

NOTÍCIAS ZECA DIRCEU

Construtoras convocam empreiteiras para licitação do trem-bala

13/06/2011

A menos de um mês da entrega das propostas, marcada para 11 de julho, os fabricantes de trens de alta velocidade estão procurando as grandes empreiteiras para fechar um acordo que viabilize sua entrada na concorrência do trem-bala. As negociações têm ocorrido diariamente e entre alguns fabricantes é forte a percepção de que as empreiteiras também entrarão na disputa. A Andrade Gutierrez confirma seu interesse e, nos bastidores, sabe-se que negocia com franceses e coreanos, mas está mais próxima dos japoneses.

Disputa por empreiteiras para ir ao leilão

Trem-bala: Fabricantes de trens, como a Bombardier, namoram os cinco principais grupos para formar consórcios

André Borges | De Brasília

A menos de um mês da data de entrega das propostas comerciais, os fabricantes de trem de alta velocidade estão se engalfinhando pelas empreiteiras para fechar um acordo que viabilize a entrada na concorrência pelo trem-bala. No dia 11 de julho, o governo recebe os envelopes dos consórcios interessados. No dia 29, abrirá as propostas. No centro das discussões estão as cinco maiores construtoras do país: Camargo Corrêa, Odebrecht, Andrade Gutierrez, OAS e Queiroz Galvão. Nenhuma empreiteira quer falar sobre o assunto. As negociações têm ocorrido diariamente e, entre os principais fabricantes de trem, é forte a percepção de que essas companhias entrarão juntas na disputa pelo trem-bala que vai ligar Campinas, São Paulo e Rio de Janeiro. "Ninguém acredita que esse projeto vá para frente sem que essas empreiteiras estejam reunidas", diz o diretor de uma fabricante multinacional. "Isso ajuda a diluir o risco de um projeto desse porte".

O Valor apurou que, poucos dias atrás, essas cinco empreiteiras sentaram à mesma mesa com representantes da Bombardier, em São Paulo. A princípio, a fabricante canadense trabalhava apenas com a possibilidade de vender seus equipamentos para o consórcio vencedor do leilão,

ou seja, a companhia não entraria como sócia do negócio. Agora, porém, a Bombardier está aberta a entrar como investidor direto no empreendimento.

A maior dificuldade que os fabricantes de trem enfrentam está ligada ao peso da responsabilidade que teriam de assumir ao se associarem ao projeto. "Queremos participar, mas não podemos nos expor ao mesmo risco que o de uma empresa de construção civil. Nossa participação nesse projeto é só de 15%. As responsabilidades precisam levar isso em conta", afirma representante de um outro fabricante, que também prefere não se identificar.

O consórcio coreano, que até o ano passado despontava como preferido na briga pelo projeto, ainda está se reestruturando. Antes do primeiro adiamento do leilão, em novembro, os coreanos eram os únicos que contavam com um grupo formado e uma proposta fechada nas mãos. De lá para cá, seus parceiros locais de construção civil deixaram o consórcio. Hoje, após dois adiamentos do leilão, o concorrente asiático ainda não fechou acordo com empreiteiras locais. Nos bastidores, chegou a ser dito que o grupo estaria enfraquecido e que corria o risco de não entrar na disputa. A versão é negada por Paulo Benites, representante do consórcio coreano. "Estamos seguros de que temos a melhor oferta e vamos entregar nossa proposta na data marcada", disse.

Do lado do governo, está previsto que nesta semana sejam publicadas algumas alterações no edital do trem-bala, como a flexibilização de locais para a construção das estações e a adequação dos processos de transferência tecnológica, que passará a ser feito com o consenso entre o governo e o consórcio construtor.

Nos últimos dias, foi ventilada a possibilidade de o governo adiar, mais uma vez, a realização do leilão. O governo nega qualquer movimentação para isso. "Não recebemos nenhum pedido de adiamento e as negociações estão avançadas. Estamos certos de que o leilão vai ocorrer", disse Bernardo Figueiredo, diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

O trem de alta velocidade está orçado em R\$ 33,4 bilhões pelo governo, mas o mercado calcula que o TAV custará mais de R\$ 50 bilhões. O edital prevê que até R\$ 20 bilhões sejam financiados pelo BNDES. Outros R\$ 3,4 bilhões serão injetados pela União na estatal Etav, criada para bancar desapropriação de imóveis e estudos. O consórcio que vencer a disputa tem que entrar com capital próprio de algo entre R\$ 3 bilhões e R\$ 4 bilhões para tocar as operações nos primeiros anos de obra. Leva o leilão aquele que apresentar a menor tarifa para uma viagem entre São

Paulo e Rio, em classe econômica. O valor teto estabelecido pelo governo é de R\$ 199,00 para este trecho.

Fonte: Valor Econômico