, descartou-se o metrô porque era muito caro e 90% a população andava de ônibus. Então, o importante era investir em ônibus, por ser mais barato e fazer o maior atendimento. Isso atrasou muito no País a implantação de metrôs. Hoje, com a falência da infraestrutura urbana, não se discute mais que 90% da população continua sendo atendida por ônibus, há a consciência de que é preciso construir metrô, independentemente de ser mais barato ou de a maior parte da população ser transportada por ônibus.

Temos de fazer metrô e temos de fazer trem de alta velocidade. Não é um projeto em oposição ao outro. Eles são complementares e ambos são necessários. A mesma coisa vale para a articulação dos aeroportos. Se tenho um trem de alta velocidade que liga Viracopos a Guarulhos ou São Paulo ao Rio, posso evitar uma sobrecarga no Aeroporto de Guarulhos, por exemplo, Deputado, desviar voos e isso não comprometer o deslocamento, o atendimento das pessoas. Essa exigência de que o trem passe nos aeroportos é para otimizar os investimentos que seriam feitos na infraestrutura aeroportuária, ao permitir melhor desenho da malha aérea. É necessário discutir a articulação entre os projetos, objetivando dotar o País de uma infraestrutura moderna e adequada ao deslocamento das pessoas.

Com relação ao cronograma de implantação da obra, temos consciência de que é possível fazer por fases, mas estamos tratando da ligação Rio-São Paulo-Campinas. O cronograma que vamos exigir é o do projeto todo. Pode ter fases intermediárias, entrar em operação um trecho menor, mas vamos contratar o projeto integral. Não correremos o risco de, ao completar uma fase, esquecer a segunda ou não implementá-la. Faremos todas as fases juntas.

Acho que respondi ao Deputado Walter Ioshiki sobre o cronograma.

Com relação aos cronogramas de eventos, perseguimos publicar o edital para consulta pública ainda no mês de agosto, até o dia 15. Estamos trabalhando para isso. Não é um trabalho banal, corriqueiro, pode ter atrasos, podemos precisar de mais tempo. Estamos fazendo uma modelagem de concessão diferente de qualquer uma que já tenha sido feita. Isso nos exige mais, mas estamos perseguindo o cronograma para publicar o edital de consulta pública este mês, termos condição de aprovação do Tribunal de Contas e a conclusão da audiência pública até o final do



mês de setembro, de forma que possamos começar efetivamente o processo licitatório em outubro deste ano.

Estamos discutindo com os investidores o prazo necessário para correr o processo licitatório até que haja a proposta. Queremos que esse prazo seja o menor possível. Teremos contribuído para essa antecipação do prazo ao divulgar os elementos básicos do projeto. Então, os grupos interessados já podem fazer seus projetos de engenharia, seus fluxos de caixa, porque o material disponível já permite isso. Vamos perseguir o nosso cronograma de licitação até o final do ano, de forma que possamos assinar o contrato de concessão até o final do primeiro semestre do ano que vem. Esse é o cronograma que estamos perseguindo.

É óbvio que mais importante do que o cronograma é não ter *no show* na licitação, é termos investidores motivados. Isso, vamos avaliar, como o estamos fazendo permanentemente. Vejo aqui vários dos investidores interessados. Já fizemos exaustivas e inúmeras reuniões com todos eles e vamos procurar estimulá-los a participar e a disputar. O nosso interesse é que o projeto seja disputado de forma agressiva entre os interessados. Essa é a nossa meta.

O Deputado Dr. Talmir levantou a questão do detalhamento. Vamos enviar para a Comissão o material, que, detalhado, já está disponível na Internet.

Fala-se muito que, em outros países, um processo dessa natureza demora 18 anos, 7 anos, 10 anos ou 15 anos. Quero dizer que esse processo vem sendo amadurecido no Brasil há mais de 25 anos, e não podemos esquecer que, em 1986, já existia uma concessão da ligação de alta velocidade Rio-São Paulo. Naquela época, não era preciso fazer licitação, e essa concessão foi feita, não foi implantada. O GEIPOT fez um trabalho profundo no final dos anos 90. Não se trata de um processo que está começando agora, ele está se concluindo agora. É um processo que vem sendo amadurecido no País há muitos anos.

Com relação aos custos que estamos adotando, quero dizer que não se trata de os custos terem sido esses ou aqueles e dobrarem. Existiram estimativas e projetos. O projeto de hoje é muito diferente do que já existiu. A referência que existia de custo na época que se fez o projeto era uma. Hoje, temos um estudo. Não estamos mais falando de estimativa. Estamos falando de orçamento — temos um orçamento. Esse orçamento consiste de uma consultoria nacional que contratamos,



de uma consultoria internacional que o BNDES contratou e de diversos especialistas internacionais que nos ajudaram na supervisão de todo esse trabalho. Fizemos questão de ter especialistas de todas as nacionalidades que detêm essa tecnologia.

Então, temos muita segurança em relação aos valores com que estamos trabalhando hoje, porque foi um trabalho amadurecido, tecnicamente bem feito e supervisionado pelos melhores especialistas internacionais.

Quanto à pergunta da Deputada Janete — e tivemos o prazer de realizar uma reunião em Guarulhos para discutir a inserção do projeto nesse Município, com a presença do Prefeito e da Deputada —, estamos trabalhando com uma frequência mínima, no horário de pico, na ligação direta de 20 em 20 minutos, e mais 6 trens com ligações regionais. Então, vamos ter um total, na hora de pico, de 9 trens passando pelos municípios.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. PAULO SÉRGIO OLIVEIRA PASSOS - Discutimos com o Governo de São Paulo a questão do expresso aeroporto. Não há incompatibilidade nenhuma entre os 2 projetos. Discutimos isso com o Governo de São Paulo, ficamos de aprofundar as possibilidades de avaliar a sinergia entre os projetos. Quer dizer, pode haver complementaridade — e estamos abertos a isso, assim como São Paulo também. Não estamos considerando a demanda cidade/aeroporto no nosso estudo.

O SR. BERNARDO FIGUEIREDO - Somente para complementar. Dada a dificuldade de licitação do trem expresso do aeroporto, não seria possível utilizar a mesma via do trem de alta velocidade para fazer um projeto de ligação local entre Campo de Marte e Guarulhos?

O SR. PAULO SÉRGIO OLIVEIRA PASSOS - Sobre isso, já iniciamos uma conversa com o Governo de São Paulo, que deve fazer a avaliação. Estamos abertos a proceder a uma avaliação, mas eu diria que existe a possibilidade de aproveitar o mesmo esforço de construção para fazer as 2 coisas. Quanto à infraestrutura, com certeza, a demanda do expresso aeroporto exigiria uma ampliação de capacidade do trem de alta velocidade, já que ele não está previsto para essa concentração de demanda nessa distância. Agora, é possível fazer o mesmo esforço, embora sejam serviços diferentes.

[P37] Comentário: Sessão:1107/09
Quarto:39 Taq.:Tatiana Rev.:



Perguntou-se também sobre a questão da articulação com os trens urbanos. O trem é integrado fisicamente aos metrô, tanto no Rio quanto em São Paulo, onde estamos estudando com a Prefeitura e o Governo do Estado a possibilidade de se criar um VLT, um sistema novo, que seja uma ligação direta da estação do trem de alta velocidade com o sistema de transporte de massa. No caso do Rio, a integração é muito próxima, o Governo está fazendo uma expansão do metrô, e a estação é próxima da estação do trem de alta velocidade. Então, eles estão integrados.

A integração tarifária depende de entendimento entre os operadores do trem de alta velocidade e do metrô. Não podemos antecipar que haverá essa possibilidade.

Penso que abordei as questões requeridas.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Jaime Martins) - Muito bem.

Passo a palavra ao Dr. Henrique Pinto, para complementar as informações solicitadas pelos Srs. Parlamentares. Assim, nos encaminharemos para o encerramento da sessão.

O SR. HENRIQUE AMARANTE DA COSTA PINTO - Creio que as perguntas foram bastante bem respondidas pelos Drs. Bernardo e Paulo Sérgio. Apenas um detalhe, mencionado pelo Deputado Walter Ihoshi, quanto à questão de garantias. Ao falar em garantias de projeto, refere-se à forma como estamos avaliando os riscos e como esses podem ser mitigados. Trata-se de um projeto grande, e, só pelo tamanho, já embute riscos muito grandes. Qualquer variação de custo, qualquer erro de demanda ou atraso, como mencionado por outro Deputado, impactam o resultado, o retorno da iniciativa privada de forma bastante significativa.

O que posso dizer é que estamos considerando isso. Estamos avaliando todos os riscos que possam impactar o projeto, com o objetivo de torná-lo viável para a iniciativa privada, de forma a atender os interesses do Governo. Temos levado isso em consideração.

Estamos avaliando se é possível, do ponto de vista do Governo, prestar garantias ou fornecer à iniciativa privada algumas coisas que já mencionei. Por exemplo, se for possível fornecer o financiamento necessário nas condições adequadas, isso já é uma mitigação de risco bastante relevante. Outras questões também estão sendo avaliadas.

[P38] Comentário: Sessão:1107/09
Quarto:40 Taq.:Luciene Fleury Rev.:



Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Jaime Martins) - Antes de passar às considerações finais dos membros da Mesa, quero agradecer a todos a presença.

Registro a presença de representantes das seguintes Embaixadas: China, Itália, França, Espanha, Alemanha e Japão.

Aproveito a presença dos representantes dessas Embaixadas para reiterar-lhes o convite para que, no dia 30 de setembro, possam conosco participar de um seminário, a ser realizado no Auditório Nereu Ramos. Será facultada a eles a participação também como expositores, oportunidade em que poderão apresentar as vantagens competitivas de seus projetos.

Apenas solicito que se manifestem junto à Secretaria da nossa Comissão, a fim de que possamos agendar. Vou respeitar o critério da ordem de apresentação daqueles que se manifestarem primeiro. Portanto, quem quiser apresentar-se pode, desde já, manifestar-se junto à Secretaria da Comissão, por meio de ofício ou de e-mail.

Ainda vamos ajustar o tempo em razão do número de expositores, mas creio que será entre 20, 30 ou 40 minutos, no máximo, para cada um fazer sua explanação. Portanto, fica reiterado o convite já feito a cada uma das Embaixadas.

Agradeço pela presença: à Embaixada da Coreia; à Câmara Municipal de Campinas; à Secretaria dos Transportes Metropolitanos do Estado de São Paulo; à Empresa Mitsui, do Japão, americana e do Brasil; à Trends; à Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários — ANTF; à Associação Brasileira da Indústria Ferroviária — ABIFER; à EDLP; à Hitashi; à Toshiba; à Mitsubishi; à Siemens; à Austin; à Hyundai; à Hack; à Secretaria de Comunicação da Câmara; à VALEC; ao Ministério dos Transportes; à ANTT; ao Ministério da Fazenda; à INFRAERO; à empresa Andrade Gutierrez; à S.A. Paulista; à SMTC; à INVEPAR; à CCS; à Moinza; à Caf Brasil.

Estendo os agradecimentos aos companheiros da imprensa, que nos ajudam a divulgar esse trabalho: à *Folha de S.Paulo*; à Agência Veja; à EPTV; ao jornal *Valor Econômico*; ao jornal *O Globo*; à *TV Câmara*; à Agência Câmara; à *TV Band*; ao *Estadão*; à CBN.

[P39] Comentário: Todos nomes confirmados em sites na Internet, com exceção de Hack e Moinza. Luciene

[P40] Comentário: Estação da Luz Participações (EDLP) Luciene



Quero também agradecer a presença ao Diretor-Presidente da *Revista Ferroviária*, Gerson Toller, um trabalhador pela causa ferroviária, a quem estamos também convocando para estar conosco no seminário, a fim de participar como um dos organizadores do evento.

[P41] Comentário: OK. Luciene

Passarei a palavra ao membros da Mesa para suas considerações finais.

Com a palavra o Deputado Silvio Torres, Presidente da Comissão de Fiscalização Financeira e Controle.

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - Sr. Presidente, agradeço a todos a presença.

Quero reafirmar o que V.Exa. disse, ou seja, que esta audiência pública trouxe realmente uma grande contribuição ao debate que se inicia praticamente no âmbito do Poder Legislativo e, tenho certeza, vai continuar durante o processo de decisão, especialmente durante o processo do aporte dos recursos necessários para que ele se viabilize.

Agradeço aos nossos convidados, que foram bastante objetivos e nos possibilitaram sair daqui com novas informações.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Jaime Martins) - Vou passar a palavra ao Secretário Júlio Lopes, mas antes faço uma correção. Também agradeço a presença aos representantes da empresa United International, de São Paulo, e da empresa italiana Impregilo.

[p42] Comentário: Sessão:1107/09
Quarto:41 Taq.:Cláudia Castro Rev.:

O SR. JULIO LOPES - Sr. Presidente, mais uma vez, agradeço e quero dizer da nossa certeza, do Governo do Rio, da eficiência desse projeto e de sua realização o mais breve possível.

Parabenizo a Comissão, os Drs. Paulo Sérgio e Henrique e demais.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Jaime Martins) - Dr. Bernardo Figueiredo, tem V.Sa. a palavra para fazer suas considerações.

O SR. BERNARDO FIGUEIREDO - A sabedoria nessa hora é falar pouco, não é, Deputado?

Temos absoluta convicção de que esse é um bom projeto, comparável a qualquer outro bom projeto no mundo. A oportunidade de aqui estar é um prazer para nós. É da maior importância a ampliação do debate em torno desse projeto. Estamos às ordens; sempre que necessário, estaremos aqui.



Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Jaime Martins) - Obrigado, Sr. Bernardo.

Concedo a palavra ao Dr. Paulo Sérgio.

O SR. PAULO SÉRGIO OLIVEIRA PASSOS - Deputado Jaime Martins, Deputado Silvio Torres, o Governo tem se dedicado há um pouco mais de 1 ano a estudar o trem de alta velocidade entre Rio de Janeiro, São Paulo, Campinas. E tem feito isso com muito afinco, com muita vontade, com muita determinação, sob a coordenação da Casa Civil, da Presidência da República, com o envolvimento do Ministério dos Transportes, da ANTT, do BNDES, do Ministério da Fazenda, do Ministério da Ciência e Tecnologia e do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio. Temos efetivamente nos empenhado e, de fato, os frutos desse trabalho realizado já vêm a público e estão disponíveis para os que por eles se interessem no *site* da Agência Nacional de Transportes Terrestres. Não me refiro apenas às informações colocadas de forma mais executiva, mais sumarizada, como também as detalhadas que se pretendam conhecer.

O Governo quer conduzir esse projeto, como o tem feito, da forma a mais transparente possível. Com muita satisfação, comparecemos aqui nesta oportunidade para prestar informações e esclarecimentos. Eu gostaria de reiterar a nossa disponibilidade para vir tantas vezes quantas sejam necessárias, porque entendemos ser esse um projeto complexo, de grande magnitude, que — hoje estamos convencidos — o Brasil merece.

Queremos levar adiante uma licitação aberta e competitiva. Temos convicção de que faremos uma licitação no começo do próximo ano. Já vamos ter indicado um vencedor e vamos entrar para valer trabalhando nesse projeto, para que efetivamente possamos estar ombreados a outras nações do mundo, diversas nações, que já dispõem desse tipo de transporte, que, sabemos, contribui para o ordenamento da logística na região a que ele servirá.

Como aqui já demonstrado, há, de parte do Governo do Estado do Rio de Janeiro, do Governo do Estado de São Paulo, dos municípios que serão atendidos, de parte de todos, um grande acolhimento em relação a esse projeto e, mais do que isso, um espírito de colaboração que, sei, estará presente em todas as etapas, até



quando começar a sair do papel para se transformar efetivamente em algo que beneficiará toda a população dos Estados do Rio de Janeiro e de São Paulo.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Jaime Martins) - Obrigado, Dr. Paulo Sérgio.

Passo a palavra ao Dr. Henrique Pinto, para suas considerações finais.

O SR. HENRIQUE AMARANTE DA COSTA PINTO - Eu gostaria apenas de agradecer aos Deputados Silvio Torres e Jaime Martins e reafirmar que o BNDES está de fato comprometido com esse projeto, que consideramos de grande relevância para o Brasil.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Jaime Martins) - Obrigado.

Quero registrar a presença de representante do jornal *Gazeta do Oeste*, lá de Minas Gerais, de Divinópolis, que se deslocou de tão distante para esta audiência pública.

Para finalizar, eu gostaria, mais uma vez, de agradecer a presença a todos, aos companheiros da imprensa, ao Dr. Paulo Sérgio, ao Dr. Bernardo Figueiredo, ao Dr. Henrique Pinto, que aqui vieram para este debate amplo.

É claro que nós não tínhamos a pretensão de esgotar um projeto tão complexo em todos os seus detalhes, mas acho que aqui foi abordada a parte essencial, a parte fundamental. Vamos continuar o debate. Acho que no dia 30 de setembro teremos mais uma oportunidade.

Já fazemos o convite ao Dr. Paulo Sérgio para que esteja conosco novamente, e também ao Dr. Bernardo Figueiredo.

Estamos convidando para a abertura do seminário o Ministro Alfredo Nascimento, a Ministra Dilma Rousseff, o Ministro das Cidades, os Governadores do Rio de Janeiro e de São Paulo. Esperamos contar também com a presença dos Secretários de Transportes do Rio e de São Paulo, para participarem como debatedores em um dos painéis que estamos acabando de organizar.

Acho que esse é um projeto oportuno, que já vem sendo debatido há alguns anos. Mas talvez a economia brasileira e a própria sociedade não estivessem ainda no ponto exato para que esse projeto pudesse ser feito. Talvez, há 2 ou 3 décadas, ele fosse ambicioso demais para aquele momento. Mas os custos financeiros

[p43] Comentário: Sessão:1107/09
Quarto:42 Taq.:Cláudia Castro Rev.:



internacionais se mostram acessíveis, a economia brasileira teima em crescer, mesmo com toda a conjuntura econômica internacional desfavorável. Isso demonstra que o País já está amadurecido para absorver um projeto desse porte.

Gostaria também, como Presidente da Comissão de Viação e Transportes e como um dos responsáveis pela inserção desse tema no debate nacional, de registrar aqui a minha mais irrestrita confiança de que esse projeto está muito bem entregue, dentro do Governo, a pessoas como o Secretário Executivo do Ministério dos Transportes. Ouvi o nosso Ministro Alfredo dizer reiteradas vezes que toca o Ministério a 4 mãos; que o Ministério dos Transportes não tem apenas 1, mas 2 Ministros; que o Dr. Paulo Sérgio, que já ocupou essa cadeira, desempenha muito bem o seu papel na condução técnica do Ministério, de modo geral, particularmente com a atenção voltada agora para esse projeto.

Quero também agradecer ao representante do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social a presença. Registro nossos votos de pronto restabelecimento ao Presidente Luciano Coutinho.

Informo, ainda, que o outro corresponsável pela condução e evolução logística que o Brasil vem conhecendo nos últimos anos é o Diretor-Geral da ANTT, Dr. Bernardo Figueiredo, que também é um dos corresponsáveis pela condução e coordenação desses estudos.

Essas pessoas que estão na coordenação são da maior qualificação técnica, do maior espírito público e têm perfeita compreensão. Não que sejamos mais preparados ou melhores do que qualquer outro país que tenha feito isso anteriormente, mas acho que, com essas pessoas, poderemos absorver toda aquela experiência que já foi vivida pelos demais países que hoje têm esse projeto. E é o que, tenho certeza, eles estão procurando fazer, para que possamos fazer o melhor.

O Brasil precisa ter meios de transporte eficientes, precisa ter um sistema metroviário. São sistemas integrados. Não se trata de investir em trem de alta velocidade ou em metrô. É necessário que essa integração e esses investimentos sejam feitos simultaneamente.

Nós, da Comissão, estamos preocupados com esse processo de integração. Por essa razão, estamos visitando os Estados de São Paulo e do Rio de Janeiro para estimular e incentivar que esses projetos possam ser levados adiante. Mais do



que isso, estamos tratando do assunto no âmbito do Congresso Nacional, para que também possamos dar sustentação política a esses temas, a esses projetos, inclusive na alocação de recursos orçamentários necessários para a expansão do transporte sobre trilhos, particularmente do transporte de passageiros.

Quero também, para finalizar, dar o meu testemunho — sou uma pessoa que tem como bandeira de luta o transporte ferroviário — do enorme avanço que estamos tendo no País, em termos de ferrovia.

Talvez a própria sociedade e a mídia não tenham percebido que, ao final deste Governo, nós estaremos interligados do Porto de Itaqui, no Maranhão, até Anápolis, já com a construção de um sistema ferroviário de bitola larga dos mais eficientes do planeta; e que, de Anápolis até o interior de São Paulo, em Panorama, já estaremos em obras. Ou seja, trata-se de um processo irreversível, que nos próximos anos permitirá a interligação de praticamente todos os portos importantes do Oceano Atlântico. Estou falando de Itaqui, no Maranhão; de Barcarena, no Pará; de Suape, também interligando com a Ferrovia Leste-Oeste, que sairá do Porto de Ilhéus; e tudo isso se interligando com o sistema ferroviário já existente, da FERROBAN, no interior de São Paulo, que aportará ao Porto de Santos.

Ainda há estudos de viabilidade. Neste momento, a ANTT providencia a contratação de um estudo de viabilidade de parte da Ferrovia Transcontinental, no trecho entre São João da Barra e Açu, próximo a Brasília — ao norte de Brasília. Existe também um estudo de viabilidade da VALEC, entre os Municípios de Açu e Vilhena. Parece que a economia brasileira caminha para destravar um dos empecilhos para o seu desenvolvimento, que é o chamado Custo Brasil. Refiro-me à excessiva dificuldade daqueles que querem produzir e não têm como escoar a sua produção.

Vale ressaltar que essa modelagem que se cria para o Brasil não é apenas para permitir que haja o transporte, mas algo mais: que se estabeleçam corredores de competitividade, para que sobretudo o transporte de carga possa ser feito em níveis competitivos com a realidade do mercado internacional.

Então, expresso o meu agradecimento a todos pelo comparecimento. Vejo que as ferrovias se inseriram de forma definitiva na agenda nacional da mídia, do Congresso Nacional, do Poder Executivo. Vejo isso com muita alegria, com muita

[p44] Comentário: Sessão:1107/09
Quarto:43 Taq.:Cláudia Castro Rev.:



satisfação. Espero revê-los aqui nas nossas próximas audiências. Mas, com certeza, irei revê-los aqui para debater a questão das ferrovias no dia 30 de setembro, para participarem conosco do seminário.

Muito obrigado. Boa tarde a todos. *(Palmas.)*