

VALOR ECONÔMICO

Data : 30/07/2010 Editoria : Brasil
Pág. : A2 Coluna :

MATÉRIA
SOBRE O SETOR DA
CONSTRUÇÃO CIVIL

Índice de nacionalização exigido para trem-bala é inviável, avaliam empresas

Samantha Maia, de São Paulo

Representantes de empresas interessadas no projeto do trem de alta velocidade (TAV) entre Rio e São Paulo dizem que índices de nacionalização exigidos pelo edital não são possíveis de serem seguidos. O argumento é que a indústria brasileira não possui empresas especializadas nessa tecnologia e por isso não teria capacidade de atender à demanda do empreendimento. Essa foi uma das questões levantadas ontem, durante sessão pública para esclarecimento de dúvidas sobre o edital.

Hélio França, superintendente da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), explica que o edital garante uma flexibilização da regra, caso seja provada uma inviabilidade econômica ou técnica, o que deverá ser analisado caso a caso. A agência ficou de avaliar a sugestão de ser incluído também o critério de segurança.

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) realizou um levantamento no mercado nacional para determinar os índices de nacionalização. Segundo essa prospecção, ficou determinado que o material rodante do trem-bala deverá começar nos dois primeiros anos com 15% de produção brasileira e chegar a 60% até o fim da concessão de 40 anos. Para trilhos e dormentes, o índice de nacionalização começará em 30% e deve chegar a 90% ao fim da concessão.

Outra questão, levantada por Masao Suzuki, vice-presidente da Mitsui, foi sobre a ANTT ter utilizado o padrão europeu de tecnologia como referência para as especificações do projeto no edital. Para ele, "isso impedirá a diversificação da tecnologia". Segundo França, porém, não há esse risco. "O edital estabelece que qualquer proponente poderá apresentar o seu projeto com as respectivas normas. As normas europeias foram usadas apenas como referência. São padrões genéricos", diz o superintendente da ANTT, sem convencer, no entanto, o executivo.

A sessão mostrou que há muitas dúvidas entre os investidores em relação às regras de transferência de tecnologia. Um dos pedidos enviados à ANTT foi de que a empresa pública, a

Etav, ou o agente nacional que receberá a tecnologia, assumam os custos da transferência.

A possibilidade de a receptora da tecnologia concorrer futuramente com a transferidora em licitações internacionais foi outra preocupação levantada. O edital apenas restringe que a transferência se dê entre concorrentes hoje no Brasil. "Esse pedido não tem lógica, pois qual será o mercado que empresa que receberá a tecnologia terá para atuar? Esse pedido pode ser avaliado, mas não haverá restrição de mercados", diz o superintendente da ANTT.

Foi pedido à ANTT que fosse revista a decisão de não haver compartilhamento, entre a Etav e a transferidora da técnica, dos avanços da tecnologia utilizada no trem-bala. Segundo o edital, os aperfeiçoamentos da tecnologia feita pela Etav a partir da transferência ficarão exclusivamente com a empresa pública.

A única garantia da transferidora da tecnologia fora do projeto do trem-bala será receber 20% do valor cobrado eventualmente pela Etav para repassar o conhecimento a outras empresas no país.

Entre as responsabilidades da futura concessionária que foram esclarecidas durante a sessão está o investimento em linhas de transmissão de energia que alimentarão o trem-bala. Os fundos de pensão, por sua vez, poderão integrar o consórcio no período entre a abertura dos envelopes e a assinatura do contrato, sem que isso seja considerado, porém, na qualificação do consórcio. O esclarecimento foi pedido pela Funcef.

A Comissão de Avaliação da ANTT tem 20 dias para esclarecer todos os questionamentos. Após finalizar a licitação, com a abertura dos envelopes no dia 16 de dezembro, a próxima fase será obter a licença ambiental prévia, sob responsabilidade da ANTT. França explica que, após a assinatura do contrato, o consórcio terá 120 dias para apresentar as informações específicas do trajeto, e a partir disso começa a preparar o EIA-Rima. "Hoje temos o termo de referência para dar início aos estudos", diz França.