

## **COMISSÃO DE INFRAESTRUTURA**

**REQUERIMENTO N° 2010**

*Requer, nos termos do art. 93 do Regimento, realização de Audiência Pública para prestação de esclarecimentos sobre a construção do trem-bala no Brasil.*

Requeiro, nos termos do art. 93 Regimento, realização de Audiência Pública para debater a construção do trem de alta velocidade que ligará a cidade do Rio de Janeiro a Campinas.

### **JUSTIFICATIVA**

Com vistas a atender às demandas de infraestrutura e transporte para as Olimpíadas 2016, o governo Brasileiro lançou edital, em 2010, para a construção de trem de alta velocidade. A futura linha férrea ligará a cidade-sede dos Jogos de 2016, Rio de Janeiro, à Campinas. O projeto marcará a entrada do Brasil no seletivo grupo de países que possuem esse sofisticado tipo de transporte. Além de ligar as duas principais áreas metropolitanas do país, o projeto ainda prevê interligações com os aeroportos internacionais de Guarulhos e Galeão, além de Viracopos.

Contudo, estudo publicado, recentemente, pela consultoria do Senado demonstra que o projeto pode encontrar sérias dificuldades para ser implementado com êxito. Ao comparar os planos para o trem de alta velocidade brasileiro (TAV) com os de outros países, o estudo dos consultores do Senado apontou riscos que poderiam levar ao fracasso de sua construção: custo subestimado, demanda insuficiente, tarifa cara, falta de interconexão com outros meios de transporte e ausência de análise de projetos alternativos.

Por outro lado, pelas regras do edital de concessão, as empresas que vencerem a licitação, receberão um empréstimo de 20 bilhões do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social a juros baixos. Além deste montante, o governo poderá repassar 5 bilhões ao projeto, para o caso de o movimento de passageiros não ser o que foi projetado. O Tesouro garantirá o empréstimo ao BNDES.

O custo do trem, que já foi revisto três vezes, poderá, ainda, sofrer alterações. Do trajeto que irá percorrer 50% são de túneis e pontes. Quanto mais rápido o trem andar, menor sua capacidade de fazer curvas. O projeto precisa ser executado praticamente em linha reta, o que encarece a obra pela geografia montanhosa da região. De acordo com a Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF), se em vez de trem-bala fosse feito um trem de alta velocidade convencional, que levasse três horas para fazer o trajeto, ao invés de uma hora, o custo seria reduzido a um terço.

Acredita-se, ainda, que as dimensões continentais do País demandam ampliação de sua malha férrea e não o investimento de grande porte em um único projeto. A ANTF, por exemplo, estima que a economia brasileira demande 50 mil quilômetros de ferrovias. Temos 28 mil. As ferrovias correspondem, hoje, a apenas 25% de nossa matriz de transporte e têm de dar conta de um enorme volume de commodities que o Brasil exporta (minério de ferro, soja, milho, petroquímicos, etc). A Rússia possui 81% de sua matriz em ferrovias. O Canadá, 46%; Austrália, 43%; EUA, 43%; e China, 37%. Além de estarmos atrasados, segundo a ANTF, 80% de nossa malha têm mais de um século.

O trem-bala não mudará esta realidade, uma vez que, prioriza o transporte de passageiros e vai consumir, sozinho, metade que será investido no setor nos próximos anos. Diante do exposto, e em razão da magnitude do projeto do governo, torna-se pertinente a realização de Audiência Pública para debater o tema. O intuito do presente requerimento é viabilizar o debate, com finalidade de esclarecer assunto de interesse público.

#### Convidados:

Sr. Bernardo Figueiredo Jr.; Diretor – Geral da Agência Nacional de Transporte (ANT).

Sr. Henrique Amarante da Costa Pinto – Técnico do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

Sr. Prof. Paulo Fleury; Diretor do Instituto de Logística e Supply Chain (ILOS).

Sr. Hilário Pereira; Técnico na INVEPAR – Investimento e Participação em Infraestrutura.

Sr. Marcos Vinícius Quintella Cury; Professor do Instituto Militar de Engenharia e Diretor de Operações da Empresa Brasileira de Transportes Urbanos – EBTU.

Sr. Marcos José Mendes; Doutor em Economia – Consultor na Consultoria do Senado Federal.

Sr. Rodrigo Vilaça; Diretor-executivo da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários – ANTF.

Sala das Comissões,        em

Senador Ricardo Ferraço.