

Requerimento de informação nº , de 2003
(Do Senhor Deputado Miguel Arraes)

Solicita informações ao Excelentíssimo
Senhor Ministro dos Transportes sobre a
Ferrovia Transnordestina.

Senhor Presidente,

Nos termos do art. 50, parágrafo 2º da Constituição Federal, combinado com os arts. 115 e 116 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, solicito seja encaminhado ao Senhor Ministro dos Transportes, Sr. Anderson Adauto, o seguinte pedido de informações:

“Por decreto publicado recentemente, foi instituído um grupo de trabalho encarregado de encaminhar as providências necessárias à construção da Ferrovia Transnordestina. Trata-se de uma das mais antigas reivindicações da Região Nordeste que o presidente Lula quer ver atendida com brevidade, de acordo com recente pronunciamento.

A Ferrovia Transnordestina é apenas um trecho da malha ferroviária de 4.238,50 km de extensão ao longo dos estados do Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco e Alagoas. Sua importância reside no fato de que ela fará à ligação entre a parte navegável do Rio São Francisco e os terminais ferroviários da malha de todos esses estados.

É necessário ter em conta, por conseguinte, a situação em que se encontram os 4.238,50 km e o desempenho da atual concessionária que arrematou o direito de explorá-los em 18 de julho de 1997. O patrimônio entregue

à Companhia Ferroviária do Nordeste (CFN) representa um valor estimado de R\$ 3 bilhões, acumulado em mais de um século de existência.

No entanto, a malha nordestina era considerada a mais difícil de ser leiloadas pois apresentava grande déficit operacional em razão da situação das velhas linhas. Por isso recebeu, antes do leilão, tratamento especial da RFFSA, que investiu R\$ 105 milhões em melhoramentos na via férrea, sinalização, vagões e redução do quadro de pessoal por meio do Programa de Incentivo ao Desligamento.

A concessionária compradora não arcou com o ônus de qualquer dívida, pois a RFFSA continuou como única responsável pelos débitos existentes, inclusive pelas obrigações trabalhistas dos seus empregados transferidos para a concessionária, relativas ao período anterior à data de transferência do contrato de concessão.

Além disso, o preço do arrendamento foi insignificante, apenas R\$ 15,8 milhões, sendo 20% de sinal, carência de três anos e 108 parcelas trimestrais a serem pagas em 30 anos.

Segundo se alega, essas concessões e outras foram feitas para que a CFN pudesse dispor de recursos próprios para investir na recuperação da ferrovia. Tanto é assim que a cláusula 9.1, inciso XXX do contrato de arrendamento, diz que todos os recursos necessários à exploração da concessão deverão ser providos por conta e risco exclusivo da concessionária.

Acontece que a CFN nada fez ao longo de quase seis anos. É o que diz a auditoria realizada sob determinação do Tribunal de Contas da União, cujo relatório data de dezembro de 2002. Basta citar trechos que dão uma idéia da situação da ferrovia:

‘Cogitou-se sobre a influência da falta de conservação da via permanente nas falhas das locomotivas, resultando em constantes paradas das máquinas para manutenção corretiva. Isso porque a baixa velocidade de percurso (velocidade média de percurso de 14 km/hora), imposta pelas más condições da via, faz com que o motor de tração produza uma alta corrente elétrica, com superaquecimento e conseqüente queima do motor.’

Para que se tenha um idéia da trágica – ou ridícula – situação da malha, basta lembrar que, no século XIX, quando reinava a Rainha Vitória no Reino Unido, os trens ultrapassavam 25 km/hora de velocidade. A aspiração da empresa, segundo informações dos auditores, é a de atingir 20 km/hora, pelo menos, para reduzir 50% das falhas das locomotivas que deveriam ser mais potentes.

Ora, como acentua o relatório de auditoria: “A CFN não dispõe de recursos para a compra de locomotivas e os reparos são feitos com a canibalização das que restam.

Verifica-se que não há locomotivas, assim como não existem linhas utilizáveis, ainda segundo o relatório. E, além disto, pode ser visto nas fotos tiradas pelos ferroviários, os mesmos que elaboraram um relatório de denúncia:

- *‘No trecho São Luiz – Teresina, é alta a taxa de dormentes que não servem, o que limita a velocidade;*
- *No trecho Fortaleza – Recife (Kms 237/239 e 359/362), as condições seriam melhores em razão de reparos feitos antes do arrendamento, mas o “restante encontra-se em geral com grandes proporções (mais de 40%) de dormentes que não servem;*
- *No trecho Recife – Propriá, o tráfego encontra-se interrompido entre Palmares (PE) e Lourenço de Albuquerque (AL) desde junho de 2000, quando as*

chuvas danificaram as linhas, o que impede a ligação do Nordeste com a malha Centro – Sul;

- *Entre Recife e Salgueiro, o tráfego está suspenso;*
- *Entre Itabaiana e Macau, o tráfego está suspenso’.*

Em suma, o tráfego está suspenso em mais de um terço da malha e, no restante, os trens andam com extrema dificuldade. É com muita boa vontade que ainda se considera tudo isso uma ferrovia, sobretudo porque ela não está sendo recuperada, mas permanentemente depredada, como se vê nos fotos tiradas pelos ferroviários.

Noutros termos, a situação atual é muito pior do que antes do arrendamento, como atestam os auditores do TCU:

‘Uma comparação importante pode ser feita com a produção da malha como estatal e como iniciativa privada. Comparando-se as duas situações – estatal e privada – conclui-se que a CFN até o momento não conseguiu ultrapassar a produção da RFFSA, mesmo com os problemas enfrentados pela estatal, tais como a falta de investimentos e os custos advindos da rigidez da legislação que rege o setor público (licitação e pessoal).’

Tais resultados não são de se estranhar uma vez que a CFN foi criada somente para conseguir a concessão e tentar a aventura de tocar um negócio que, destina-se tão somente a captar dinheiro do poder público. A Companhia não tem experiência na administração de ferrovias, nem as julga rentáveis, conforme declaração do seu representante aos auditores:

‘A Malha Nordeste não é um negócio em si: mas pode ser utilizada para tornar viável os demais negócios que os acionistas exploram na região.’

Três empresas são sócias da CFN: a Taquari Participações, da qual não se tem referências, e duas grandes companhias: a Vale do Rio Doce e a Siderúrgica Nacional. Nenhuma delas tem negócios visíveis no Nordeste. Seria de se supor que a Siderúrgica pretendesse vender trilhos ou entregá-los para constituir o capital da CFN.

Não é isso, porém, o que diz o relatório:

‘Como o trilho é importado, não há estoque desse material na CFN, pois isso gera custos. Anteriormente, a empresa comprava os trilhos que a Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) trocava em suas linhas da Estrada de Ferro Carajás.’

É claro que para as duas companhias tal fornecimento seria um pequeno negócio e não justificaria o interesse pela concessão. A Siderúrgica parece até ter abandonado a produção de trilhos, fugindo a um dos objetivos para que foi construída.

Não resta dúvida que o interesse da CFN e dos seus sócios reside apenas na obtenção dos incentivos, que lhes permitissem utilizar parte do seu imposto de renda, e em alavancar financiamentos do BNDES a juros baixos. Com tais recursos, diretamente ou por meio de outra empresa que estariam constituindo, ganhariam também na realização das obras, sem empregar qualquer capital próprio, como aconteceu até agora.

Essa mesma manobra financeira, se assim pode ser chamada, teria sido utilizada na compra das outras companhias sócias da CFN.

O BNDES descontou debêntures emitidas pelos compradores, em montante que equivale ao patrimônio de que dispunham, a pretexto de facilitar o processo de privatização.

De qualquer forma, se o leilão foi o espetáculo mostrado pelas TVs, dos bastidores desses negócios existem poucas publicações. Mas elas permitem dizer que a privatização foi uma transferência de patrimônio nacional para a mão de poucos.

Não se venha alegar que tais suposições e afirmações só existem na cabeça de quem defende a presença do Estado nos setores estratégicos, chaves do desenvolvimento do país. Já existiram ou podem existir ferrovias exploradas por empresas privadas com o aplauso de todo o mundo.

É pena que só uma possa ser destacada – a Ferrovia Teresa Cristina, mencionada no relatório apresentado pelo Ministro Humberto Souto ao analisar a situação das ferrovias. De todas as que foram estudadas, foi ela que apresentou melhores resultados, concluindo o Ministro:

“...pode-se inferir que esse bom desempenho da citada operadora deve-se, entre outros, a dois importantes fatores já abordados: a alocação de investimentos em níveis adequados e o dimensionamento correto do seu corpo funcional.”

Em tais casos, quando a concessionária presta bons serviços à população, não há razão para estatizá-la, nem para negar-lhe suporte financeiro. Mas, quando não há o mesmo desempenho e tudo se resume à caça de dinheiro público a juros baixos, é preciso uma forte negativa para a liquidar com as práticas que existiam.

É o que todos esperam da atual administração e é o que foi sinalizado pelo Governo federal, em 29 de maio, quando decreto ministerial suspendeu a extinção

da RFFSA por 180 dias. Em matéria publicada pelo Jornal do Brasil de 30 de maio, o ex-ferroviário Osmar Rodrigues, membro da Comissão de Transportes do Partido dos Trabalhadores, disse que: “Esta é a oportunidade que vemos de se apurar os escândalos e desmandos que levaram à maior empresa ferroviária da América Latina a ser retalhada. (...) Devido à falta de visão nacional das empresas que assumiram as seis malhas distintas, por exemplo, uma carga que sai do Rio Grande do Sul não chega mais ao nordeste.” O Procurador da República Luiz Cláudio Pereira Leivas, deixou claro em seu último ofício à Comissão de Liquidação da RFFSA, a importância de se adiar ao máximo o extermínio da Rede. Para ele, é preciso apurar cada uma das várias irregularidades apontadas para evitar que o país absorva o prejuízo ao patrimônio da empresa que, na conta dos liquidantes, gira em torno de R\$ 6 bilhões.”

Diante do exposto, solicito do Excelentíssimo Senhor Ministro dos Transportes, a seguinte informação:

- 1) Quais os compromissos governamentais com o financiamento da construção da Ferrovia Transnordestina, da empresa concessionária Cia. Ferroviária do Nordeste (CFN).

Diante do exposto, solicito sejam tomadas as providências cabíveis quanto ao envio do presente requerimento.

Sala das Sessões, em 25 de junho de 2003.

Deputado Miguel Arraes