

REQUERIMENTO N° , de 2013 – CI

Requeiro nos termos do § 2º do art. 58, da Constituição Federal do Brasil e do inciso II do art. 93 do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de Audiência Pública no âmbito desta Comissão de Serviços de Infraestrutura, para obter informações sobre o denominado **trem-bala**, o Trem de Alta Velocidade (TAV), cujo planejamento e subsequente implantação estão em curso, sob a responsabilidade da Empresa de Planejamento e Logística (EPL), sucessora da Empresa de Transporte Ferroviário de Alta Velocidade (ETAV) e debater sobre a viabilidade enxergada para o empreendimento, sua atual condição de exequibilidade, bem como o atualizado planejamento que determinarão as ações de implementação de sua infraestrutura operacional.

Considerando a motivação da Audiência Pública, bem como a especificidade do seu rema, solicito sejam convidados, para exposição e debate:

- O Senhor **Bernardo José Figueiredo Gonçalves de Oliveira** – Diretor-Presidente da Empresa de Planejamento e Logística S.A. – EPL;
- O Senhor **Rodrigo Vilaça** - Presidente-Executivo da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários – ANTF.

JUSTIFICAÇÃO

O trem-bala brasileiro empacou, como se perdido esteja, após tantas idas e vindas, nas intenções diversas para sua implementação.

Em 15/06/2012, a Presidência da República fez publicar os termos do Decreto N° 7.755/2012, através do qual foi criada a Empresa de Transporte Ferroviário de Alta Velocidade S.A. - ETAV, também vinculada ao Ministério dos Transportes, para, consonante ao seu nome, administrar o nosso trem-bala, ainda em processo de gestação.

Posteriormente, mas ainda no mesmo ano, na data de 19/12/2012, o Governo Federal sancionou a Lei N° 12.743/2012, conversão da Medida Provisória N°. 576, de 15/08/2012, para criar a Empresa de Planejamento e Logística S.A. – EPL, para suceder a Empresa de Transporte Ferroviário de

Alta Velocidade S.A. – ETAV, também na estrutura do Ministério dos Transportes.

As despesas do Governo com o trem-bala brasileiro, vêm desde o ano de 2005, ainda sob a inspiração e gestão da VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A, empresa pública vinculada ao Ministério dos Transportes. Nesse período foi gerada uma disputa judicial em torno de € 270 milhões, resultado da cobrança de uma empresa italiana, que alega não ter sido paga pelos serviços de elaboração do projeto **básico** da obra.

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), que assumiu o projeto do TAV em 2007, contratou via BNDES e pelo valor de R\$ 28,9 milhões, estudos que serviram de base para a elaboração do edital do primeiro leilão. Desde 2010, o leilão do trem-bala já foi adiado duas vezes. Aconteceria ao final de 2010 e foi transferido para meados de 2011, quando fracassou por falta de interessados.

Na última versão do edital, o governo reformulou o modelo, dividindo o projeto em duas fases (construção e operação), além de assumir todo o risco do empreendimento, via EPL.

O novo cronograma estabelecia que agora, em 16/08/2013, seriam recebidas as propostas dos interessados e em 16/09/2013 seria realizado o leilão, a disputa propriamente dita. Contudo, no último dia 12/08, o Ministro dos Transportes, César Borges, anunciou o adiamento dessa primeira etapa da licitação, embora garantisse a continuação do projeto. A previsão para a entrada em operação em 2020 foi mantida.

Em meio às diversas informações, dando conta desse último adiamento, fomos informados ou percebemos que, mesmo se não sair do papel, se continuar com as oscilações nas definições e decisões, que até aqui foram as concretudes do empreendimento, esse TAV brasileiro vai custar aproximadamente R\$ **1 bilhão** aos cofres públicos, se for mantida a insistência na ideia e até ao final do atual Governo.

Segundo o presidente da Empresa de Planejamento e Logística S.A – EPL, o custo total do projeto executivo será de R\$ 900 milhões, a EPL acabou de habilitar consórcio de empresas para gerenciar os projetos do TAV pelo valor de R\$ 77 milhões, dos quais R\$ 25 milhões neste ano. Além desses valores, já foram gastos, ainda em 2007 e sob a gestão da ANTT, os R\$ 28,9

milhões que pagaram a realização dos estudos que estabeleceram os parâmetros do edital do leilão.

Mas, considerando a manifestação do Ministro César Borges à imprensa, na ocasião em que anunciou o adiamento do leilão, existem inquietantes indícios de que o projeto *não sairá do papel*, na literalidade do texto publicado em jornais, teria dito só querer saber *do que pode dar certo*, excluindo o TAV da listagem que fez.

Contudo, esse posicionamento não se coaduna com as declarações do presidente da EPL e da Ministra-Chefe da Casa Civil, em que afirmaram a insistência da Presidência da República, em continuar despendendo os medidos recursos públicos no prosseguimento do cada vez mais complicado projeto.

É preciso ressaltar um detalhe, ao se observar os muitos tropeços que desestabilizam a iniciativa. Apesar da disposição do Governo em consumir quase um R\$ 1 bilhão dos parcos e disputados recursos públicos, o projeto não tem despertado o imaginado interesse de investidores tradicionais no segmento. Desinteresse que provocou o adiamento da licitação, pela terceira vez. Então, por que insistir em gastar os anunciados recursos, com as fases preliminares de um projeto que, na prática, não apresenta vocação natural de viabilidade?

Editorial de importante jornal de circulação nacional fez algumas ponderações que considerei importante reproduzir. Eis parte do editorial de O GLOBO, de 14/08/2013:

Se o Brasil estivesse com a infraestrutura em geral adequada às necessidades de movimentação de carga e deslocamento de pessoas, poderia fazer sentido debater um projeto de trem de alta velocidade. Mesmo assim, se as contas públicas também demonstrassem condições de suportar os subsídios, implícitos e explícitos, que este meio de transporte costuma exigir.

Mas nenhuma dessas condições existe, muito pelo contrário. As estradas estão cada vez mais precárias e lotadas, a malha ferroviária é ainda acanhada e as capitais, engarrafadas. Vive-se a chamada "imobilidade urbana", causada por baixos investimentos em sistemas de transporte de massa, em que se destaca o sobre trilhos, metrô e trens suburbanos.

Mesmo assim, continua na agenda do Planalto um projeto ilusório cujo custo apenas sobe: começou com uma estimativa de R\$ 12 bilhões, passou para R\$ 20 bilhões, agora está em R\$ 33 bilhões e há estimativas que apostam em R\$ 50 bilhões - a cifra que Dilma Rousseff mencionou, acossada pelo ressurgimento

das manifestações de rua, como resposta às demandas por melhorias no transporte público. Não estava errada: o que poderá vir a ser gasto neste delirante projeto pode ampliar os metrôs do Rio e São Paulo, construir alguns outros e melhorar a malha de trens suburbanos.

Não se sabe sequer se as cifras são para valer. Quase certo que não sejam, dada a tradição de projetos oriundos do poder público sempre estarem com os custos subestimados. Até porque não há ainda projeto detalhado do trem-bala para uma estimativa de investimento consistente.

A opção não pode ser trem-bala ou nada. Melhorias na Dutra, nos aeroportos, sempre com a iniciativa privada, são mais aconselháveis. Assim como a destinação de boa parte do dinheiro público reservado ao projeto megalomaniaco para metrô e trens nas capitais. O pior erro é insistir nele.

Entretanto, observando a insistência, com contornos de obsessão, em relação a um TAV brasileiro, que a irreverência popular tem chamado de “trem-bala perdida”, o projeto parece ser o único antídoto recente ao que o escritor Nelson Rodrigues cunhou como “*nossa complexo de vira-lata*”, sentimento que tem sido um péssimo conselheiro, nas decisões dos governantes brasileiros, em todas as épocas.

Em razão do exposto, da significação nos múltiplos aspectos em que o assunto se desdobrou, peço o apoio aos meus ilustres pares para a aprovação deste requerimento.

Sala das Sessões,

Senador RICARDO FERRAÇO