

—primeira página—

QUAL SERÁ O FUTURO E O DESTINO DOS TRILHOS?

As últimas manchetes de jornais nos levam a necessidade de uma grande reflexão

1) GOVERNO VAI CRIAR ESTATAL PARA TREM-BALA – FANTASMA DA REDE

DANIEL RITTNER, DE BRASÍLIA - 16/02/2009

2) NOVA ESTATAL ONDE A VELHA AINDA EXISTE O GLOBO - 17/02/09

3) ESTATAL DO TREM-BALA SAI ATÉ FIM DE ANO – MALDIÇÃO

MÔNICA TAVARES – O GLOBO - 18/02/2009

A Associação de Engenheiros Ferroviários – AENFER, uma das 12 (doze) Associações regionais co-irmãs, filiadas da Federação das Associações de Engenheiros Ferroviários – FAEF, diante desse cenário vem se pronunciar e convidar a Sociedade Brasileira a, mais uma vez, relembrar e analisar os fatos reais que aconteceram no Setor Ferroviário. Para isso, teremos que fazer uma pequena viagem no tempo para termos de fato resposta à pergunta que não quer calar:

QUAL SERÁ O FUTURO E O DESTINO DOS TRILHOS?

Alguns pontos terão que ser revistos:

- O MODELO DE DESESTATIZAÇÃO ADOTADO NAS FERROVIAS SEMPRE PRECISOU DE ADEQUAÇÕES.

Pois foi feito apressadamente, com falta de cuidado nas decisões e no gerenciamento, ocasionando grande perda de patrimônio e de profissionais qualificados ao longo de décadas. Achava-se que somente tendo ênfase na gestão tudo estaria resolvido.

- DEMISSÃO MACIÇA DE EMPREGADOS.

Houve um massacre na classe ferroviária muito maior do que estas 4.300 demissões na Embraer ou das 1200 da VALE, anunciadas pela imprensa ultimamente. Na RFFSA aconteceram mais de 30.000 demissões durante os Governos de Collor, FHC e de LULA, e nada foi dito. Afinal, havia sido plantada firmemente a idéia de que o problema das Ferrovias era causado pelos ferroviários e não pela total inexistência de uma Política de Transportes para o País e para o Setor, e de falta de financiamentos para expansão da malha. Quando as malhas foram concedidas, as Concessionárias demitiram os ferroviários que detinham conhecimentos e agora estão sendo obrigadas a contratarem ferroviários mais experientes, que ainda estão em condições de trabalho, com a finalidade de transmitirem conhecimentos para os novos, pois não existem no mercado instituições com este saber. Perdemos nestes doze anos, um tempo precioso para crescimento das nossas ferrovias.

- NECESSIDADE DE UM MARCO REGULATÓRIO PARA O SETOR.

No Modelo equivocadamente escolhido para o Setor ferroviário esqueceram do Marco Regulador. A Agência Nacional de Transportes Terrestres só foi criada seis anos após o início das Concessões, deixando um enorme vazio gerencial. Hoje a Agência já reconhece a necessidade de um novo rumo para sua atuação.

AAENFER / FAEF com intuito de esclarecimento e, ao mesmo tempo, de solucionar da melhor maneira o grave problema criado no Setor Ferroviário, vem sugerindo, desde 1995, alternativas que, sem sombra de dúvida, trariam um crescimento e um desenvolvimento para o país.

Voltemos ao tempo para um entendimento melhor:

Na década de 1990, com a edição da Lei 8031, de 12 de abril de 1990, o Governo instituiu o Plano Nacional de Desestatização e, através do Decreto nº. 473, de 9 de março de 1992, publicado em 19 de março de 1992, foram incluídas neste Programa (PND), as Empresas: Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, Rede Federal de Armazéns Gerais Ferroviários S.A. - AGEF e VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.

O estudo de modelagem da desestatização da RFFSA foi conduzido pelo BNDES, que optou pelo fracionamento das malhas da empresa, agrupando-as em macro-regiões.

A RFFSA foi, então, dividida em seis malhas regionais, sendo posteriormente agregada a Malha Paulista, oriunda da FEPASA, que constituiu a sétima. A Ferrovia Paulista S.A - FEPASA, que foi transferida pelo Governo Federal e incorporada à RFFSA, era constituída por 4.316 km de linhas férreas, cerca de 400 locomotivas e 11.000 vagões, com patrimônio da ordem de R\$ 3,4 bilhões e receita anual, no ano de 1998, de, aproximadamente, R\$ 160 milhões.

Assim, a RFFSA passou a ter um patrimônio de mais de R\$ 30 bilhões, abrangendo 19 estados da Federação.

O Governo decidiu transferir ao setor privado a concessão para exploração do serviço de transporte ferroviário de cargas nas diversas malhas por um período de 30 anos, renováveis por mais trinta, e arrendar os bens necessários à operação, constituídos pelas linhas, material rodante, pátios, sistemas, edificações e instalações, pois não existiria capital privado suficiente para adquirir-los, em virtude do vultoso patrimônio da empresa.

O processo de desestatização do setor ferroviário foi conduzido de modo extremamente célere, sem que tivessem sido tomados os devidos cuidados com a coisa pública, uma vez que ativos estavam sendo entregues para o setor privado, praticamente sem um

controle ou inventário com o estado dos milhares de bens ao longo da malha ferroviária.

A desestatização do setor ferroviário foi, sem sombra de dúvida, o maior fracasso da política de privatização, a começar pela modelagem desenvolvida pelo BNDES. Este modelo, que fracionou a malha da Rede em 7 sub-malhas, além da forte conotação política, desconsiderou diversos aspectos comerciais, com o agravante de que as Concessões, em grande parte, foram dadas aos consórcios formados pelos maiores usuários de cada malha.

Assim, o transporte, na maioria das vezes, ficou restrito a cargas específicas. A integração entre as malhas praticamente não existe, o que faz com que a distância média de transporte esteja em torno de 400 km, reduzindo a competitividade da ferrovia - com o modal rodoviário, pois ela só é vantajosa para grandes volumes e distâncias a partir de 400km.

O patrimônio operacional que foi arrendado para as Concessionárias não vem sendo devidamente mantido, o que vem causando prejuízos enormes para a Nação, já que o mesmo foi construído com recursos públicos por mais de um século e não pode ser impunemente dilapidado e espoliado por terceiros que tem a obrigação de dele cuidar.

Se não for feita uma intervenção imediata, com a respectiva correção de rumos, há risco de, em cinco ou seis anos, toda a malha ferroviária estar deteriorada a ponto de não ser mais possível a operação em grande extensão dela.

Atualmente, em algumas malhas, já são críticas as situações da via permanente, das instalações fixas e do material rodante, se fazendo necessário o aporte de alguns milhões de reais para se restabelecer a situação existente à época da desestatização.

Do acima exposto, vê-se claramente que a modelagem adotada não foi a mais indicada, fazendo-se necessário uma adequação da mesma, respeitando-se os contratos, tanto da parte do Governo como das Concessionárias, e de forma a se evitar o colapso das malhas como o que aconteceu em 1951, e que ensejou a criação da RFFSA, em 1957.

Vemos com extrema preocupação um plano concebido pelo Governo de injetar bilhões de reais nas Concessionárias, muitas delas falidas ou em estado pré-falimentar, sem se ter um Plano de Investimentos pré-determinado por uma Política Nacional de Transportes, com suas prioridades definidas. A garantia desses créditos seria um fundo a ser formado com os pagamentos dos contratos de arrendamento dos bens vinculados às Concessões. Ironicamente algumas delas estão inadimplentes com essas obrigações. Na verdade, são atualmente receitas da extinta RFFSA e, desta forma, em nosso entendimento, não podem servir de garantia para