

Anexo I

Consolidação das manifestações da Audiência Pública nº 103/2009 referente aos estudos de viabilidade

1. Acessibilidade, inclusive a portadores de necessidades especiais

1.1. Relação das manifestações com menção ao tema:

ANTT/Ouvidoria/2010-000070

1.2 . Manifestação Oral

Ângela Guadagnin

1.3. Consolidação dos aspectos mencionados:

- Manifestação sobre a importância de adequação das condições de acesso ao sistema (estações, plataforma e composições) para as pessoas com necessidades especiais.

1.4. Comentário

O objeto do processo de licitação é a concessão do direito de exploração do serviço de transporte ferroviário de passageiros, interligando as cidades do Rio de Janeiro, São Paulo e Campinas, por meio de um sistema de trens de alta velocidade, precedido da construção de infraestrutura.

Serão garantidas as condições de acessibilidade adequadas aos usuários dos serviços do TAV Brasil, inclusive às pessoas com necessidades especiais, observadas as regras gerais previstas em legislação específica e normas técnicas complementares.

Desta forma, a minuta de Edital de Licitação, resultante da Audiência Pública, estabelece critérios e parâmetros técnicos mínimos a serem observados pelo licitante vencedor do certame na elaboração do projeto final de engenharia e no projeto das composições, de forma a garantir as condições de acessibilidade adequadas a todos os usuários desse serviço, inclusive às pessoas com necessidades especiais.

2. Alternativas de projetos e sistemas de transporte

2.1. Relação das manifestações com menção ao tema:

ANTT/Ouvidoria/2010-000010
ANTT/Ouvidoria/2010-000020
ANTT/Ouvidoria/2010-000041
ANTT/Ouvidoria/2010-026215
ANTT/Ouvidoria/2010-015530

ANTT/Ouvidoria/2010-026184
ANTT/Ouvidoria/2010-000017
ANTT/Ouvidoria/2010-015551
ANTT/Ouvidoria/2010-000040
ANTT/Ouvidoria/2010-000038

ANTT/Ouvidoria/2010-000035

2.2. Manifestações orais:

Rogério Foster Vidal
Vicente Bicudo

2.3. Consolidação dos aspectos mencionados:

- Proposição de alocação dos recursos financeiros de implantação do TAV para melhoria do sistema metroviário da cidade de São Paulo.
- Proposição de utilização dos recursos financeiros em outros modos de transporte, tais como metrô e trens nas capitais e em regiões metropolitanas, em reformas de aeroportos e estradas.
- Proposição de utilização de vias férreas existentes com material rodante de menor desempenho.
- Proposição de utilização de material rodante de menor desempenho.
- Proposição de implantação de projetos alternativos: projeto de transporte aeroportual e aerotrem.

2.4. Comentário

O objeto do processo de licitação é a concessão do direito de exploração do serviço de transporte ferroviário de passageiros, interligando as cidades do Rio de Janeiro, São Paulo e Campinas, por meio de um sistema de trens de alta velocidade, cuja infra-estrutura deverá ser implantada pelo vencedor da licitação.

Tal projeto foi desenvolvido em decorrência da situação atual das modalidades que configuram a matriz de transporte ao longo deste que constitui o principal eixo de transporte do país, cujas capacidades se encontram em fase de esgotamento.

A implantação desse projeto está respaldada pelo Decreto nº 6.256, de 2007, atualizado pelo Decreto nº 6.816, de 2009, que incluiu no Programa Nacional de Desestatização – PND a Estrada de Ferro-222 destinada a operar trens de alta velocidade - TAV, ligando os Municípios do Rio de Janeiro, São Paulo e Campinas.

Além de criar condições para ampliar a capacidade da matriz atual, outros objetivos foram considerados entre as premissas adotadas na realização dos estudos de viabilidade do projeto de implantação do TAV Brasil, tais como, a de conectar aeroportos internacionais, como forma de ampliar a capacidade do sistema aeroportuário nesse corredor, e a de não criar impedimento à participação de qualquer tecnologia de trens de alta velocidade em operação atualmente.

Os estudos também consideraram como requisito para o desenvolvimento do traçado referencial que a

Desta forma, a minuta do Edital de Licitação resultante da Audiência Pública estabelece que via permanente deverá ser construída de forma a permitir a operação de trens com velocidade máxima igual ou superior de 350 km/h. Determina ainda, que como parâmetro técnico a ser considerado pelo Proponente, que o percurso

entre o Rio de Janeiro e São Paulo deverá ser realizado em no máximo 1 hora e 33 minutos e o tempo de viagem para ligação entre as estações em Campo de Marte e Campinas, sem paradas intermediárias, deve alcançar a duração igual ou inferior a 30 minutos.

O modelo de concessão definido prevê ser de responsabilidade do licitante vencedor a elaboração do projeto final de engenharia, a construção da infraestrutura, o fornecimento de equipamentos e material rodante, a operação e a manutenção do sistema, durante o período de vigência da concessão.

Assim, caberá aos licitantes proporem as soluções de engenharia, em termos de obras civis e de tecnologia, adequadas ao seu projeto operacional, respeitando os parâmetros técnicos mínimos e de desempenho constantes do Edital de Licitação.

3. Ampliação da rede de trens de alta velocidade no Brasil

3.1. Relação das manifestações com menção ao tema:

ANTT/Ouvidoria/2010-000030
ANTT/Ouvidoria/2010-000086

ANTT/Ouvidoria/2010-000026
ANTT/Ouvidoria/2010-013600

3.2. Manifestações orais:

Roosevelt Brasil Fonseca
Bento Lima
Samuel Gomes
Marcos Paulo Campos Ferreira
Delmo Manuel Pinho
Janete Rocha Pietá

3.3. Consolidação dos aspectos mencionados:

- Solicitação de ampliação da rede de Trens de Alta Velocidade no Brasil, com a proposição de novos trechos.

3.4. Comentário

A Lei 11.772, de 17 de setembro de 2008, acrescentou e modificou dispositivos na Lei 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, incorporando à Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação as ferrovias EF-222, interligando as cidades do Rio de Janeiro, São Paulo e Campinas, e a EF-333, interligando as cidades de Belo Horizonte, São Paulo e Curitiba. Ambas estão destinadas a operar sistemas de trens de alta velocidade para realizar o transporte ferroviário de passageiros.

A ampliação da rede operando esse tipo de serviço além das já previstas, depende da inserção de novos trechos no Plano Nacional de Viação e da realização de estudos de viabilidade específicos para este fim.

Esse processo poderá constituir bases para elaboração de um plano de desenvolvimento integrado contemplando o conjunto de municípios da região do Vale do Paraíba, o qual poderá orientar os investimentos da implantação do TAV para projetos complementares e a programação de investimentos de longo prazo a ser negociado entre o poder público e o privado.

5. Audiência Pública

5.1. Relação das manifestações com menção ao tema:

ANTT/Ouvidoria/2010-000001
ANTT/Ouvidoria/2010-008675
ANTT/Ouvidoria/2009-274408
ANTT/Ouvidoria/2010-021440

ANTT/Ouvidoria/2010-000039
ANTT/Ouvidoria/2010-000051
ANTT/Ouvidoria/2010-000013

5.2. Manifestações orais:

Carlinhos Almeida
José Luís Vieira Müller
Eneida Ramalho de Paula
Emanuel Fernandes
Wagner Ocimar Balieiro

5.3. Consolidação dos aspectos mencionados:

- Solicitação de Audiência Pública em uma cidade do Vale do Paraíba Paulista
- Questionamento acerca da divulgação das Atas e contribuições recebidas no âmbito da Audiência Pública.
- Solicita mais uma sessão pública em São José dos Campos.
- Solicitação de maior divulgação e discussão com a população.
- Manifesta insatisfação com o local escolhida para a realização da Audiência Pública em São José dos Campos.

5.4. Comentário

Em cumprimento ao disposto na Resolução ANTT nº 3.026, de 10/02/2009, que trata dos procedimentos referentes às audiências e consultas públicas no âmbito desta Agência, o aviso convocatório dessa Audiência foi objeto de ampla divulgação pela Internet, nos endereços eletrônicos www.antt.gov.br e www.tavbrasil.gov.br e publicado no Diário Oficial da União, em jornais de grande circulação, de alcance nacional, regional e local, além de sua veiculação nas rádios locais.

Nos termos do Aviso de Audiência Pública nº 103/2009, inicialmente foram realizadas sessões públicas nas seguintes localidades: Rio de Janeiro – RJ, no dia 11 de janeiro de 2010; São Paulo – SP, no dia 13 de janeiro de 2010; Campinas – SP, no dia 15 de janeiro de 2010 e Brasília – DF, no dia 19 de janeiro de 2010.

Após a realização das sessões públicas acima mencionadas, face às reivindicações apresentadas por autoridades e representantes legais das cidades localizadas ao longo do corredor a ser percorrido pelo TAV Brasil, manifestando interesse de sediarem a realização de sessões públicas presenciais em suas municipalidades e considerando a disponibilidade de tempo hábil para a realização de sessões públicas adicionais ainda dentro do período de vigência previsto para a Audiência Pública nº 103/2009, esta Agência determinou a realização de sessões públicas adicionais nas seguintes localidades: São José dos Campos – SP, no dia 27 de janeiro de 2010; Aparecida do Norte – SP, no dia 28 de janeiro de 2010; Barra Mansa – RJ, no dia 29 de janeiro de 2010.

No que tange às solicitações de mais uma sessão pública na cidade de São José dos Campos, informamos que os procedimentos adotados pela ANTT foram no sentido de garantir a participação de todos os interessados, mesmo aqueles que não conseguiram assento no auditório puderam manifestar-se mediante o envio de suas manifestações por meio do formulário eletrônico específico, disponível no site eletrônico da Agência. As datas e locais para a Audiência Pública foram definidas de forma a garantir a maior publicidade e transparência do projeto.

Quanto às Atas e às manifestações recebidas no âmbito da Audiência Pública nº 103/2009, as mesmas se encontram em análise por parte da equipe técnica responsável, e estarão disponíveis, tão logo conclusas, no Relatório Final, que será divulgado nos endereços eletrônicos <http://www.antt.gov.br> – Audiência Pública nº 103/2009, ou <http://www.tavbrasil.gov.br>

6. Benefícios e prejuízos decorrentes da implantação do TAV Brasil

6.1. Relação das manifestações com menção ao tema:

ANTT/Ouvidoria/2010-000035
ANTT/Ouvidoria/2010-000084
ANTT/Ouvidoria/2010-000011

6.2. Consolidação dos aspectos mencionados:

- Questiona não ter sido levada em conta na avaliação econômica desvalorizações patrimoniais decorrentes do Projeto e sugere a menção da experiência de outros países para conhecimento do tratamento dado nesse aspecto;
- Questiona sobre os impactos do TAV Brasil;
- Questiona sobre a empregabilidade.

6.3. Comentário

Com base nas experiências internacionais, os sistemas de trens de alta velocidade tendem a agir como indutores da atividade econômica na sua área de influência; fortalecem e renovam a economia regional e urbana, geram empregos, novas atividades e atraem investidores para essas regiões.

Em função de suas características, a implantação e operação desses sistemas estão associadas a benefícios que agregam valor aos municípios localizados na área de influência do TAV, ou seja:

- indução ao desenvolvimento regional;
- redução de gargalos dos subsistemas de transporte aeroportuário, rodoviário e urbano;
- postergação de investimentos na ampliação e construção de aeroportos e de rodovias;
- menor uso do solo comparado à construção ou ampliação de rodovias;
- redução de impactos ambientais e emissão de gases poluentes em decorrência do desvio da demanda dos transportes aéreo e rodoviário para o TAV;
- redução dos tempos de viagem associados à baixa probabilidade de atrasos;
- aumento do tempo produtivo para os usuários;
- geração de empregos diretos e indiretos durante a construção e operação do sistema;
- redução do número de acidentes em rodovias.
- regeneração das áreas ao redor das estações e valorização dos terrenos em suas proximidades;

Vale salientar que a construção do TAV Brasil poderá induzir a realização de investimentos complementares com reflexos nos municípios da região, gerando aumento na arrecadação de impostos e empregos.

7. Bitola

7.1. Relação das manifestações com menção ao tema:

ANTT/Ouvidoria/2010-000009

ANTT/Ouvidoria/2009-000002

ANTT/Ouvidoria/2009-274418

ANTT/Ouvidoria/2009-000026

7.2. Manifestações Orais

Arthur de Almeida

7.3. Consolidação dos aspectos mencionados:

- Proposição de que a bitola seja de 1,60m.

Comentário

Não acatada a proposição de utilização de bitola de 1,60m. Com base nos estudos realizados foram consideradas características mais adotadas internacionalmente em sistemas de trens de alta velocidade.

Assim, a minuta de Edital, resultante da Audiência Pública, estabelece valores adequados aos padrões internacionais de linhas de alta velocidade que operam trens de tecnologia “contato roda-trilho”, entre as quais a bitola de 1,435 m para a via férrea.

Entretanto, a minuta do Edital de Licitação, visando não impedir ou criar obstáculos à participação de qualquer tipo de tecnologia de trens de alta velocidade, capaz de atender aos requisitos mínimos de desempenho requeridos admite que a Proponente adote em sua proposta padrões, normas e especificações alternativos aos especificados, desde que fundamentados em normas e padrões correspondentes, reconhecidos nacional ou internacionalmente.

Convém ressaltar que as linhas do TAV Brasil serão exclusivas para o transporte ferroviário de passageiros, não sendo compartilhadas com trens convencionais e cargas, e será adotada como padrão para a expansão da rede de trens de alta velocidade no Brasil.

8. Capacitação tecnológica de pessoal e Índice de Nacionalização

8.1. Relação das manifestações com menção ao tema:

ANTT/Ouvidoria/2010-014411
ANTT/Ouvidoria/2010-000044

ANTT/Ouvidoria/2010-000047
ANTT/Ouvidoria/2010-000066

8.2. Manifestações orais:

José de Souza Araújo
Arthur de Almeida
Hamilton Ribeiro Mota
Di Guangqing
Fabiano Moura

8.3. Consolidação dos aspectos mencionados:

- Questionamento sobre como capacitar a mão-de-obra para participar do empreendimento
- Questionamento sobre Índice de Nacionalização
- Questionamento sobre preferência de aquisição de produtos nacionais em caso de similaridade.

8.4. Comentário

A minuta do Edital de Licitação resultante da Audiência Pública requer, a título de pré-requisito para participação do certame licitatório, que o licitante seja detentor da tecnologia ou possua licença para exploração de patente e licença para fornecimento de tecnologia de trens de alta velocidade. Estabelece, ainda, que o vencedor apresente uma proposta de transferência de tecnologia de acordo com o programa exigido.

O processo de transferência de tecnologia envolve, entre outros, a participação de institutos/centros de pesquisa e de formação de mão-de-obra, que serão entes responsáveis pelos cursos de capacitação nessa nova área tecnológica.

Esse processo deverá ser coordenado por empresa pública a ser indicada pelo Governo.

Para tal, estabelece, ainda, Foco Tecnológico no Anexo relativo às Diretrizes Mínimas para a Transferência de Tecnologia, na forma do Apêndice A, cuja tecnologia deverá ser transferida, e índices mínimos de nacionalização progressivos para materiais e equipamentos, nas fases de implantação, operação e manutenção.

9. Comentários gerais, não relacionados aos Estudos

9.1. Manifestações orais:

Renato Souza Santos

9.2. Consolidação dos aspectos mencionados:

- Manifestação sobre temas não relacionados a pontos específicos dos estudos.

9.3. Comentários:

Observações referentes a assuntos que não são objeto da Audiência Pública.

10. Comissão de Avaliação

10.1. Relação das manifestações com menção ao tema:

ANTT/Ouvidoria/2010-000046

10.2. Consolidação dos aspectos mencionados:

- Questiona sobre quem faz parte da Comissão de Avaliação.

10.3. Comentário

De acordo com a Minuta do Edital de Licitação resultante da Audiência Pública, a Comissão de Avaliação será formada por um grupo de profissionais qualificados a ser instituído pela ANTT, constituído por servidores da própria Agência, o qual será responsável por examinar e julgar todos os documentos e conduzir os procedimentos relativos ao Leilão.

A Comissão de Avaliação poderá ainda solicitar auxílio da AGU, do Ministério dos Transportes, do BNDES, da Financiadora de Estudos e Projetos - FINEP, do Instituto Nacional da Propriedade Intelectual - INPI, da BM&FBOVESPA, bem como de outros membros da ANTT que não integrem a Comissão de Avaliação.

11. Condições de trabalho

11.1. Relação das manifestações com menção ao tema:

ANTT/Ouvidoria/2010-014411

11.2. Consolidação dos aspectos mencionados:

- Estruturação de política de vigilância e prevenção de acidentes do trabalho.
- Sugestão de criação de um conselho de acompanhamento das obras, formado pelos sindicatos patronais e de trabalhadores.
- Estabelecimento de limites e condições para terceirizações dos serviços.

11.3. Comentário

O modelo de concessão definido prevê ser de responsabilidade do licitante vencedor a elaboração do projeto final de engenharia, a construção da infraestrutura, o fornecimento de equipamentos e material rodante, a operação e a manutenção do sistema, durante o período de vigência da concessão.

Será exigido que os licitantes comprovem qualificação e experiência compatíveis com as responsabilidades que assumirão no desenvolvimento do projeto. Caberá aos licitantes, ao propor sua metodologia de execução, definir as soluções de engenharia, em termos de obras civis e de tecnologia, adequadas ao seu projeto operacional, respeitando os parâmetros técnicos mínimos e de desempenho, assim como as demais condições de execução estipuladas no Edital de Licitação.

A minuta de Edital de Licitação e do Contrato de Concessão, resultantes da Audiência Pública, estabelece que o consórcio vencedor deverá respeitar as leis trabalhistas, as normas regulamentadoras do trabalho, emanadas do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE), bem como assumirá a responsabilidade pelas questões relativas à segurança do empreendimento durante todo o prazo da concessão

12. Programação/Cronograma de obras

12.1. Relação das manifestações com menção ao tema:

ANTT/Ouvidoria/2010-000030

12.2. Manifestações orais:

Renê Fernandes Schoppa

Jader Moraes

Marco Antônio de Souza Martins

Janete Rocha Pietá

12.3. Consolidação dos aspectos mencionados:

- Proposição de execução da obra em trechos.
- Questionamento sobre o prazo de execução das obras.
- Proposição de prazo para conclusão das obras e sugestão para o faseamento de sua execução visando o início da operação em 2014 (Copa do Mundo).
- Proposta de realização de frentes de obras simultâneas como forma de garantir a conclusão de todo o trecho.
- Proposta de estabelecimento de fases para implantação/ampliação de componentes da obra de acordo com a evolução da demanda

12.4. Comentário

Conforme estabelecido no modelo de concessão, será de responsabilidade do licitante vencedor a elaboração do projeto final de engenharia, a construção da infraestrutura, o fornecimento de equipamentos e material rodante, a operação e a manutenção do sistema, durante o período de vigência da concessão.

A Proponente deverá ofertar, em sua metodologia de execução, proposta de programa de construção (do trecho total ou por segmentos), contendo um cronograma físico-financeiro para todo o empreendimento, respeitadas as condições, datas e prazos estabelecidos em Edital.

A Concessionária terá no máximo 360 dias para elaborar o Projeto Executivo, contados a partir da Data da Assunção.

A Concessionária terá prazo máximo de 6 anos para obtenção da licença ambiental de instalação, construção, obtenção da licença ambiental de operação e início das operações comerciais da totalidade do sistema TAV Rio de Janeiro-Campinas, contados a partir da entrega do primeiro trecho desapropriado com a correspondente licença prévia.

O prazo para operação do sistema TAV Rio de Janeiro-Campinas é de 40 anos, contados a partir da obtenção da licença ambiental de operação do último trecho.

O Edital e a minuta do Contrato estabelecem as condicionantes a serem observadas pelo Proponente na confecção de sua proposta, estipula ainda as correspondentes penalidades em caso de descumprimento de prazos definidos no cronograma, conforme especificado no Contrato de Concessão.

Conclui-se, portanto, dentre as atribuições do licitante vencedor, encontra-se a de gerenciamento do empreendimento, obedecendo ao disposto nos instrumentos convocatórios e no Contrato de Concessão.

Também, cabe informar que a fiscalização das obras e serviços de Engenharia caberá ao Poder Concedente.

13. Demanda

13.1. Relação das manifestações com menção ao tema:

ANTT/Ouvidoria/2010-022727	ANTT/Ouvidoria/2010-000110
ANTT/Ouvidoria/2010-000088	ANTT/Ouvidoria/2010-000026

13.2. Manifestações orais:

José Eugênio Leal
Hamilton Ribeiro Mota
Juarez Domingues de Vasconcelos
Maria Lúcia Fonseca Garcia
Janaina Dias
Marcos Fernandes Costa
José de Mello Correa
Ângela Guadagnin
Anderson Farias Ferreira
Cleber Córdoba de Lima
Mayla Yara Porto

13.3. Consolidação dos aspectos mencionados:

- Esclarecimentos sobre as estimativas de demanda e custo apresentadas;
- Sugestão de uso da unidade censitária dos dados do IBGE;
- Questionamento se os estudos de demanda levaram em conta a concorrência com outros modos de transporte.

13.4. Comentário

Esse processo de licitação objetiva a conceder o direito de exploração do serviço de transporte ferroviário de passageiros, interligando as cidades do Rio de Janeiro, São Paulo e Campinas, por meio de um sistema de trens de alta velocidade, precedido da construção de infraestrutura.

Desta forma, com vistas à formulação de suas bases, entre outros, foram realizados estudos que compreenderam as previsões de demanda, cuja maior unidade censitária foi o município.

Entretanto, de acordo com a alocação de riscos referentes ao empreendimento estabelecida nas minutas de Edital e de Contrato, o risco da demanda é de responsabilidade da Concessionária, assim os Proponentes devem realizar os seus próprios estudos, visando a formulação de sua proposta.

14. Desapropriação

14.1. Relação das manifestações com menção ao tema:

ANTT/Ouvidoria/2010-000072	ANTT/Ouvidoria/2010-000094
ANTT/Ouvidoria/2010-000073	ANTT/Ouvidoria/2010-000018
ANTT/Ouvidoria/2010-000077	ANTT/Ouvidoria/2010-000023

ANTT/Ouvidoria/2010-000066
ANTT/Ouvidoria/2010-000123
ANTT/Ouvidoria/2010-000109

14.2. Manifestações orais:

Albuíno Cunha de Azeredo
Hamilton Ribeiro Mota
Hernando Martins dos Santos
Fernando Aurélio Ribeiro Ferraz
Benedito Roberto de Castro
Marino Faria

14.3. Consolidação dos aspectos mencionados:

- Questionamento sobre a responsabilidade de desapropriação.
- Questionamento acerca de como se dará a desapropriação de faixas de propriedades que serão cortadas parcialmente pelo TAV.
- Questionamento relativo à responsabilidade de desapropriação quando o traçado proposto for diferente do referencial.
- Questionamento de como se dará a indenização aos proprietários de áreas remanescentes depreciadas.
- Relevância do valor da desapropriação de áreas de lavoura de arroz e de exploração de jazidas minerais.

14.4. Comentário

O traçado resultante dos estudos constitui um alinhamento e um conjunto de soluções de engenharia de caráter referencial, desenvolvido para fins de identificação de quantitativos de obras que, juntamente com os custos unitários estimados, propiciaram condições para projetar os custos operacionais e de investimentos do empreendimento.

O traçado referencial resultou de um processo de otimização de diversas alternativas simuladas que objetivou encontrar o de melhor desempenho quanto a custos de construção, tempo de viagem, consumo de energia, acessibilidade das estações, assim como aquele que minimizasse os impactos socioambientais, inclusive quanto à desapropriação/reassentamento populacional e interferências urbanas.

Assim, embora considerado como referencial, o traçado resultante representa, para o nível de detalhamento dos estudos realizados, aquele de menor custo global.

A minuta de Edital de Licitação resultante da Audiência Pública determina que cabe ao licitante vencedor elaborar o projeto final de engenharia, definindo o traçado, a localização das estações, observados os pontos estabelecidos como obrigatórios, oficinas e demais instalações para implantação do TAV Brasil.

A faixa a ser desapropriada deverá restringir-se à área necessária para garantir a segurança do empreendimento durante as fases de construção, operação e manutenção do sistema, nos termos estipulados na minuta de Edital de Licitação.

A execução das atividades pertinentes à desapropriação para implantação do TAV Brasil é de responsabilidade do Poder Concedente, em consonância com o regramento legal que disciplina a matéria.

Na hipótese da avaliação dos custos de desapropriação referentes ao traçado proposto pelo Licitante vencedor ser superior ao valor estimado para o traçado referencial, o Poder Concedente e a Concessionária se responsabilizarão proporcionalmente pelo total dos custos reais de desapropriação para implantação do sistema, de acordo com regra detalhada no Edital e Contrato.

Caso contrário, a participação do Poder Concedente nesses custos será integral, ou seja, arcará com a totalidade dos custos reais de desapropriação.

15. Desenvolvimento regional/Produção Nacional

15.1. Relação das manifestações com menção ao tema:

ANTT/Ouvidoria/2010-000068
ANTT/Ouvidoria/2010-026102
ANTT/Ouvidoria/2010-000009

ANTT/Ouvidoria/2010-000128
ANTT/Ouvidoria/2010-000024

15.2. Manifestações orais:

Agostinho Guerreiro
Cida Diogo
Josmar Cappa
Maria Virgínia B. Miléo Sant'ana
Fabiano Moura
Rose Gaspar

15.3. Consolidação dos aspectos mencionados:

- Sugestão para instituir programa de nacionalização de subsistemas e de equipamentos do TAV.
- Proposição de estabelecimento de convênios entre a Concessionária e instituições de ensino superior.
- Indaga sobre a capacitação da mão-de-obra.
- Aspectos relacionados à transferência de tecnologia.

15.4. Comentário

Esse processo de licitação visa a conceder o direito de exploração do serviço de transporte ferroviário de passageiros, interligando as cidades do Rio de Janeiro, São Paulo e Campinas, por um sistema de trens de alta velocidade, precedido da construção de infraestrutura.

O modelo de concessão definido prevê ser de responsabilidade do licitante vencedor a elaboração do projeto final de engenharia, a construção da infraestrutura, o fornecimento de equipamentos e material rodante, a operação e a manutenção do sistema, durante o período de vigência da concessão.

Com base nas experiências internacionais, sistemas de trens de alta velocidade como o TAV Brasil tendem a agir como indutores da atividade econômica em sua área de influência, fortalecem e renovam a economia regional e urbana, geram empregos, novas atividades e atraem investidores para essa região.

A iniciativa de implantação do projeto do TAV BRASIL ensejará o desenvolvimento da tecnologia de transporte ferroviário de alta velocidade no País. Em razão da alta tecnologia associada aos seus componentes, tais como: material rodante, sistemas de telecomunicação, eletrificação, sinalização e de controle de tráfego, entre os diversos benefícios esperados pela implantação desse sistema encontra-se a perspectiva de capacitação e expansão da indústria nacional.

Ademais, para instruir a formulação do processo de transferência de tecnologia foram feitos levantamentos junto ao setor industrial brasileiro, para a identificação de empresas e setores com potencial produtivo e disposição para absorção de tecnologia associadas ao TAV, como também foram identificadas as instituições de pesquisa e desenvolvimento de tecnologia que podem desempenhar papel ativo nesse processo.

Entre os objetivos pretendidos com esse processo destacam-se:

- Capacitação de profissionais brasileiros, de empresas e instituições de pesquisa, para execução de projetos, fabricação, operação e manutenção dos sistemas integrantes do TAV, tais como equipamentos, peças e componentes;
- Aquisição de competência empresarial e desenvolvimento de instituições de pesquisa para capacitação nacional
- Indução à formação de empresa nacional integradora, capaz de absorver e desenvolver tecnologia em TAV juntamente com centros de pesquisa nacionais;
- Criação de condições locais para certificação das tecnologias do TAV;
- Consolidação de competências nacionais para execução autóctone de futuras expansões da rede de trens de alta velocidade no Brasil;

A Provedora de Tecnologia deverá garantir, direta ou indiretamente, de forma não-onerosa, a transferência de toda a tecnologia relacionada ao Foco Tecnológico, segundo as condições mínimas estabelecidas no Anexo relativo às Diretrizes Mínimas para a Transferência de Tecnologia, no Contrato de Concessão e no Programa de Transferência e Absorção de Tecnologia.

Para a Tecnologia enquadrada como Foco Tecnológico no Anexo relativo às Diretrizes Mínimas para a Transferência de Tecnologia, na forma do Apêndice A, a obrigação de integral transferência da Tecnologia à Empresa Pública Federal, ou aos Agentes Locais por ela indicados, deverá tornar possível o desenvolvimento do ciclo completo da cadeia de serviços e produtos compreendida no Foco Tecnológico e a capacidade de reprodução do desenho, do desenvolvimento e da implementação de um projeto de TAV.

Para os itens que não estejam enquadrados como Foco Tecnológico, persistirá a obrigação de a Concessionária prestar assistência técnica, treinamento e executar as demais atividades necessárias a garantir a posterior operação, manutenção e reparação do TAV Rio de Janeiro – Campinas.

16. Divulgação dos documentos de licitação

16.1. Relação das manifestações com menção ao tema:

ANTT/Ouvidoria/2010-000048

16.2. Manifestações orais:

José Eugênio Leal

16.2. Consolidação dos aspectos mencionados:

- Questionamento sobre a disponibilização da minuta do Contrato de Concessão.

16.3. Comentário

As minutas do Edital de Licitação e do Contrato de Concessão, referentes ao processo de Audiência Pública nº 103/2009, estão disponíveis nos endereços eletrônicos www.antt.gov.br e www.tavbrasil.gov.br.

17. Estação em Campo de Marte

17.1. Relação das manifestações com menção ao tema:

ANTT/Ouvidoria/2010-000016	ANTT/Ouvidoria/2010-022670	ANTT/Ouvidoria/2010-008748
ANTT/Ouvidoria/2010-000050	ANTT/Ouvidoria/2010-020259	ANTT/Ouvidoria/2010-009000
ANTT/Ouvidoria/2010-000008	ANTT/Ouvidoria/2010-020896	ANTT/Ouvidoria/2010-008777
ANTT/Ouvidoria/2010-026143	ANTT/Ouvidoria/2010-020909	ANTT/Ouvidoria/2010-008718
ANTT/Ouvidoria/2010-026122	ANTT/Ouvidoria/2010-020919	ANTT/Ouvidoria/2010-008738
ANTT/Ouvidoria/2010-025090	ANTT/Ouvidoria/2010-020929	ANTT/Ouvidoria/2010-008730
ANTT/Ouvidoria/2010-023144	ANTT/Ouvidoria/2010-021173	ANTT/Ouvidoria/2010-008708
ANTT/Ouvidoria/2010-023060	ANTT/Ouvidoria/2010-011175	ANTT/Ouvidoria/2010-008505
ANTT/Ouvidoria/2010-023081	ANTT/Ouvidoria/2010-009012	ANTT/Ouvidoria/2010-008501
ANTT/Ouvidoria/2010-023089	ANTT/Ouvidoria/2010-009004	ANTT/Ouvidoria/2010-023015
ANTT/Ouvidoria/2010-022619	ANTT/Ouvidoria/2010-008772	ANTT/Ouvidoria/2010-000008
ANTT/Ouvidoria/2010-022630	ANTT/Ouvidoria/2010-008770	ANTT/Ouvidoria/2010-000016

17.2. Manifestações orais:

Ana Cristina Rodrigues

Walter Félix

17.3. Consolidação dos aspectos mencionados:

- Sugestão de localização da estação central do TAV, na cidade de SP, em Barra Funda apresentaria melhor condição de integração e maior nível de demanda.
- Questionamentos sobre óbices jurídicos na implantação da estação central do TAV em Campo de Marte.
- Sugestão de localização da Oficina de Apoio na área do antigo Presídio Carandiru.
- Questionamento sobre a possível concorrência entre o TAV Brasil e o Expresso Aeroporto (São Paulo – Cumbica).
- Questionamentos sobre a desativação do Aeroporto de Campo de Marte:
 - Onde realizar os vôos/movimentos atuais?
 - Perda de empregos e fechamento da infraestrutura comercial e manutenção de aeronaves existente.
- Sugestão de localização da estação central do TAV, na cidade de SP, na região da Luz.
- Sugestão de localização da estação central do TAV, na cidade de SP, no Parque da Juventude, com maior integração rodoviar e ferroviária.
- Sugestão de modernização do Aeroporto Campo de Marte com a estação do TAV subterrânea.
- Questionamento sobre qual área será destinada à implantação da estação do TAV, considerando a permanência do aeroporto e a compatibilização dos planos e projetos existentes para a região, incluindo os da Prefeitura.

17.4. Comentários

Ao longo do desenvolvimento dos estudos de viabilidade do projeto de implantação do TAV Brasil foram analisados diversos locais para sediar a estação no município de São Paulo, sendo que entorno da área do Aeroporto de Campo de Marte e da estação Barra Funda apresentaram-se como as mais promissoras para tal finalidade.

A avaliação comparativa específica entre a localização da estação na área do Aeroporto de Campo de Marte e em Barra Funda, quanto aos aspectos relativos a custos de investimento no traçado, integração com a malha de transporte existente e proximidade das áreas de interesse de origem/destino da demanda, não definiu, nitidamente, qual a seria melhor. As principais as razões pelas quais os Estudos elegeram área do Aeroporto de Campo de Marte como a mais adequada para receber uma estação, destacam-se:

- Disponibilidade de área suficiente para abrigar as instalações do porte requerido para a estação do TAV no município de São Paulo;
- A área disponível ser pública;
- O maior potencial de recuperação da região em termos de desenvolvimento, com aproveitamento mais adequado do espaço urbano.

Cabe ressaltar que os estudos apontam que existem condições e espaço suficientes para que as instalações e infraestruturas aeroportuárias e ferroviárias coexistam no local. Portanto, sendo possível o compartilhamento daquela área para o funcionamento de ambas as atividades.

18. Fornecimento de energia

18.1. Relação das manifestações com menção ao tema:

ANTT/Ouvidoria/2010-000036

ANTT/Ouvidoria/2010-000061

18.2. Consolidação dos aspectos mencionados:

- Disponibilidade de geração de energia para alimentar o sistema TAV

18.3. Comentário

Agência Nacional de Energia Elétrica – Aneel, instituição que regula as concessionárias de energia (geração, transmissão e distribuição) e que determina, entre outros, os parâmetros técnicos de desempenho dos entes regulados, afirma haver disponibilidade de energia para atender o funcionamento do TAV Brasil.

Como a energia elétrica é um insumo importante à implantação e à operação do TAV Brasil, o conhecimento da base legal do setor é imprescindível aos licitantes e se encontra divulgada no endereço eletrônico www.tavbrasil.gov.br.

A base legal do sistema elétrico brasileiro permite ao licitante conhecer, por exemplo, as regras de relacionamento entre os agentes responsáveis pela prestação do serviço público de energia elétrica e os consumidores; as condições de fornecimento de energia; as questões de tarifas diferenciadas para a demanda de potência e consumo de energia, conforme os períodos do ano, os horários de utilização e a estrutura tarifária horo-sazonal; e o acesso de consumidores livres ao sistema de energia.

Quanto às fontes de energia de alimentação do sistema de trens de alta velocidade, esclarece-se que os consórcios licitantes poderão utilizar as fontes energéticas disponíveis no país, inclusive a energia solar para determinados subsistemas.

Ressalta-se que todas as fontes de energia deverão ser utilizadas de forma eficiente e ecologicamente corretas, considerando-se, entre outros aspectos, a demanda intensiva de energia elétrica e os padrões de confiabilidade que o sistema requer ao longo de todo o seu trajeto.

19. Funcionalidade das Estações

19.1. Relação das manifestações com menção ao tema:

ANTT/Ouvidoria/2010-020914

ANTT/Ouvidoria/2010-000092

ANTT/Ouvidoria/2010-000113

19.2. Consolidação dos aspectos mencionados:

- Sugestão de previsão de espaço nas estações para balcões de check-in de companhias aéreas.
- Questionamento sobre de quem serão a responsabilidade e os benefícios da exploração de serviços satélites (estacionamentos, restaurantes).

- Questiona sobre o custo do estacionamento das estações do TAV.

19.3. Comentário

Com base nos resultados dos estudos de viabilidade, a minuta do Edital de Licitação resultante da Audiência Pública estabelece parâmetros técnicos mínimos a serem observados pelo licitante vencedor do certame na elaboração do projeto final de engenharia, em que se inclui o programa funcional das estações para o desenvolvimento dos projetos arquitetônicos das mesmas.

O concessionário estará autorizado a prestar serviços complementares, explorar comercialmente as estações, conforme detalhamento e limites estabelecidos na minuta do Contrato de Concessão resultante da Audiência Pública.

20. Gerenciamento de projeto

20.1. Relação das manifestações com menção ao tema:

ANTT/Ouvidoria/2010-026102

20.2. Manifestações orais

Albuíno Cunha de Azeredo

20.3. Consolidação dos aspectos mencionados:

- Sugestão de instituição de auditorias obrigatórias nas obras civis e outras, bem como de cronograma detalhado de execução.

20.4. Comentário

O modelo de concessão concebido para o projeto de implantação do TAV Brasil prevê que o licitante vencedor será responsável pela elaboração do projeto final de engenharia, realização das obras, dimensionamento e fornecimento de material rodante, sistemas e equipamentos, operação e manutenção do sistema.

De acordo com a minuta do Edital de Licitação resultante da Audiência Pública, a proposição do programa de construção e a conseqüente elaboração do cronograma de obra, respeitadas as condições, datas e prazos estabelecidos será de responsabilidade do licitante vencedor do certame.

Portanto, dentre as atribuições do licitante vencedor, encontra-se a de gerenciamento do empreendimento, obedecendo ao disposto nos instrumentos convocatórios e no Contrato de Concessão.

Em caso de descumprimento dos prazos propostos para a conclusão das obras, será penalizado de acordo com o estabelecido no Contrato de Concessão.

Também, cabe informar que a fiscalização das obras e serviços de Engenharia caberá ao Poder Concedente.

21. Habilitação técnica dos Licitantes

21.1 Relação das manifestações com menção ao tema:

ANTT/Ouvidoria/2010-000048

21.2. Manifestação oral:

Carolina Meirelles Dantas

21.3. Consolidação dos aspectos mencionados:

- Questiona sobre a habilitação técnica dos proponentes;
- Questionamento sobre apresentação de anteprojetos na licitação;

21.4. Comentário:

O objeto do leilão será a concessão do serviço público ferroviário de alta velocidade de passageiros, conforme expressamente autorizado pelo art. 4º, inciso VI da Lei nº 9.491/97. Tal forma de conceder o serviço público encontra respaldo no art. 2º, III e §1º, “b” da Lei nº 9.491/97.

A minuta do Edital resultante da Audiência Pública determina que o procedimento de seleção do licitante vencedor será realizado em três fases:

1. pré-qualificação técnica dos licitantes;
2. leilão;
3. homologação jurídica, econômico-financeira e avaliação técnica;

Na fase de pré-qualificação técnica, será exigida a comprovação dos requisitos técnicos considerados indispensáveis para comprovar que os licitantes concorrentes tenham capacidade técnica de construção, operação e manutenção de uma linha ferroviária de alta velocidade e, conseqüentemente, possam participar do certame.

Em seguida são conhecidas e hierarquizadas as propostas financeiras dos pré-qualificados.

Na fase final, é efetuada a homologação do licitante melhor pontuado e procedida à avaliação de sua proposta técnica. Em caso do primeiro colocado na fase do leilão não lograr sucesso na sua homologação de sua condição econômico-financeira ou sua proposta ser reprovada, este será desclassificado e será efetuada a análise da proposta técnica e verificação das condições do segundo colocado.

Em linhas gerais, os requisitos de pré-qualificação serão: (i) deter tecnologia de TAV; (ii) ter participado em projeto final de engenharia implantado e em operação de TAV; (iii) possuir experiência em operação de TAV; (iv) comprovar experiência na construção de obras de grande vulto compatíveis em complexidade com as obras civis do TAV; e (v) possuir experiência na fabricação de material rodante de TAV.

De forma a atender todos os requisitos de pré-qualificação técnica, pressupõe-se que os licitantes se reunirão em consórcios de sociedades, sendo vedada a participação de uma mesma sociedade, na condição de consorciada, em mais de um

consórcio. Para fins de pré-qualificação técnica, serão consideradas integrantes do consórcio as sociedades contratadas que possuam acordos ou contratos firmes celebrados com determinado consórcio ou sociedade.

De acordo com a minuta de Edital de Licitação, não há possibilidade de apresentação de um segundo anteprojeto, no caso de o primeiro não cumprir com as exigências do certame.

22. Integração do TAV Brasil com os demais meios de transporte

22.1. Relação das manifestações com menção ao tema:

ANTT/Ouvidoria/2010-000036	ANTT/Ouvidoria/2010-022727	ANTT/Ouvidoria/2010-000128
ANTT/Ouvidoria/2010-000055	ANTT/Ouvidoria/2010-009609	ANTT/Ouvidoria/2010-000131
ANTT/Ouvidoria/2010-000074	ANTT/Ouvidoria/2010-020947	ANTT/Ouvidoria/2010-000132
ANTT/Ouvidoria/2010-000118	ANTT/Ouvidoria/2010-022727	ANTT/Ouvidoria/2010-000007
ANTT/Ouvidoria/2010-000095	ANTT/Ouvidoria/2010-000015	
ANTT/Ouvidoria/2010-000028	ANTT/Ouvidoria/2010-000127	

22.2. Manifestações orais:

José Eugênio Leal
Jessé de Holanda Cordeiro Júnior
Antônio José Porto Ferreira
Carlos Eduardo Santana
Josmar Cappa
Ruy Ignácio Moraes
Darci Nicioli
Antônio Márcio de Siqueira
Carlos Minoru Ohya
Apostole Lázaro Chryssafidis
Marcos Paulo Campos Ferreira
Wagner Ocimar Balieiro
Hamilton Ribeiro Mota
Carlos Alberto da Veiga Guadagnin
Giba Ribeiro

22.3. Consolidação dos aspectos mencionados:

- Questiona como se dará o deslocamento/integração de passageiros nas cidades e entre elas, tendo em vista a nova reconfiguração da demanda
- O incremento da demanda exigirá aumento da estrutura de transporte.
- Integração com sistema de transporte que reduza a poluição.
- Apoio da ANTT/BNDES aos projetos urbanos de integração.
- Acesso logístico ao Aeroporto Internacional de Viracopos.

- Sugere complementaridade entre o TAV, os aeroportos interligados, a possibilidade de inclusão do aeroporto de São José dos Campos como aeroporto regional e *check-in* remoto entre eles.
- Sugere-se a criação de linha de trem paralela à linha do TAV, ligando as cidades de Jacareí e São José dos Campos.

22.4. Comentário

A integração do TAV Brasil com os demais modos de transportes urbanos, intermunicipais, interestaduais e, até mesmo, internacionais deverá ser objeto de projetos específicos, a serem concebidos e elaborados de forma articulada pelas autoridades responsáveis pela política de transporte de cada localidade, com apoio dos Governos Federal e Estaduais, mediante a realização de estudos que considerem as necessidades de deslocamento dos usuários desse sistema.

23. Manifestações favoráveis à implantação do TAV Brasil

23.1. Relação das manifestações com menção ao tema:

ANTT/Ouvidoria/2010-000021	ANTT/Ouvidoria/2010-000105
ANTT/Ouvidoria/2010-000038	ANTT/Ouvidoria/2010-000040
ANTT/Ouvidoria/2010-000042	ANTT/Ouvidoria/2010-000086
ANTT/Ouvidoria/2010-000090	

23.2. Manifestações orais:

Di Guangqing
Albuíno Cunha de Azeredo
Rodrigo Couto
Neusa Maria do Nascimento
Valter de Almeida Lauras
Carlinhos Almeida
Cláudio Maia
Rubens César Moreira Almada
Rogério Foster Vidal
Antônio Carlos de Almeida
Hamilton Ribeiro Mota
Francisco Canindé Guedes
Alexssander de Oliveira
Giba Ribeiro
Laudelino Amorim
Adenilson de Marins
José Francisco Ramos
Silvia Regina Dias
Luiz Carlos Mota
Paulo Afonso Mendonça Siqueira
José Carlos Diogo

23.3. Consolidação dos aspectos mencionados:

- Manifestações favoráveis à implantação do projeto TAV Brasil.

24. Impactos sociais

24.1. Relação das manifestações com menção ao tema:

ANTT/Ouvidoria/2010-000116

24.2. Relação dos manifestantes com menção ao tema:

Antônio José Porto Ferreira
José Messias Valério
Alexssander de Oliveira
Maria Virgínia B. Miléo Sant'ana
Andréa Francomano Bevilacqua
Carlinhos Almeida

24.3. Consolidação dos aspectos mencionados:

- Questões sociais no Vale do Paraíba.
- Efeitos negativos sobre o mercado de trabalho.
- Sugestão de qualificação profissional e requalificação de trabalhadores do setor rodoviário.
- Geração de despesas para as prefeituras.
- Depreciação de áreas remanescentes.

24.4. Comentário

O processo de licitação visa à concessão do direito de exploração do serviço de transporte ferroviário de passageiros, interligando as cidades do Rio de Janeiro, São Paulo e Campinas, por meio de um sistema de trens de alta velocidade, precedido da construção de infraestrutura.

Com vistas à formulação de suas bases, foram realizados estudos que compreenderam a análise de questões relativas às previsões de demanda e receita e a identificação de um traçado referencial, cujas simulações de tipos de serviços e programações operacionais possibilitaram obter estimativas de custos de implantação, quantitativos de obras e custos unitários, entre outros elementos necessários à concepção da modelagem financeira e da concessão do negócio.

Entre os impactos sociais identificados e avaliados na fase de estudos do traçado referencial, constam a desapropriação dos imóveis e reassentamento da população afetada, considerando, também as despesas com reurbanização e relocação das vias de acesso reconstruindo as travessias nas áreas, urbanas e rurais, cortadas pela via permanente.

Nesse sentido, estão previstas atividades posteriores de apoio aos municípios para implementar ações que visem a mitigar os impactos negativos sobre a sociedade, por exemplo, a revitalização ou realocação de prédios públicos localizados na faixa de domínio da ferrovia.

Por outro lado, é razoável acreditar que os efeitos multiplicadores do desenvolvimento na região, derivados dos investimentos, atuem como fator de atenuador dos impactos sobre a atual disposição e uso das áreas ocupadas.

25. Oferta de serviços, produtos e de profissionais

25.1. Relação das manifestações com menção ao tema:

ANTT/Ouvidoria/2010-025074

ANTT/Ouvidoria/2010-000133

25.2. Manifestação oral:

Paulo Grou

Ana Alice Braga Vieira

25.3. Consolidação dos aspectos mencionados:

- Proposição de utilização de serviços profissionais na execução de projetos, controle, vigilância de obras e controle de qualidade de obras e gestão de desapropriações.
- Proposição da participação de Conselhos Regionais de Engenharia e Arquitetura na análise e estudo de questões técnicas.
- Oferecimento de serviços técnicos de engenharia.

25.4. Comentários

O modelo de concessão definido prevê ser de responsabilidade do licitante vencedor a elaboração do projeto final de engenharia, a construção da infraestrutura, o fornecimento de equipamentos/material rodante, a operação e a manutenção do sistema, durante o período de vigência da concessão.

Dessa forma, a contratação de mão-de-obra e de serviços necessários à execução dessas atividades ficará a cargo do licitante vencedor do certame, respeitadas as exigências legais que disciplinam as questões trabalhistas no País.

26. Política tarifária

26.1. Relação das manifestações com menção ao tema:

ANTT/ouvidoria/2010-000111

ANTT/Ouvidoria/2010-000029

ANTT/Ouvidoria/2010-000040

ANTT/Ouvidoria/2010-000048

ANTT/Ouvidoria/2010-000046

ANTT/Ouvidoria/2010-000108

ANTT/Ouvidoria/2010-000114

ANTT/Ouvidoria/2010-000110

26.2. Manifestações orais:

Valter de Almeida Lauras
Alcemir Palma
Ângela Guadagnin

26.3. Consolidação dos aspectos mencionados:

- Reivindica parcelas de viagens para pessoas de baixa renda.
- Questiona sobre a gratuidade para maiores de 65 anos e o direito dos deficientes e estudantes.
- Questiona sobre o valor da tarifa, se haverá subsídio e acompanhamento da definição do valor.
- Direito a meia passagem por estudantes.

26.4. Comentário

As pesquisas realizadas junto aos usuários do corredor Rio de Janeiro – São Paulo – Campinas identificaram que a demanda prevista por transporte é diretamente influenciada pelo tempo de viagem e tarifas dos serviços. Portanto, a prática de tarifas não competitivas não possibilitariam a captação de um número de passageiros suficiente para viabilizar econômico-financeiramente o empreendimento.

Assim, com base nos resultados dos estudos realizados, a modelagem econômico-financeira prevê que a remuneração da concessão poderá ser composta por recursos decorrentes da cobrança de tarifas e de receitas extraordinárias.

O modelo de regulação tarifária adotado é *ex-ante*, baseado em valor máximo (*price cap*), compatível com a noção de serviço público do TAV. O valor fixado considera a necessidade de liberdade para competição com outros modais.

Assim, haverá liberdade para fixar as tarifas de todos os serviços a serem prestados, exceto para a ligação expressa (sem paradas intermediárias) entre as estações de Barão de Mauá e Campo de Marte, na qual estará limitada ao valor da tarifa-teto proposta pela Concessionária.

Portanto, a Concessionária poderá, a seu critério, promover uma política tarifária adequada estratégia comercial que desejar empreender com relação os serviços que irá prestar, com ampla e prévia divulgação.

No que diz respeito à cobrança de tarifas diferenciadas por categorias de usuários, exceto naqueles casos decorrentes da aplicação de legislação pertinente à concessão de isenções definidas em lei, o estabelecimento da política tarifária será de responsabilidade do licitante vencedor, respeitado o limite da tarifa-teto acima mencionado.

27. Procedimentos para licenciamento ambiental

27.1. Relação das manifestações com menção ao tema:

ANTT/Ouvidoria/2010-000015	ANTT/Ouvidoria/2010-000121	ANTT/Ouvidoria/2010-000031
ANTT/Ouvidoria/2010-000031	ANTT/Ouvidoria/2010-000005	ANTT/Ouvidoria/2010-001342
ANTT/Ouvidoria/2010-000058	ANTT/Ouvidoria/2010-000008	ANTT/Ouvidoria/2010-000121
ANTT/Ouvidoria/2010-000071	ANTT/Ouvidoria/2010-000015	ANTT/Ouvidoria/2010-000024
ANTT/Ouvidoria/2010-000081	ANTT/Ouvidoria/2010-000109	ANTT/Ouvidoria/2010-022689
ANTT/Ouvidoria/2010-000084	ANTT/Ouvidoria/2010-000039	ANTT/Ouvidoria/2010-015533
ANTT/Ouvidoria/2010-000094	ANTT/Ouvidoria/2010-000048	ANTT/Ouvidoria/2010-015551
ANTT/Ouvidoria/2010-026102	ANTT/Ouvidoria/2010-000034	ANTT/Ouvidoria/2010-000057
ANTT/Ouvidoria/2010-000135	ANTT/Ouvidoria/2010-020922	

27.2. Manifestações orais:

Albuíno Cunha de Azeredo
Martha Augusta Moura Pinho
Maria José Ramos
Paulo Sérgio Garcia de Oliveira
Fernando Aurélio Ribeiro Ferraz
José Luís Vieira Müllerl
Mayla Yara Porto
Marco Antônio de Souza Martins
Edno Cardoso
Benedito Roberto de Castro
Maurício Jayme e Silva
Alexandre Atiê Murad
Alexssander de Oliveira
Nelson Borges Gonçalves
Alcemir Palma
José de Mello Correa
Di Guangqing
Janete Rocha Pietá
Maria Lúcia Fonseca Garcia
Izabel Lavendowski
Marcos Fernandes Costa

27.3 Consolidação dos aspectos mencionados:

- Questionamento sobre os impactos ambientais em áreas de preservação ambiental.
- Manifestação de preocupação com a mobilidade da fauna no cruzamento da via férrea.
- Questionamento sobre o planejamento e execução das ações ambientais.
- Questionamento sobre o processo de licenciamento ambiental do empreendimento.

- Elaboração de Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental - EIA/RIMA.
- Questões ambientais e a viabilidade do empreendimento.
- Questionamento sobre processo de comunicação com os proprietários e comunidades impactadas.

27.4. Comentário

O traçado resultante dos estudos constitui um alinhamento e um conjunto de soluções de engenharia de caráter referencial, desenvolvido para fins de identificação de quantitativos de obras que, juntamente com os custos unitários estimados, propiciaram condições para projetar os custos operacionais e de investimentos do empreendimento.

Esse traçado resultou de um processo de otimização de diversas alternativas simuladas que objetivou encontrar o de melhor desempenho quanto a custos de construção, tempo de viagem, consumo de energia, acessibilidade das estações, assim como aquele que minimizasse os impactos socioambientais, inclusive quanto à desapropriação/reassentamento populacional e interferências urbanas.

Assim, embora considerado como referencial, o traçado resultante representa, para o nível de detalhamento dos estudos realizados, aquele de menor custo global.

A minuta de Edital de Licitação resultante da Audiência Pública determina que caberá ao licitante vencedor elaborar os projetos básico e final de engenharia de acordo com os requisitos estipulados, definindo o traçado, a localização das estações, oficinas e demais instalações do TAV Brasil, sem os quais não será possível dar início e seqüência ao processo de licenciamento ambiental do projeto.

Em consonância com os modelos financeiros e de concessão definidos, caberá à ANTT, conforme os termos do Edital, obter o licenciamento prévio.

Nesse sentido, a ANTT já obteve junto ao IBAMA o Termo de Referência definitivo para elaboração do Estudo de Impacto Ambiental / Relatório de Impacto Ambiental - EIA-RIMA e está se organizando para, na medida em que for definido o traçado final pelo concessionário, proceder aos estudos conforme diretrizes estabelecidas no Termo de Referência acima mencionado e que deverão ser realizados nos termos da legislação ambiental.

Com base no EIA-RIMA, será conhecido o diagnóstico da área de influência do empreendimento e as ações mitigadoras necessárias a serem implementadas por meio de planos básicos ambientais, de forma a garantir as condições para atingir o desenvolvimento sustentável da região na execução do empreendimento TAV BRASIL, cuja finalidade é melhorar a qualidade de vida dos habitantes da região.

Quanto aos mecanismos de comunicação com os proprietários e comunidades impactadas em termos socioambientais, os mesmos estão contemplados no processo de gestão ambiental a ser desenvolvido pela ANTT.

28. Programação operacional

28.1. Relação das manifestações com menção ao tema:

ANTT/Ouvidoria/2009-274384
ANTT/Ouvidoria/2010-000030

ANTT/Ouvidoria/2010-000026

28.2. Manifestações orais:

Janete Rocha Pietá
Bento Lima
Paulo Roberto Souza
Naoto Shitara
Rodrigo Cabreira

28.3. Consolidação dos aspectos mencionados:

- Sugestão de estabelecimento de serviço de longa distância regional entre SP e região do Vale do Paraíba Fluminense.

28.4. Comentário

O processo de licitação visa conceder o direito de exploração do serviço de transporte ferroviário de passageiros, interligando as cidades do Rio de Janeiro, São Paulo e Campinas, por meio de um sistema de trens de alta velocidade, precedido da construção de infraestrutura.

Com vistas à formulação das bases desse processo, foram realizados estudos de viabilidade que compreenderam: a análise de questões relativas às previsões de demanda e receita, otimização de um traçado referencial, simulações de tipos de serviços e programações operacionais, bem como estudos socioambientais, estimativas de custos de implantação, quantitativos de obras, custos unitários, entre outros elementos, necessários a concepção da modelagem econômico-financeira e da concessão do negócio.

Nos estudos, para atendimento da demanda identificada, foi desenvolvida uma programação operacional que se baseou no funcionamento de três tipos de serviços básicos, um serviço expresso, sem paradas intermediárias, e outros dois que contemplavam paradas.

As pesquisas realizadas junto aos usuários do corredor Rio de Janeiro – São Paulo – Campinas identificaram que a demanda prevista por transporte é diretamente influenciada pelo tempo de viagem e tarifas dos serviços. Portanto, trens com velocidades menores não captariam um número de passageiros capaz de viabilizar economicamente o empreendimento.

Os estudos consideraram como premissa para o desenvolvimento do traçado referencial que a via permanente deverá ser construída de forma a permitir a operação do trem com velocidade igual ou superior a 350 km/h.

De forma a não criar obstáculos ou impedir a participação de todas as tecnologias de trens de alta velocidade atualmente em operação no mundo, a minuta do Edital de Licitação resultante da Audiência Pública define que a proposta deve ter por base simulações operacionais que devem alcançar duração máxima de viagem igual ou inferior a 93 minutos, para o Serviço Expresso entre as estações em Barão de Mauá e em Campo de Marte. A simulação da ligação entre as estações em Campo de Marte e Campinas, sem paradas intermediárias, deve alcançar a duração máxima de viagem igual ou inferior a 30 minutos.

O licitante vencedor terá liberdade para propor o programa operacional para cada tipo de serviço que venha a ofertar, devendo dar ampla e prévia divulgação e obedecer aos parâmetros técnicos mínimos e de desempenho exigidos em Edital.

29. Proteção/barreiras acústicas

29.1. Relação das manifestações com menção ao tema:

ANTT/Ouvidoria/2010-008993
ANTT/Ouvidoria/2010-014233

ANTT/Ouvidoria/2010-000081

29.2. Consolidação dos aspectos mencionados:

- Preocupação com o nível de ruído.

29.3. Comentário

Os parâmetros técnicos mínimos estão estabelecidos na minuta de Edital de Licitação resultante da Audiência Pública, exigindo a instalação de barreiras acústicas nas laterais das vias do TAV, de forma a assegurar que os níveis de ruído em áreas habitadas atendam aos limites estabelecidos em legislação específica e normas técnicas complementares.

30. Segurança operacional e patrimonial

30.1. Relação das manifestações com menção ao tema:

ANTT/Ouvidoria/2010-023160
ANTT/Ouvidoria/2010-000037

ANTT/Ouvidoria/2010-026102

30.2. Manifestações orais:

Carlos de Arruda Camargo
Eurico Roberto Roma

30.3. Consolidação dos aspectos mencionados:

- Manifesta preocupação com atos de vandalismo e delitos.

- Questiona sobre os procedimentos de segurança para as comunidades lindeiras urbanas e rurais.

30.4. Comentário

O projeto do TAV Brasil prevê um traçado de linhas novas, exclusivas, totalmente separadas e operacionalmente independentes das infraestruturas ferroviárias convencionais existentes, de modo a permitir a expansão da rede no futuro, além de maximizar a velocidade de operação e garantir um alto desempenho em termos de regularidade, confiabilidade, segurança, pontualidade e conforto para os passageiros.

Pelo princípio da precaução, o item segurança tem destaque nas etapas de construção e operação do TAV Brasil. Para tal, a minuta do Edital de Licitação resultante da Audiência Pública determina que compete ao licitante vencedor a responsabilidade pela segurança nas estações de passageiros, demais instalações e ao longo da linha ferroviária. A linha ferroviária deverá ter cercas duplas monitoradas por um sistema de vigilância permanente, impedindo o acesso de estranhos aos trilhos, túneis, viadutos e demais equipamentos utilizados pelo sistema.

Desta forma, a Concessionária será responsável pela segurança operacional do sistema e pela segurança patrimonial, desde a fase de sua construção, de todas as instalações e da via permanente/faixa de domínio durante o período da concessão.

Por outro lado, no que se refere à segurança operacional, o licitante vencedor deverá submeter-se às normas e padrões específicos que visam a manter a operação em níveis de segurança adotados internacionalmente.

31. Soluções de Engenharia / Método Construtivo

31.1. Relação das manifestações com menção ao tema:

ANTT/Ouvidoria/2010-006956
ANTT/Ouvidoria/2010-001342
ANTT/Ouvidoria/2010-000083

ANTT/Ouvidoria/2010-000012
ANTT/Ouvidoria/2010-000002

31.2. Manifestações orais:

Luciano Mauro de Andrade

31.3. Consolidação dos aspectos mencionados:

- Sugestão de utilização de produtos oriundos da borracha de pneus como agregados da argamassa e isolamento abaixo dos trilhos.
- Sugere adotar tecnologia de pontes e lajes como na China.
- Proposição de que o percurso superficial deva ser realizado em elevados, de forma que as atividades não sejam afetadas tanto na área urbana quanto na área rural.

31.4. Comentário

O objeto do certame licitatório é a concessão do direito de exploração do serviço de transporte ferroviário de passageiros, interligando as cidades do Rio de Janeiro, São Paulo e Campinas, por meio de um sistema de trens de alta velocidade, precedido da construção de infraestrutura.

Com vistas à formulação das bases desse processo, foram realizados estudos que compreenderam a análise de questões relativas às previsões de demanda e receita, otimização de um traçado referencial, simulações de tipos de serviços e programações operacionais, bem como estimativas de custos de implantação, quantitativos de obras, custos unitários, entre outros elementos, necessários a concepção da modelagem econômico-financeira e da concessão do negócio.

O traçado resultante dos estudos constitui um alinhamento e um conjunto de soluções de engenharia de caráter referencial, desenvolvido para fins de levantamento dos quantitativos de obras necessários à implantação do sistema, os quais, juntamente com os custos unitários identificados, propiciaram condições para estimar os custos de investimentos do empreendimento.

A minuta do Edital resultante da Audiência Pública estipula como requisito para a construção da via permanente que esta deverá permitir a operação de trens com velocidade igual ou superior a 350 km/h. Além disso, a referida minuta define que a proposta deve ter por base simulações operacionais que devem alcançar duração máxima de viagem igual ou inferior a **93 minutos**, para o Serviço Expresso entre as estações em Barão de Mauá e em Campo de Marte. A simulação da ligação entre as estações em Campo de Marte e Campinas, sem paradas intermediárias, deve alcançar a duração máxima de viagem igual ou inferior a **30 minutos**.

O modelo de concessão definido prevê ser de responsabilidade do licitante vencedor a elaboração do projeto final de engenharia, a construção da infraestrutura, o fornecimento de equipamentos e material rodante, a operação e a manutenção do sistema, durante o período de vigência da concessão.

Desta forma, caberá ao licitante vencedor propor as soluções de engenharia / métodos de construção, em termos de obras civis e de tecnologia, adequadas ao seu projeto operacional, respeitando os parâmetros técnicos mínimos e de desempenho constantes do Edital de Licitação.

32. Tecnologia de levitação magnética

32.1. Relação das manifestações com menção ao tema:

ANTT/Ouvidoria/2010-000119
ANTT/Ouvidoria/2010-000015
ANTT/Ouvidoria/2010-008754
ANTT/Ouvidoria/2010-015995
ANTT/Ouvidoria/2010-002784
ANTT/Ouvidoria/2010-002779
ANTT/Ouvidoria/2010-002760
ANTT/Ouvidoria/2010-002743

ANTT/Ouvidoria/2010-277605
ANTT/Ouvidoria/2010-000119
ANTT/Ouvidoria/2010-000006
ANTT/Ouvidoria/2010-000004
ANTT/Ouvidoria/2010-000003
ANTT/Ouvidoria/2010-000002
ANTT/Ouvidoria/2010-000017
ANTT/Ouvidoria/2010-000015

32.2. Manifestações orais:

Richard M. Stephan
Pedro Carlos Peters
José Eugênio Leal
Agostinho Guerreiro
Richard M. Stephan
Katia Embden
Roland Krüger

32.3. Consolidação dos aspectos mencionados:

- Solicitação de elaboração de edital sem restrição tecnológica
- Apresenta custo de investimento inferior decorrente de solução de engenharia de menor custo e alinhamento simplificado.
- Possibilita o desenvolvimento de tecnologia nacional.
- Necessita de prazo de construção menor.
- Fazem-se observações técnicas

32.4. Comentários

O certame licitatório tem como objeto a concessão do direito de exploração do serviço de transporte ferroviário de passageiros, interligando as cidades do Rio de Janeiro, São Paulo e Campinas, por meio de um sistema de trens de alta velocidade, precedido da construção de infraestrutura.

A formulação das bases desse processo é decorrente de estudos realizados que seguiram como orientação básica ao longo do seu desenvolvimento a premissa de não criar restrições e/ou estabelecer indicadores de desempenho que prejudiquem a participação de qualquer tecnologia de trens de alta velocidade que apresentem o nível de desempenho desejado para o sistema.

No entanto, devido ao fato de haver uma disponibilidade maior de informações relativas aos processos de construção, operação e manutenção dos sistemas de trens de alta velocidade com tecnologias convencionais “contato roda-trilho”, os estudos adotaram como referência características e parâmetros operacionais adotados nos países que utilizam Trens de Alta Velocidade baseados nesse tipo de tecnologia.

A minuta do Edital de Licitação resultante da Audiência Pública não estipula parâmetros técnicos e operacionais que impeçam ou criem obstáculos à participação de qualquer tipo de tecnologia de trens de alta velocidade, desde que seja capaz de atender aos demais requisitos definidos.

33. Traçado, estações e demais instalações

33.1. Relação das manifestações com menção ao tema:

ANTT/Ouvidoria/2010-000032	ANTT/Ouvidoria/2010-000034	ANTT/Ouvidoria/2010-000045
ANTT/Ouvidoria/2010-000033	ANTT/Ouvidoria/2010-000037	ANTT/Ouvidoria/2010-000049



Agência Nacional de
Transportes Terrestres

ANTT/Ouvidoria/2010-000055	ANTT/Ouvidoria/2010-000007	ANTT/Ouvidoria/2010-008995
ANTT/Ouvidoria/2010-000056	ANTT/Ouvidoria/2010-000136	ANTT/Ouvidoria/2010-022915
ANTT/Ouvidoria/2010-000057	ANTT/Ouvidoria/2010-000030	ANTT/Ouvidoria/2010-022695
ANTT/Ouvidoria/2010-000058	ANTT/Ouvidoria/2010-048327	ANTT/Ouvidoria/2010-022593
ANTT/Ouvidoria/2010-000059	ANTT/Ouvidoria/2010-048333	ANTT/Ouvidoria/2010-021914
ANTT/Ouvidoria/2010-000060	ANTT/Ouvidoria/2010-000114	ANTT/Ouvidoria/2010-021910
ANTT/Ouvidoria/2010-000061	ANTT/Ouvidoria/2010-000115	ANTT/Ouvidoria/2010-024941
ANTT/Ouvidoria/2010-000062	ANTT/Ouvidoria/2010-000123	ANTT/Ouvidoria/2010-025229
ANTT/Ouvidoria/2010-000063	ANTT/Ouvidoria/2010-000124	ANTT/Ouvidoria/2010-025237
ANTT/Ouvidoria/2010-000064	ANTT/Ouvidoria/2010-000125	ANTT/Ouvidoria/2010-020241
ANTT/Ouvidoria/2010-000065	ANTT/Ouvidoria/2010-000126	ANTT/Ouvidoria/2010-020904
ANTT/Ouvidoria/2010-000066	ANTT/Ouvidoria/2010-000120	ANTT/Ouvidoria/2010-008525
ANTT/Ouvidoria/2010-000067	ANTT/Ouvidoria/2010-000122	ANTT/Ouvidoria/2010-001298
ANTT/Ouvidoria/2010-000069	ANTT/Ouvidoria/2010-000134	ANTT/Ouvidoria/2009-275988
ANTT/Ouvidoria/2010-000071	ANTT/Ouvidoria/2010-000081	ANTT/Ouvidoria/2009-275953
ANTT/Ouvidoria/2010-000073	ANTT/Ouvidoria/2010-000122	ANTT/Ouvidoria/2009-274564
ANTT/Ouvidoria/2010-000075	ANTT/Ouvidoria/2010-000123	ANTT/Ouvidoria/2010-025256
ANTT/Ouvidoria/2010-000076	ANTT/Ouvidoria/2010-000124	ANTT/Ouvidoria/2010-025250
ANTT/Ouvidoria/2010-000078	ANTT/Ouvidoria/2010-000125	ANTT/Ouvidoria/2010-000122
ANTT/Ouvidoria/2010-000079	ANTT/Ouvidoria/2010-000126	ANTT/Ouvidoria/2010-025268
ANTT/Ouvidoria/2010-000080	ANTT/Ouvidoria/2010-000131	ANTT/Ouvidoria/2010-000134
ANTT/Ouvidoria/2010-000082	ANTT/Ouvidoria/2010-000134	ANTT/Ouvidoria/2010-000124
ANTT/Ouvidoria/2010-000085	ANTT/Ouvidoria/2010-000051	ANTT/Ouvidoria/2010-000123
ANTT/Ouvidoria/2010-000087	ANTT/Ouvidoria/2010-000054	ANTT/Ouvidoria/2010-000125
ANTT/Ouvidoria/2010-000091	ANTT/Ouvidoria/2010-000007	ANTT/Ouvidoria/2010-000126
ANTT/Ouvidoria/2010-000092	ANTT/Ouvidoria/2010-000013	ANTT/Ouvidoria/2010-026046
ANTT/Ouvidoria/2010-000093	ANTT/Ouvidoria/2010-000014	ANTT/Ouvidoria/2010-025084
ANTT/Ouvidoria/2010-000094	ANTT/Ouvidoria/2010-000015	ANTT/Ouvidoria/2010-025617
ANTT/Ouvidoria/2010-000095	ANTT/Ouvidoria/2010-000025	ANTT/Ouvidoria/2010-000072
ANTT/Ouvidoria/2010-000106	ANTT/Ouvidoria/2010-026049	ANTT/Ouvidoria/2010-000073
ANTT/Ouvidoria/2010-000107	ANTT/Ouvidoria/2010-026069	ANTT/Ouvidoria/2010-000138
ANTT/Ouvidoria/2010-000116	ANTT/Ouvidoria/2010-023044	ANTT/Ouvidoria/2010-000090
ANTT/Ouvidoria/2010-001342	ANTT/Ouvidoria/2010-022614	ANTT/Ouvidoria/2010-025534
ANTT/Ouvidoria/2010-000026	ANTT/Ouvidoria/2010-022602	
ANTT/Ouvidoria/2010-000132	ANTT/Ouvidoria/2009-274590	

33.2. Manifestações orais:

Eduardo Pedrosa Cury
Hamilton Ribeiro Mota
Emanuel Fernandes
Wagner Ocimar Balieiro
Janete Rocha Pietá
Jessé de Holanda Cordeiro Júnior
José Renato Pereira
Maria José Ramos
Cida Diogo
José Francisco de Sousa Medeiros
Jader Moraes
Marcell Castro de Souza

José Renato Bueno Carvalho
Luís Antônio Nogueira Feres
Maria Eterna Quintão
Rubens César Moreira Almada
Bento Lima
Tarcísio Barreto Celestino
José Carlos Peloia
Maria Lúcia Fonseca Garcia
Wolfram Quintero
Felipe Cury
Alfred de Freitas de Almeida
Antônio Rodrigues Cardoso
Georges Salim Assaad Junior
Adalton Paes Manso
Luiz Carlos Mota
Sílvia Regina Dias
Ângela Guadagnin
Anderson Farias Ferreira
Cleber Córdoba de Lima
Hamilton Ribeiro Mota
Fabiano Moura
Aydano Barreto Carleial
Carlos Alberto da Veiga Guadagnin
Antonio Carlos de Almeida
Francisco Marcos Júnior
Hélio Carlos Jarretta
Juarez Bispo Mateus
Rubens Ferreira Leite
Deslandi Torres
Marco Antônio de Souza Martins
Edno Cardoso
Benedito Roberto de Castro
Ruy Boechat
Benedito Carlos Thomaz
Fabiano Dias da Silva
Osmar Masson
Clemente Monteiro
Carlos Minoru Ohya
Carlinhos Almeida
Braz Gonçalves da Silva
Dalton Ferracioli
Alcemir Palma
Cláudio Carelli
Paulo Roberto Souza
Luís Roberto Cândido
Felício Ramuth

Roosevelt Brasil Fonseca
Marino Faria
Juarez Domingues de Vasconcelos
Marco Aurélio de Souza Freire
Laudelino Amorim
Gregório Pugliese
Alexandre da Silva
João das Mercês Tampão
José Roberto Fernandes da Silva
Ivone Barreto Rodrigues Fernandes

33.3. Consolidação dos aspectos mencionados:

- Propostas de alterações do alinhamento relativas à passagem ou não por determinados locais.
- Questionamento quanto à existência ou não de estações obrigatórias, à localização destas e solicitação de previsão de estações adicionais;
- Solicitação para definir a localização de oficinas e demais instalações em determinadas cidades;
- Possibilidade de modificação no traçado referencial em consequência de incertezas geológicas e geotécnicas;
- Questionamento das soluções de engenharia adotadas no traçado referencial por motivos diversos, tais como: necessidade, maior ou menor, ou não de desapropriação; interferência urbana; segurança; preservação cultural e ambiental, contemplação da paisagem; entre outros.
- Sugere-se a modificação ou o reestudo do traçado no Município de Santa Isabel.
- Indaga-se se haverá alteração no traçado para evitar o encerramento da Pedreira Santa Isabel;
- Manifesta-se no sentido de que seja revisto o traçado referencial;
- Questiona sobre o risco de o consórcio vencedor ser pressionado por especulações imobiliárias.

33.4. Comentários

O processo de licitação visa conceder o direito de exploração do serviço de transporte ferroviário de passageiros, interligando as cidades do Rio de Janeiro, São Paulo e Campinas, por meio de um sistema de trens de alta velocidade, precedido da construção de infraestrutura.

Com vistas à formulação das bases desse processo, foram realizados estudos que compreenderam: a análise de questões relativas às previsões de demanda e receita, a otimização de um traçado referencial, simulações de tipos de serviços e programações operacionais, bem como, estimativas de custos de implantação, quantitativos de obras, custos unitários, entre outros elementos, necessários à concepção da modelagem econômico-financeira e da concessão do negócio.

Os estudos apresentados tiveram por objetivo avaliar a viabilidade da implantação e operação de um sistema de trens de alta velocidade que interligasse as cidades do Rio de Janeiro, São Paulo e Campinas.

Desta forma, o traçado resultante dos estudos constitui um alinhamento e um conjunto de soluções de engenharia de caráter referencial, desenvolvido para fins de levantamento dos quantitativos de obras necessários à implantação do sistema, os quais, juntamente com os custos unitários identificados, propiciaram condições para estimar os custos de investimentos do empreendimento.

O traçado referencial disponibilizado resultou de um processo de otimização de diversas alternativas simuladas que objetivou encontrar o de melhor desempenho quanto a custos de construção, tempo de viagem, consumo de energia, acessibilidade das estações, bem como de impactos socioambientais, inclusive em termos de desapropriação/reassentamento populacional e interferência urbana; resultando, desta forma, aquele de menor custo global.

Os resultados obtidos decorrem de um conjunto de informações das áreas de engenharia, geologia, geotecnia e de mapeamento digital da área, respeitando características técnicas e geométricas estabelecidas com base em padrões internacionais de vias férreas destinadas a operação de trens de alta velocidade.

No entanto, os licitantes, respeitadas as condições técnicas e operacionais exigidas, poderão adotar soluções próprias de engenharia, terão liberdade para definir o traçado mais adequado à sua tecnologia e estratégia operacional, exceto naqueles pontos que o Edital de Licitação estabelece como de construção obrigatória.

Cabe, no entanto, salientar que, segundo a minuta do Edital resultante da Audiência Pública, os licitantes deverão ter em vista, na elaboração da metodologia de execução de suas propostas, a análise global das condições físicas, econômicas, sociais, urbanas e ambientais da região de influência do TAV BRASIL.

A proposta técnica deverá incorporar, no mínimo, estudo de traçado; obras-de-arte correntes e especiais; estabilidade de taludes de cortes e aterros; drenagem; condições ambientais; plano operacional; material rodante; sistemas completos de sinalização, comunicação e eletrificação, inclusive alimentação de energia elétrica; estações, oficinas e instalações físicas assim como o orçamento, parcial e total, do empreendimento.

34. Serviços adicionais de transporte de carga e de encomendas

34.1. Relação das manifestações com menção ao tema:

ANTT/Ouvidoria/2010-000089

34.2. Manifestações Oraís:

Cláudio Carelli
Jean Carlo Pejo

34.3. Consolidação dos aspectos mencionados:

- Questionamento sobre a possibilidade de transporte de carga.

34.4. Comentário

O projeto do TAV Brasil prevê a infraestrutura da via permanente projetada especificamente com características para suportar o transporte ferroviário de passageiros por trens de alta velocidade. Tais características não são compatíveis com o compartilhamento do uso da via com o transporte convencional de carga.

Quanto ao transporte de encomendas, os Estudos identificaram que há uma demanda potencial que o concessionário do TAV poderá atender, auferindo receita extraordinária. Assim, poderão ser objeto de transporte pela Concessionária pequenas encomendas, que possam ser transportadas em vagões do TAV e movimentadas a partir dos terminais de passageiros, sem comprometer de qualquer forma a operação do Serviço Ferroviário.

Por fim, quanto ao transporte ferroviário de carga, vale mencionar que no eixo Rio de Janeiro/São Paulo/Campinas, o serviço de transporte de carga se encontra concedido, com exclusividade, à empresa ferroviária, sob a fiscalização da Agência Nacional de Transporte Terrestre - ANTT.

35. Troca de Concessionária

35.1. Relação das manifestações com menção ao tema:

ANTT/Ouvidoria/2010-000046

35.2. Consolidação dos aspectos mencionados:

- Questiona sobre as condições para a substituição de concessionária.

35.3. Comentário

Os casos de intervenção do Poder Concedente e de extinção da concessão estão disciplinados na Minuta do Contrato de Concessão.

36. Uso do esperanto na comunicação visual

36.1 Relação das manifestações com menção ao tema:

ANTT/Ouvidoria/2010-026280

ANTT/Ouvidoria/2010-021200

ANTT/Ouvidoria/2010-022935

ANTT/Ouvidoria/2010-023095

ANTT/Ouvidoria/2010-021446

ANTT/Ouvidoria/2010-022967

ANTT/Ouvidoria/2010-023038

ANTT/Ouvidoria/2010-021699

ANTT/Ouvidoria/2010-019257

ANTT/Ouvidoria/2010-023031

ANTT/Ouvidoria/2010-021911

ANTT/Ouvidoria/2010-019249

ANTT/Ouvidoria/2010-021187

ANTT/Ouvidoria/2010-021916

ANTT/Ouvidoria/2010-019236



**Agência Nacional de
Transportes Terrestres**

ANTT/Ouvidoria/2010-018341 ANTT/Ouvidoria/2010-006718 ANTT/Ouvidoria/2010-005172
ANTT/Ouvidoria/2010-018332 ANTT/Ouvidoria/2010-008450 ANTT/Ouvidoria/2010-005156
ANTT/Ouvidoria/2010-018322 ANTT/Ouvidoria/2010-008368 ANTT/Ouvidoria/2010-005116
ANTT/Ouvidoria/2010-018315 ANTT/Ouvidoria/2010-008364 ANTT/Ouvidoria/2010-005123
ANTT/Ouvidoria/2010-019268 ANTT/Ouvidoria/2010-008370 ANTT/Ouvidoria/2010-004546
ANTT/Ouvidoria/2010-019988 ANTT/Ouvidoria/2010-009702 ANTT/Ouvidoria/2010-005055
ANTT/Ouvidoria/2010-019801 ANTT/Ouvidoria/2010-008427 ANTT/Ouvidoria/2010-005063
ANTT/Ouvidoria/2010-019815 ANTT/Ouvidoria/2010-008161 ANTT/Ouvidoria/2010-005080
ANTT/Ouvidoria/2010-019996 ANTT/Ouvidoria/2010-008158 ANTT/Ouvidoria/2010-005091
ANTT/Ouvidoria/2010-019274 ANTT/Ouvidoria/2010-008149 ANTT/Ouvidoria/2010-005098
ANTT/Ouvidoria/2010-020006 ANTT/Ouvidoria/2010-008130 ANTT/Ouvidoria/2010-005106
ANTT/Ouvidoria/2010-020902 ANTT/Ouvidoria/2010-008121 ANTT/Ouvidoria/2010-009791
ANTT/Ouvidoria/2010-020900 ANTT/Ouvidoria/2010-008041 ANTT/Ouvidoria/2010-004527
ANTT/Ouvidoria/2010-020907 ANTT/Ouvidoria/2010-009723 ANTT/Ouvidoria/2010-004536
ANTT/Ouvidoria/2010-020945 ANTT/Ouvidoria/2010-008018 ANTT/Ouvidoria/2009-274611
ANTT/Ouvidoria/2010-020952 ANTT/Ouvidoria/2010-007937 ANTT/Ouvidoria/2010-009801
ANTT/Ouvidoria/2010-015977 ANTT/Ouvidoria/2010-007930 ANTT/Ouvidoria/2010-004478
ANTT/Ouvidoria/2010-015563 ANTT/Ouvidoria/2010-007921 ANTT/Ouvidoria/2010-004491
ANTT/Ouvidoria/2010-011657 ANTT/Ouvidoria/2010-007904 ANTT/Ouvidoria/2010-009828
ANTT/Ouvidoria/2010-011651 ANTT/Ouvidoria/2010-007894 ANTT/Ouvidoria/2010-004072
ANTT/Ouvidoria/2010-014221 ANTT/Ouvidoria/2010-007883 ANTT/Ouvidoria/2010-002648
ANTT/Ouvidoria/2010-014350 ANTT/Ouvidoria/2010-007869 ANTT/Ouvidoria/2010-002661
ANTT/Ouvidoria/2010-008533 ANTT/Ouvidoria/2010-006889 ANTT/Ouvidoria/2010-002653
ANTT/Ouvidoria/2010-014338 ANTT/Ouvidoria/2010-006917 ANTT/Ouvidoria/2010-002545
ANTT/Ouvidoria/2010-014264 ANTT/Ouvidoria/2010-006903 ANTT/Ouvidoria/2010-002362
ANTT/Ouvidoria/2010-014274 ANTT/Ouvidoria/2010-009787 ANTT/Ouvidoria/2010-006814
ANTT/Ouvidoria/2010-014243 ANTT/Ouvidoria/2010-006707 ANTT/Ouvidoria/2010-002354
ANTT/Ouvidoria/2010-010198 ANTT/Ouvidoria/2010-006736 ANTT/Ouvidoria/2010-002341
ANTT/Ouvidoria/2010-010143 ANTT/Ouvidoria/2010-006805 ANTT/Ouvidoria/2010-002326
ANTT/Ouvidoria/2010-010772 ANTT/Ouvidoria/2010-006877 ANTT/Ouvidoria/2010-002319
ANTT/Ouvidoria/2010-011163 ANTT/Ouvidoria/2010-006820 ANTT/Ouvidoria/2010-002298
ANTT/Ouvidoria/2010-009587 ANTT/Ouvidoria/2010-006868 ANTT/Ouvidoria/2010-002293
ANTT/Ouvidoria/2010-010024 ANTT/Ouvidoria/2010-006947 ANTT/Ouvidoria/2010-002260
ANTT/Ouvidoria/2010-010032 ANTT/Ouvidoria/2010-006941 ANTT/Ouvidoria/2010-002202
ANTT/Ouvidoria/2010-010066 ANTT/Ouvidoria/2010-006930 ANTT/Ouvidoria/2010-002184
ANTT/Ouvidoria/2010-010071 ANTT/Ouvidoria/2010-006675 ANTT/Ouvidoria/2010-002172
ANTT/Ouvidoria/2010-010083 ANTT/Ouvidoria/2010-006686 ANTT/Ouvidoria/2010-002163
ANTT/Ouvidoria/2010-009574 ANTT/Ouvidoria/2010-006625 ANTT/Ouvidoria/2010-001887
ANTT/Ouvidoria/2010-009594 ANTT/Ouvidoria/2010-006699 ANTT/Ouvidoria/2010-002107
ANTT/Ouvidoria/2010-009620 ANTT/Ouvidoria/2010-006650 ANTT/Ouvidoria/2010-001891
ANTT/Ouvidoria/2010-009052 ANTT/Ouvidoria/2010-006666 ANTT/Ouvidoria/2010-001653
ANTT/Ouvidoria/2010-008671 ANTT/Ouvidoria/2010-005188 ANTT/Ouvidoria/2010-001644
ANTT/Ouvidoria/2010-008573 ANTT/Ouvidoria/2010-005202 ANTT/Ouvidoria/2010-001624
ANTT/Ouvidoria/2010-008560 ANTT/Ouvidoria/2010-005215 ANTT/Ouvidoria/2010-001607
ANTT/Ouvidoria/2010-009690 ANTT/Ouvidoria/2010-005224 ANTT/Ouvidoria/2010-001554
ANTT/Ouvidoria/2010-008544 ANTT/Ouvidoria/2010-005240 ANTT/Ouvidoria/2010-001466
ANTT/Ouvidoria/2010-008521 ANTT/Ouvidoria/2010-005262 ANTT/Ouvidoria/2010-001359
ANTT/Ouvidoria/2010-008509 ANTT/Ouvidoria/2010-005286
ANTT/Ouvidoria/2010-009697 ANTT/Ouvidoria/2010-005179

36.2. Consolidação dos aspectos mencionados:

- Utilização do esperanto nas placas de comunicação visual do TAV Brasil.

36.3. Comentário

Os projetos de comunicação visual nas instalações e dependências do sistema ferroviário de passageiros por trens de alta velocidade deverão adotar padrões utilizados internacionalmente para este fim.