



REQUERIMENTO DE INFORMAÇÕES Nº , DE 2003. (DA SRA. ALICE PORTUGAL)

Requer ao Exmo. Sr. Ministro dos Transportes informações sobre as concessionárias que exploram o transporte ferroviário no Brasil, o cumprimento das metas estabelecidas nos contratos de privatização e o volume de recursos públicos repassados a cada empresa.

Senhor Presidente,

A privatização das ferrovias brasileiras se deu dentro de um processo obscuro, eivado de suspeitas, sem a mínima preocupação em resguardar os interesses nacionais e sem o cuidado de criar rígidos mecanismos de controle por parte do Estado.

As metas anuais de transporte de produção estabelecidas nos contratos de concessão não foram cumpridas pelas concessionárias, que, ao contrário de receberem multas e punições, terminaram tendo suas metas revistas para baixo pela Secretaria de Transportes Terrestres do Ministério dos Transportes.

Apesar de ter havido um aumento médio de 23% no volume transportado desde 1996, quando começou a desestatização do setor, as concessionárias não cumpriram o mínimo previsto nos contratos, alegando em sua defesa que as metas foram superestimadas e que o país enfrenta uma recessão econômica.

O governo privatista do presidente Fernando Henrique Cardoso vendeu as malhas Oeste, Centro-Leste, Sudeste, Tereza Cristina, Nordeste, Sul e Paulista, da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), entre março de 1996 e novembro de 1998. A mais cara foi a Malha Sudeste, que custou R\$ 2,269 bilhões entre o valor da concessão (o direito à exploração do trecho) e do arrendamento (espécie de aluguel), e foi adquirida pela MRS Logística. A mais barata, a Malha Nordeste, custou R\$ 60,63 milhões. A Companhia Vale do Rio Doce participa da administração da Ferrovia Centro-Atlântica (Malha Centro-Leste) e da Companhia Ferroviária do Nordeste (Malha Nordeste).



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Deputada Alice Portugal – PCdoB/BA

A MRS teria de transportar, de acordo com as metas, 26 bilhões de toneladas por quilômetros úteis (TKU) no quinto ano de operação. A Centro-Atlântica teria de chegar a 10,3 bilhões; a Ferrovia Novoeste (Malha Oeste), 2,8 bilhões; a Ferroviária do Nordeste, 1,8 bilhão; e a Ferrovia Sul-Atlântica, atual América Latina Logística do Brasil (Malha Sul), 11,7 bilhões. A Ferrovias Bandeirantes, ou Ferroban (Malha Paulista) comprometia-se a crescer 10% no terceiro ano e a Ferrovia Tereza Cristina (Malha Tereza Cristina), a atender à necessidade de suprimento de carvão à Eletrosul. Nenhuma cumpriu sua meta e não se tem notícia de sanções impostas pelo poder público.

A exemplo das concessionárias dos serviços de energia e de telecomunicações, os grupos privados que exploram as ferrovias estão forçando o governo a redefinir os contratos que assinaram, a alterar a política tarifária, a financiar seus investimentos e até mesmo a voltar a ser sócio das ferrovias privatizadas, obviamente com participação minoritária e sem poder de decisão.

Na Bahia, o Sindicato dos Ferroviários da Bahia e Sergipe (Sindferro) tem feito reiteradas denúncias em relação a Ferrovia Centro-Atlântica (FCA) – que venceu a privatização da malha ferroviária dos dois Estados – acusada de descumprir metas exigidas pela privatização e de submeter os empregados a péssimas condições de trabalho. Segundo estas denúncias, na Ferrovia Centro-Altântica um único maquinista tem de executar seis trabalhos diferentes e ser, também, agente de estação, auxiliar de maquinista, manobrador, operador e mecânico.

A rede empregava 1.791 pessoas até 1º de setembro de 1996, quando a Ferrovia Centro-Atlântica assumiu a concessão da malha. Atualmente menos de 500 empregados operam a ferrovia. A Centro-Atlântica também é acusada de ter investido menos que o necessário para recuperar as linhas e dar manutenção às locomotivas, muitas delas com mais de 40 anos de atividade. Quando uma peça quebra, não compram uma nova, tiram de outra máquina.

O somatório de tudo isso aumentou enormemente o número de acidentes registrados nos quase dois mil km da malha ferroviária da Bahia e Sergipe. Em 1996, quando a ferrovia passou ao controle da Centro-Atlântica foram registrados 359 acidentes. Em 1997 ocorreram 737 acidentes. Em 1998, 705. Em 1999, 755. Em 2000, 737 acidentes.

Diante do exposto, requeiro a Vossa Excelência, com base no § 2º do art. 50 da Constituição Federal, e no art. 116 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, a expedição de ofício ao Exmo. Sr. Ministro dos Transportes, deputado Anderson Adauto, solicitando as seguintes informações:



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Deputada Alice Portugal – PCdoB/BA

- 1- Quais as metas estabelecidas nos contratos formados com cada uma das concessionárias que exploram as ferrovias privatizadas?
- 2- Todas as concessionárias cumpriram tais metas? As que não cumpriram, em que percentuais deixaram de honrar os termos pactuados e quais penalidades sofreram?
- 3- Quantas linhas ferroviárias de transporte de cargas e de transporte de passageiros existiam antes da privatização de cada uma das redes privatizadas e quantas existem hoje em operação?
- 4- Qual o montante de investimentos feitos por cada uma das concessionárias, ano a ano, nas ferrovias que exploram?
- 5- Quantos acidentes foram registrados, ano a ano, em cada uma das ferrovias privatizadas e o número de eventuais vítimas?
- 6- Qual o volume de recursos públicos repassados a cada concessionária após a privatização, seja na forma de isenções fiscais, seja através da concessão de financiamentos e quais as condições de cada financiamento concedido?

Sala das sessões da Câmara dos Deputados, em 31 de julho de 2003.

Alice Portugal
Deputada Federal