

AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 103/2009

ATA DA SESSÃO PÚBLICA NO RIO DE JANEIRO – RJ

11 DE JANEIRO DE 2010

Aos onze dias do mês de janeiro de 2010, às nove horas e trinta minutos, no Centro de Convenções da Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro - FIRJAN, situado à Avenida Graça Aranha, nº 01, 2º andar, Centro, Rio de Janeiro/RJ, foi iniciada a sessão pública da Audiência Pública nº 103/2009, realizada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, conforme convocação do aviso publicado no Diário Oficial da União do dia dezoito de dezembro de 2009 e aviso de prorrogação publicado no Diário Oficial da União do dia oito de janeiro de 2010, e também, em jornais de grande circulação nacional e local. A Audiência Pública nº 103/2009 tem o objetivo de colher contribuições sobre o processo de licitação da concessão dos serviços de transporte ferroviário de passageiros por um sistema de trem de alta velocidade entre as cidades do Rio de Janeiro, São Paulo e Campinas, envolvendo os estudos de viabilidade, as minutas do edital de licitação e do contrato de concessão.

Para composição da mesa da audiência, foram indicados os seguintes representantes: senhor Nilo Moriconi Garcia, Ouvidor da ANTT e presidente da audiência; senhora Rafaela Paiva Brandão Lino, secretária da audiência; senhores Hélio Mauro França e Roberto Dias David, respectivamente, Superintendente e Gerente da Superintendência Executiva da ANTT; senhor Carlos Alberto São Tiago Hagström, representante da Procuradoria-Geral da ANTT; e senhores Marcos Alecrim, Paulo Lins e Ana Maria Neiva, representantes do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES.

Inicialmente, o presidente agradeceu a presença de todos, declarou aberto o ato e fez a leitura dos procedimentos da audiência pública, nos termos da Resolução/ANTT nº 3.026/09 e da Deliberação ANTT nº 351/09. Em seguida passou a palavra aos senhores Hélio Mauro França e Roberto Dias David que fizeram, em linhas gerais, a apresentação dos estudos de viabilidade e, na seqüência, ao senhor Paulo Lins, que apresentou a modelagem financeira. Após, houve intervalo para o recebimento de contribuições por escrito.

Após a retomada dos trabalhos, a secretária da audiência fez uma breve explanação das manifestações recebidas por ocasião da Consulta Pública nº 002/2009 e também daquelas recebidas previamente, por meio eletrônico, para a Audiência Pública nº 103/2009. Dando seguimento, procedeu à leitura das contribuições escritas recebidas durante o intervalo. Aquelas que apresentaram conteúdo muito extenso foram lidas de forma resumida devido à exigüidade do tempo.

O senhor **Verner Dittmer**, de Verdi Assessoria Empresarial, questionou a respeito da divulgação da ata das sessões realizadas e de todas as contribuições recebidas no período da audiência. O senhor **José Alfredo M. Borges**, aposentado e ex-engenheiro residente, fez questionamentos sobre carga por eixo, bitola, material rodante, trem com levitação magnética e prorrogação do prazo da concessão. O senhor **Richard M. Stephan**, da Universidade Federal do Rio de Janeiro, teceu críticas ao relatório preparado pela Halcrow-Sinergia, com relação às informações sobre a tecnologia de levitação magnética (Maglev). O senhor **Pedro Carlos Peters** questionou a não inclusão no edital de licitação de tecnologia(s) diversa(s) do sistema roda-trilho. A senhora **Josefina Kurtz**, da Concremat Engenharia, perguntou qual a agenda ambiental prevista para o empreendimento.

As manifestações escritas recebidas durante o intervalo da manhã foram comentadas pelos senhores Roberto Dias Davi e Rafaela Paiva Brandão Lino. Em seguida, passou-se para a fase de pronunciamento oral.

O senhor **Di Guangqing**, do Consórcio da Companhia de Construção de Ferrovias da China - CRCC, manifestou-se favoravelmente ao projeto do TAV, informando que a empresa por ele representada possui interesse em participar do processo licitatório e, para tanto, estuda a documentação disponibilizada e encaminhará contribuições. Por fim, fez agradecimentos ao governo brasileiro e à ANTT. O senhor **Riley Rodrigues**, da Federação das Indústrias do Rio de Janeiro - FIRJAN, fez dois questionamentos: o primeiro sobre um suposto desvio de passageiros do aeroporto do Galeão para o de Guarulhos, ocasionado pelo TAV; o segundo versou sobre as tarifas do TAV e seus impactos. O senhor **Richard M. Stephan**, da Universidade Federal do Rio de Janeiro, reiterou, em seu pronunciamento oral, a contribuição entregue por escrito durante o intervalo. O senhor **Pedro Carlos Peters** destacou a viabilidade de desenvolvimento do Maglev no Brasil e suas vantagens econômicas e ambientais. O senhor **José Eugênio Leal**, da Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, inicialmente manifestou sua preocupação com a precocidade do processo de decisão sobre o TAV no Brasil. Em seguida, fez colocações sobre a integração do TAV com o transporte metropolitano, os estudos de demanda e o fato de não ter localizado o contrato de concessão no endereço eletrônico da ANTT. O senhor **Luciano Mauro de Andrade**, da Asian Trade Link – ATL, comentou que, não obstante as manifestações favoráveis ao Maglev, a tecnologia escolhida não deve apresentar riscos comerciais ou tecnológicos. Assim, alegou que o trem de levitação é uma solução não consagrada em escala comercial. Por último, destacou que a China fez um programa de melhoria das ferrovias existentes para aprimorar as condições operacionais, de aumento de velocidade e de rentabilidade. O senhor **Agostinho Guerreiro**, do Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia do Rio de Janeiro – CREA/RJ, inicialmente registrou a importância da realização de audiência pública. Após, pontuou a necessidade de haver exigências no sentido de que sejam firmadas parcerias com brasileiros e que seja obrigatória a transferência de tecnologia. Questionou, ainda, se há tempo hábil no processo para a discussão sobre a melhor tecnologia a ser adotada. Enfim, acrescentou que a engenharia deve estar em conexão permanente com os interesses econômicos do país e da sociedade. O senhor **Albuíno Cunha de Azeredo**, da EBEI, primeiramente manifestou sua satisfação com o projeto e apresentou dúvida quanto às competências na gestão, uma vez que o tema requer celeridade e envolve questões complexas, como desapropriações e licenciamento ambiental. O senhor **Richard M. Stephan**, da Universidade Federal do Rio de Janeiro, se manifestou novamente, reforçando que a tecnologia de levitação é testada na Alemanha e no Japão e, também, destacou a importância de se quebrar paradigmas para a adoção de uma tecnologia inovadora em substituição ao sistema roda-trilho.

As manifestações orais da manhã foram comentadas pelos senhores Hélio Mauro França, Roberto Dias David e Carlos Alberto São Tiago Hagström. Seguiu-se intervalo para almoço.

Às quatorze horas, o presidente reiniciou os trabalhos e concedeu a palavra à senhora Ana Maria Neiva, que apresentou, em linhas gerais, as minutas de edital de licitação e contrato de concessão. Na seqüência, houve intervalo para o recebimento de contribuições por escrito.

Após a retomada dos trabalhos, a secretária da audiência procedeu à leitura da única contribuição escrita recebida. O senhor **Richard M. Stephan**, da Universidade Federal do Rio de Janeiro, fez sugestões para alterações na definição de trem de alta velocidade, em diversos itens do apêndice C, Anexo 1 (PEF) e no termo “material rodante” em qualquer

parte do edital. Essa manifestação foi comentada pelo senhor Roberto Dias Davi e, em seguida, passou-se para a fase de pronunciamento oral.

O senhor **Rogério Foster Vidal**, da Foster Designer, manifestou-se contra a bitola internacional e solicitou que a bitola especificada seja maior e mais larga, pra poder baixar o centro de gravidade do trem e aumentar a velocidade. Com isso, também, viabilizar a intermodalidade do transporte de cargas aeronáutico e ferroviário de alta velocidade. O senhor **Renê Fernandes Schoppa**, da Câmara Brasileira de Contêineres, Transporte Ferroviário e Multimodal – CBC, sugeriu que o projeto seja realizado por partes e não de forma simultânea em todo o trajeto. Assim, propôs que a primeira etapa das obras seja feita no trecho Campinas-São Paulo (por ser mais curto, com topografia mais favorável e demanda elevada de passageiros); a segunda no trecho São Paulo-São José dos Campos e a terceira na ligação do Rio de Janeiro, que é a parte mais complexa da obra.

Não havendo mais contribuições, o presidente informou que a ata da sessão e o relatório da audiência serão, oportunamente, disponibilizados no endereço eletrônico da ANTT. Em seguida, agradeceu a presença de todos e deu por encerrada a sessão.

Conforme art. 9º, §1º e §2º, da Resolução ANTT nº 3026/2009, esta ata foi lavrada pela secretária e subscrita por ela e pelo presidente da audiência.

Rio de Janeiro, 11 de janeiro de 2010.

Nilo Moriconi Garcia
Presidente da AP nº 103/2009

Rafaela Paiva Brandão Lino
Secretária da AP nº 103/2009