



DEPARTAMENTO DE TAQUIGRAFIA, REVISÃO E REDAÇÃO

NÚCLEO DE REDAÇÃO FINAL EM COMISSÕES

TEXTO SEM REVISÃO

COMISSÃO DE FISCALIZAÇÃO FINANCEIRA E CONTROLE		
EVENTO: Audiência Pública	Nº: 1267/10	DATA: 07/12/2010
INÍCIO: 15h07min	TÉRMINO: 17h25min	DURAÇÃO: 02h18min
TEMPO DE GRAVAÇÃO: 2h18min	PÁGINAS: 49	QUARTOS: 28

DEPOENTE/CONVIDADO - QUALIFICAÇÃO

SUMÁRIO: Audiência pública destinada a obter esclarecimentos sobre os acidentes ocorridos com o trem da empresa concessionária MRS Logística, na cidade de Nova Iguaçu, Rio de Janeiro, e com o trem da empresa ALL Logística, na cidade de Americana, São Paulo.

OBSERVAÇÕES
Notas taquigráficas SEM REVISÃO. O texto não deve ser publicado. Há oradores não identificados, cujos nomes podem ser confirmados na Redação Final.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - Boa tarde a todos.

Declaro aberta esta reunião de audiência pública, aprovada pelo Requerimento nº 370/2010, de minha autoria, destinada a obter esclarecimentos sobre os acidentes ocorridos com o trem da empresa concessionária MRS Logística, na cidade de Nova Iguaçu, Rio de Janeiro, e com o trem da empresa ALL Logística, na cidade de Americana, São Paulo, no mesmo requerimento acoplado de autoria do Deputado Vanderlei Macris.

Vou fazer a composição da Mesa. Convido para tomar assento à mesa os senhores: Marcus Expedito Felipe de Almeida, Gerente de Transporte Ferroviário de Cargas, em substituição ao Sr. Bernardo Figueiredo, Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres — ANTT; o Sr. Sérgio Henrique Carrato, Gerente de Concessão e Arrendamento da concessionária MRS Logística; o Sr. Pedro Roberto Oliveira Almeida, Diretor de Relações Institucionais da América Latina Logística Malha Paulista S/A; e o Sr. Leonel Munhoz Coimbra, Assessor da Primeira Secretaria de Controle Externo do Tribunal de Contas da União — TCU.

Comunico que a Procuradoria-Geral da República informou, por meio de ofício, que o Procurador-Geral da República não poderia participar da audiência em virtude de compromissos assumidos anteriormente.

Vou passar uma orientação rápida aos convidados. Antes de iniciar as exposições, quero fazer alguns esclarecimentos, de acordo com o Regimento Interno desta Casa. O tempo reservado para cada convidado é de 20 minutos, mas eu não vejo por que ultrapassá-los. Àqueles que precisaram estender, não há problema. Mas a prorrogação fica a nosso critério; havendo necessidade, nós autorizaremos. Cada Deputado inscrito para interpelar o expositor poderá fazê-lo estritamente sobre o assunto da exposição, por 3 minutos, tendo o interpelado igual tempo para responder, facultadas a réplica e a tréplica, pelo mesmo prazo, vedado ao orador interpelar qualquer um dos presentes.

Temos duas concessionárias, o TCU e a ANTT. Vou passar a palavra às concessionárias. Posteriormente, passamos à ANTT; e, por último, ao TCU.

Passo a palavra ao Sr. Sérgio Henrique Carrato, Gerente de Concessão e Arrendamento da concessionária MRS Logística. Por favor, o senhor fique à vontade. Se o senhor quiser ficar em pé...



O SR. SÉRGIO HENRIQUE CARRATO - Boa tarde.

Vou tomar a liberdade de ficar de pé.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - O senhor está com o microfone, não há problema.

O SR. SÉRGIO HENRIQUE CARRATO - A MRS, participando desta audiência pública, gostaria de prestar alguns esclarecimentos sobre o acidente. Qualquer acidente ferroviário é lamentável, mas nós temos que colocar algumas condicionantes, fruto que observamos do ocorrido.

Não sei se todos que estão aqui poderão observar, mas eu gostaria de, antes de entrar especificamente na questão do acidente, apresentar a MRS Logística. Sei que talvez muitos já a conheçam, mas acho importante prestar alguns esclarecimentos, principalmente pelo fato de a MRS ser uma empresa que está completando 14 anos de existência. E é importante que todos saibam o que é o novo sistema ferroviário de cargas no País.

A MRS é um consórcio, foi a empresa vencedora do leilão do BNDES, ocorrido em 1995, em razão do Programa Nacional de Desestatização da rede ferroviária malha sudeste.

É importante destacar que a MRS é uma concessionária que cumpre regularmente todas as metas estabelecidas pelo poder concedente — inicialmente, Ministério dos Transportes e, posteriormente, a Agência Nacional de Transportes Terrestres. São duas metas estabelecidas pelo poder concedente para medir a eficiência da prestação de serviço público. A primeira são as metas de produção, aumento dos volumes; e a segunda é a redução do número de acidentes. À frente vocês vão poder observar como a MRS está se colocando sob esses dois indicadores.

Desde o início da nossa concessão, outro fato importante é que, até então, o sistema ferroviário vinha sob a gestão da Rede Ferroviária Federal, empresa estatal com mais de 50 anos de existência. A partir dos anos 80, houve uma degradação total do sistema ferroviário de cargas do País, e o BNDES, identificando essa situação, promoveu o leilão de desestatização. Vocês podem ver que, praticamente, nos 13 últimos anos, a MRS conseguiu mais do que triplicar o volume de carga transportada até então.



Outro fator importante é a geração de tributos e arrecadação para o Tesouro Nacional. Até faço um comentário aqui: se houvesse um representante do Tesouro Nacional, ele estaria demonstrando satisfação hoje. Até então, em 1995, o Tesouro só desembolsava, porque a Rede tinha uma deficiência de caixa muito grande. Era um prejuízo de praticamente um milhão de reais por dia. Hoje, a arrecadação é absurda. Só para vocês terem uma idéia, quanto aos valores pagos pela MRS e demais concessionárias, de um modo geral, só na questão da concessão e do arrendamento, a MRS paga mais de 200 bilhões por ano, mais os tributos. Isso representa até então, nos últimos seis anos, 43% de arrecadação de impostos acima do lucro líquido da empresa.

Então, foi um processo muito bem desenvolvido pelo Governo à época, que eliminou todo o passivo. Na verdade, o passivo que hoje é herdado pelo Governo, pela União é o passivo trabalhista. São mais de 40 mil ações que a Rede Ferroviária ainda detém e está sendo obrigada a pagar. Inclusive, a maioria dos pagamentos hoje são penhorados pela Justiça para pagamento desses tributos, dessas ações.

Outro fato importante é a questão do investimento. O investimento que nós realizamos nos últimos anos, na verdade, desde o nosso início, é mais de 4 bilhões, com capital próprio, investimento totalmente MRS. Isso deu uma condição a um crescimento muito grande.

E nós temos um crescimento muito agressivo. Vocês poderão verificar na apresentação à frente.

Quanto a essa questão relacionada ao acidente, nós temos um programa muito forte na questão da prevenção de acidentes. Pelos nossos próprios indicadores, há evidências dessa redução de acidentes. Temos programas sociais. Apoiamos toda forma de programas de esporte, principalmente a parte do esporte amador.

Então, a MRS, dentro das concessões, tem um destaque muito grande.

Para vocês poderem observar essa questão que temos da nossa meta de produção. Ela está em uma série histórica, desde o início da nossa concessão. Começamos em dezembro de 1996, as metas começaram a ser medidas em 1997. Infelizmente, nos três primeiros anos e até no ano 2000, nós não conseguimos atingir a meta, até pelo estágio de degradação da malha ferroviária. É uma situação



muito ruim a questão da frota imobilizada de locomotivas de vagões. Tivemos de fazer um investimento muito grande na recuperação desses ativos, para conseguir colocá-los em movimento, em tráfego, para a geração da remuneração do transporte. A partir do ano 2000, houve um crescimento consistente, sustentável. Tivemos um período ali que foi a crise no final de 2008 e 2009, mas as metas foram superadas.

A agência, aqui representada pelo Dr. Marcus, no ano 2007, quando foram repactuadas as metas — a cada cinco anos elas são repactuadas —, podem ver, levantou bem o sarrafo. Foi mais de 33% a questão da meta estabelecida.

Esse ano agora, 2010, há a meta de 53 bilhões de TKU (Tonelada por Kilometro Útil), e a MRS deverá alcançar 57 bilhões de TKU. Então, é um crescimento expressivo, significativo, uma geração muito grande de divisas ao País, porque quando vocês forem ver o portfólio da MRS, perceberão que é muito focado na exportação.

Essa é a nossa malha. A malha sudeste engloba os três Estados: Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo. Estamos envolvidos diretamente na área de influência dos três principais portos do País — Porto de Santos, Porto de Itaguai e Porto do Rio de Janeiro. Nós temos os corredores.

É uma situação, Deputado, muito complicada para nós, da ferrovia, porque a nossa linha principal hoje é a linha do centro, que é a antiga Central do Brasil, dos anos de 1980, quase 200 anos de existência dessa ferrovia.

Então, uma herança muito forte essa questão de atravessar. A MRS atravessa 106 Municípios, tais como Rio de Janeiro, Belo Horizonte, São Paulo. Todo o Vale do Paraíba é atravessado pela linha férrea. Então, são mais de 600 passagens nível de herança que recebemos da rede ferroviária. É uma situação muito complicada.

Aí são os corredores que temos. Temos dois grandes corredores, que são o minério e carga geral, com destino ao Porto de Itaguai, Ilha de Guaíba, e a carga geral com destino ao Rio de Janeiro. Quanto à parte de *commodities* agrícolas, que vêm todo o interior de Goiás, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e São Paulo, destinado ao Porto de Santos. Esses são os corredores do MRS.



Quanto à questão do nosso volume transportado eu comentei, mas aí é só um perfil de como é. O *heavy haul* é a carga pesada, é o crescimento 211%. Crescemos também 212% da carga geral. Então, esse é o número que temos.

O portfólio é para se ver como é a nossa (*ininteligível*) na questão do transporte. O minério de ferro e exportação é representado com 61%. O minério de ferro, consumo interno, 9%. Quer dizer, a parte de minério da MRS é de 70%. É o grande volume, a carga pesada. Esse é o que temos hoje, o grande foco de transporte.

Aqui temos uma carteira de clientes. Grandes clientes, Vale, CSN, Usiminas, Gerdau. Isso só para vocês terem uma noção.

Aí gostaria de colocar a questão de redução de acidentes, que desde o início da concessão a MRS vem, sistemática e consistentemente, reduzindo o número de acidentes. Hoje, qual é o problema? O acidente ferroviário, o descarrilamento, um choque hoje são mínimos. O grande problema — aí precisamos realmente dessa participação das lideranças políticas, das comissões, da Comissão de Viação e Transportes — é a solução dos conflitos urbanos, é o trem de carga passando dentro de uma cidade. Isso não temos como resolver. É um problema social muito grave. É um problema no qual precisamos das Lideranças políticas, porque o atropelamento, o abalroamento é uma situação extremamente complicada. Os nossos trens, os trens da própria ALL, das outras concessionárias, são trens longos, são trens com mais de mil metros de comprimento.

Então, quando o trem para, ele fecha as passagens de nível, impede o ir e vir das pessoas. É uma situação extremamente complicada, porque não adianta se as ferrovias não tiverem o apoio do Governo Federal, do próprio Governo do Estado. Estamos hoje com um trabalho muito grande com o DNIT para resolver os problemas de infra-estrutura, que são a construção de viadutos, traçados. À frente vou dizer quais as ações que temos de tomar.

Essa é só uma participação da MRS. Vendo 100% da malha ferroviária MRS, só há 6% da malha. Ela responde por 28% do volume de transporte, investiu 28% do total do investimento das ferrovias, tem 21% em número de locomotivas e 18% em número de vagões.



Agora o nosso assunto em pauta. Lamentavelmente, gostaria de estar aqui dizendo sobre o crescimento da ferrovia, sobre os investimentos, mas temos de falar sobre um fato real, que foi um acidente ocorrido em Nova Iguaçu no último dia 12 de agosto, às 19h, que felizmente, embora tenha o número de 17 vítimas, nenhuma vítima fatal. A nossa preocupação foi muito grande. Precisamos realmente buscar um trabalho conjunto para solucionar a questão desses conflitos.

É importante destacar a questão das leis existentes, o decreto que regulamenta o transporte ferroviário, a dinâmica do acidente, como ocorreu o acidente, e os programas de investimentos, tanto o que a MRS realiza quanto aqueles que ela precisa da ajuda, principalmente do Governo.

Acho que o importante é o Código Brasileiro de Trânsito. É isso que regula toda a questão do trânsito em nosso País, e é um direito de todos nós.

Quero destacar o artigo 1º, do Código, que o trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever de novas entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito.

Então, em relação ao Sistema Nacional de Trânsito, que são as polícias, os Governos Municipais, Estaduais e Federais que criam esse sistema, há uma necessidade muito grande de uma fiscalização sobre o que ocorre. A maioria dessas passagens em nível existente é irregular, não poderia estar existindo, mas é uma herança recebida. Hoje, você fechar uma passagem de nível é a coisa mais complicada que há. Você não consegue fechar.

Dentro de todas as existentes, a única que a MRS autorizou, nos seus 14 anos, foi uma na cidade de Lorena, no Vale do Paraíba, que só foi autorizada depois que invocamos a agência, que foi ao local e fez a inspeção. A prefeitura assinou uma termo de responsabilidade, um convênio, e ela, hoje, é responsável pela manutenção, pela vigilância e pela cancela. Então, é isso que gostaríamos.

Em relação à questão das infrações, o que ocorre, de maneira geral, é que os veículos não respeitam a sinalização existente. É uma infração gravíssima não parar antes de cruzar uma passagem de nível. A penalidade é a multa e sete pontos na carteira. Na maioria dos acidentes, nem a autuação do motorista infrator é aplicada pela Polícia Militar.



Sobre o regulamento dos transportes ferroviários, que eu estava comentando, não podemos impedir a travessia das nossas linhas por outras vias, mas quem fixa os pontos de cruzamentos é a administração ferroviária, que, à época, era a Rede Ferroviária. Mas o § 4º é muito claro quando determina que o responsável pela execução daquele cruzamento é o responsável pela manutenção, pela vigilância. E quem foi o responsável por essas aberturas? Em quase 100% dos casos, os próprios municípios que necessitavam cruzar a linha férrea.

Infelizmente, na época, não houve uma preocupação da Rede Ferroviária em regulamentar essa responsabilidade, seja através de um instrumento legal ou de outra forma de convênio.

Sobre o acidente, há um inquérito policial que tem um número, na 58ª DP de Posse, Nova Iguaçu. O acidente ocorreu com um trem nosso, de carga, com 26 vagões carregados de produtos siderúrgicos, e um ônibus da Viação Tinguá. Dezessete pessoas se acidentaram. Graças a Deus, não houve nenhuma vítima fatal. Todos já estão em casa — isso ocorreu há algum tempo — sem nenhuma seqüela mais grave. O inquérito encontra-se em fase final, para ser relatado. Estamos fazendo todo o nosso trabalho.

Agora, eu gostaria que os senhores observassem a dinâmica do acidente. *(Segue exibição de imagens.)* Para que todos possam observar, temos aqui a linha do trem; aqui a estrada Luís de Lemos. Era nesse sentido que vinha o trem, em cima dos trilhos, a uma velocidade dentro da máxima permitida que é de 40 quilômetros por hora e aqui o sentido do ônibus. Vocês podem observar que o campo de visibilidade do motorista do ônibus era total. Não havia nenhuma barreira física que o impedisse de verificar a aproximação do trem. Vocês vão verificar, na frente, o tipo de sinalização existente, quer dizer, ele tinha total visibilidade da aproximação do trem. Existem várias placas de advertência no local, alertando sobre um cruzamento ferroviário. Esta foto, que foi tirada, logicamente, no dia seguinte, mas no horário do acidente, às 19h15, mostra o momento da aproximação do trem. Temos aqui os trilhos que estão iluminados. Este farol aqui é o trem se aproximando, a 200 metros e, aqui, a 50 metros. Desculpem, mas se o motorista não prestou atenção na aproximação do trem, com um farol nessa intensidade, realmente é muito complicado. Foge à qualquer situação de respeito às leis de trânsito.



Em relação à MRS o que estamos fazendo, permanentemente, para prevenir acidentes? Realizamos *blitze* em quase todas as passagens de nível. Como eu disse, somos três Estados, mais de 100 Municípios, mais de 600 passagens de nível. Então, fazemos uma campanha muito intensa de panfletagem. O que são as *blitze* nas passagens? Distribuição de panfletos de conscientização e educação no trânsito quando do cruzamento de uma passagem de nível.

Embora, seja obrigação dos Municípios o processo de revitalização e manutenção, a MRS o executa em sua grande maioria. É feita por nós a colocação de placas, troca da sinalização vandalizada ou furtada, pavimentação. Em todo o entorno da passagem de nível, colocamos dispositivo de segurança. É um trabalho permanente que fazemos.

Um trabalho que estamos fazendo também e doando a cada Município — inclusive, estou de posse de cópias para mostrar — é um Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental — o ETEAS, uma exigência que hoje o DNIT nos faz para que demos esses trabalhos. É como o próprio Presidente falou hoje: “Tendo um projeto consistente, recurso há”.

Então, é isso que estamos fazendo. Estamos elaborando esses estudos e doando aos Municípios. Os Municípios entram com esse pedido junto ao Governo para que o Governo, junto com a concessionária, possa elaborar um projeto executivo, buscar uma eliminação dessa passagem livre e o próprio projeto executivo, como eu falei.

E o próprio DNIT, um outro órgão que deveria estar nesta mesa aqui, tem um programa muito forte de prevenção de acidentes que vem sendo implementado, mas entendo que de uma maneira ainda muito pequena. Está muito tímido o programa do DNIT.

Ações necessárias do Governo. Gostaríamos de aproveitar a própria Comissão, junto com a Comissão de Viação e Transportes, para também cobrar um pouco dos órgãos de trânsito uma maior fiscalização das passagens livres, porque o desrespeito é muito grande. As pessoas não param, não respeitam a sinalização existente, colocam em risco a vida dos outros.

Outra coisa muito importante que temos de destacar, porque falamos aqui da questão das vítimas, é a questão do maquinista do trem, que não sai do trilho, está



dentro da condição segura da composição férrea e andando dentro de uma velocidade, porque todos os trens têm tacógrafos, identificam qual a velocidade e ele tem que respeitar.

Então, o maquinista está ali conduzindo o trem a uma velocidade de 40 quilômetros por hora, vêm as pessoas não respeitando a sinalização, apesar de estar lá o aviso para não cruzar a linha, e eles continuam cruzando. O motociclista passa na frente do trem, o carro, a moto, todo mundo, o ônibus, o caminhão. E quando há acidente, a responsabilidade toda cai em cima do maquinista. E ele não desrespeitou norma nenhuma, não infringiu nenhuma lei. E ele acaba sendo indiciado por homicídio culposo, está ali conduzindo um trem de carga. Uma locomotiva pesa 180 toneladas, e ele respeitando a velocidade. E há o outro lado que está com pressa, querendo chegar na frente, não tendo atenção no cruzamento, não tendo responsabilidade nenhuma e nem é autuado por uma multa de trânsito.

A questão do PROSEFER — Programa Nacional de Segurança Ferroviária. Esse é um programa do DNIT para eliminar os conflitos entre as operações ferroviárias e as funções urbanas. Esse é o maior programa hoje existente no setor ferroviário, para que possamos eliminar conflitos. É um trabalho que o DNIT vem executando, mas é o que eu falo: depende muito de liderança política. Os senhores podem ver toda a relação, pouca coisa na nossa malha. E é disso que precisamos.

E precisamos contar com o apoio do senhor, como representante da baixada fluminense, junto com o Dr. Pagot, para que possamos desenvolver novos investimentos na baixada fluminense.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS – Só pela oportunidade, que tipo de questão coloca esse plano? Que tipo de proposta faz para assegurar...

O SR. SÉRGIO HENRIQUE CARRATO – Construção de viadutos, retificação de traçado, construção de passarelas, variantes, contorno ferroviário.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS – O programa já fez muitas construções?

O SR. SÉRGIO HENRIQUE CARRATO – Eu tenho uma relação aqui que vou lhe mostrar, tá?

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS – Está bem.



O SR. SÉRGIO HENRIQUE CARRATO – Outra coisa é reconduzir o PAC 2. Quando o PAC 2 foi lançado em fevereiro deste ano pelo Presidente e à época pela Ministra Dilma, várias obras ferroviárias foram contempladas, exatamente essas que vimos elencando. Mas, infelizmente, elas foram retiradas e precisamos também usar as lideranças para que a questão das ferrovias retorne ao PAC 2.

Dentro do Plano Nacional de Logística e Transporte, a matriz existente hoje é: o que representa 100% da matriz transporte no Brasil? A ferrovia, hoje, está algo em torno de 20%. Há uma projeção de chegar a 30%. Mas para isso tem que mudar muita coisa, tem que haver muito investimento, como os novos eixos estruturantes ferroviários, que é a Norte-Sul, e outras ferrovias que estão em elaboração e execução.

E a última questão que eu gostaria de abordar é no sentido de mobilizar os Municípios, conforme aquilo que comentei, porque precisamos dessa união. Não adianta o Município querer executar sem ter o apoio das lideranças, do próprio Governo Federal. Devemos trabalhar isso conjuntamente com as ferrovias.

Então, esse é o meu recado final sobre isso.

E sua relação aqui, infelizmente está pequena, mas são várias obras: execução de obras de prolongamento, rebaixamento do leito ferroviário, contorno ferroviário. Estes são os Municípios: Três Lagoas, Maringá, Araraquara, Joinville, Santo Antônio, Itaú, Ourinhos, Sumaré. Valores: 70 milhões; 50 milhões; 2 milhões; 6 milhões; 4 milhões. Estas obras executadas estão no *site* do DNIT. Mas são obras que precisamos crescê-las em locais críticos em razão do crescimento urbano e do transporte ferroviário.

Era o que tinha a dizer.

Estou à disposição para prestar quaisquer esclarecimentos. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - Obrigado, Sr. Sérgio Henrique Carrato.

Vou passar a palavra ao Sr. Pedro Roberto Oliveira Almeida, Diretor de Relações Institucionais da América Latina Logística Malha Paulista S/A.

O SR. PEDRO ROBERTO OLIVEIRA ALMEIDA - Boa tarde a todos. Eu vou tentar não ser repetitivo, uma vez que a explanação do Sérgio foi bastante objetiva e



precisa, bem como apresentou fatos e condições comuns a todas as ferrovias. Trabalhamos juntos porque temos um objetivo comum.

(Segue-se exibição de imagens.)

Este é o marco da ALL, que nasceu em 1997, oriunda do processo de privatização da antiga Rede Ferroviária Federal. Em 1998, começamos a operar no trecho sul de São Paulo; em 1999, adquirimos duas ferrovias na Argentina; em 2001, queríamos ser uma empresa de logística e arrendamos ativos de uma empresa de transporte rodoviário; abrimos o capital em 2004; em maio de 2006, chegamos a São Paulo, com a aquisição da antiga Brasil Ferrovias, que é malha oeste, a antiga nova oeste, que vem de Corumbá, a malha paulista, antiga FERROBAN, e a FERRONORTE, que vem do Mato Grosso, e passou a integrar o grupo ALL. Aqui está o mapa da malha.

Investimentos. Este foi um marco a partir da malha paulista: quase 1 bilhão e 500 mil, de maio de 2006 até outubro de 2010, na recuperação de vagões, o que significa segurança; substituição de trilho e dormentes, porque a situação era caótica da ferrovia; quando assumimos, em maio de 2006; construção e reforma de obras de arte; ampliação de pátio; instalação de detetores de descarrilamento ao longo da malha — essa também é uma forma de segurança e de prevenção de acidentes —; implantação de tecnologia de ponta. Hoje todas as locomotivas têm computador de bordo ligado a um sistema GPS. Para os senhores terem idéia, em 1997, quando assumimos a malha, o sistema da Rede Ferroviária Federal era ainda de bastão. Então, muito tecnologia foi implantada não só na ALL, mas em todas as ferrovias.

Há também sinalização de passagem de nível, nós fazemos isso com recursos próprios, como foi aqui exposto pela MRS, seja de sinalização, seja de campanhas, é feito pelo custo da companhia. Crescimento de 35% do volume de transporte. Hoje temos participação de quase 90% no Porto de Santos, na parte agrícola, estamos crescendo também em São Paulo, nas cargas de açúcar, *container*, temos vários projetos em andamento, inclusive duplicação do trecho de Itirapina até Santos, e a redução, em números absolutos, de 50% do índice de acidente ferroviário. Mas ainda é muito pouco.

Vale registrar que o modal ferroviário, com todas suas dificuldades, ainda é muito menos nocivo à sociedade do que o transporte rodoviário. Se fizermos uma



correlação, veremos que os índices de acidentes na ferrovia são ínfimos, deveriam ser zero — isso que temos de trabalhar —, em relação ao modal ferroviário. Essa a realidade não só do Brasil, mas de qualquer país que tem modal ferroviário instalado.

Especificamente, quanto ao acidente ocorrido no dia 8 de setembro, em Americana, consideramos um fato altamente lamentável e que muito nos entristece, porque estamos falando de vidas humanas. No local do acidente foi instalado um portão na passagem de nível, na rua Cariobá. Este é o laudo de apuração do acidente, a legislação mostrarei adiante.

Foi firmado um convênio em 1997 entre a FEPASA e a Prefeitura da Americana, com campanha de segurança realizada pela ALL, naquela região, sem falar em toda a malha que operamos.

Isto aqui é estratégico para nós, é um corredor de exportação: o acesso ferroviário a São Paulo, Mato Grosso do Sul e Mato Grosso ao Porto de Santos. Trafegam 11 pares de trem por dia. Para se ter uma idéia, a uma velocidade média de 25 quilômetros.

Aqui está um pouco ruim para se ver, mas o local do acidente foi nesse ponto, nessa passagem de nível. Aqui tem outra passagem e aqui também outra passagem, uma com distância de 510 metros e outra de 240 metros.

A ABNT recomenda um intervalo de 1 quilômetro e meio, quando se tem uma passagem em nível, que é o caso aqui especificamente. Se fosse olhar — sem querer culpar ninguém, até porque é um convênio de 1997 —, essa passagem de nível não deveria, em nível, existir, porque tem um intervalo de 510 metros e aqui, para essa, de 240 metros.

Era um convênio, mas isso atende à cidade de Americana. É mais atender especificamente a necessidade da população de Americana, para facilitar o transporte.

Aqui está a passagem de nível, onde aconteceu o acidente.

Como a passagem de nível tinha cancelleiro, era sinalizada, o maquinista apitou, tomou todas as medidas. O Prefeito resolveu se antecipar e colocou um portão — porque essa passagem de nível é um pedido da Prefeitura, e ele fez a colocação. Aqui, contrariou todas as regras de um acidente em passagem de nível.



A passagem era sinalizada, tinha cancelleiro, o cancelleiro saiu, veio para fora, fez a sinalização, o maquinista apitou, mas de uma forma inadvertida o motorista do ônibus atravessou — era no período da noite, perto das 10 horas —, atravessou a passagem de nível, o que acabou gerando o acidente. Tanto que ele responde a um processo de forma culposa.

Histórico: foi no dia 08/09, às 23h26min, precisamente. O resultado foi de 9 vítimas fatais, o que é altamente lamentável. Talvez para a ALL, que opera há 15 anos, o acidente, vamos dizer, tenha sido o mais grave que nós tivemos na história da ferrovia.

Tinha sinalização no cruzamento, semáforo, a velocidade permitida era de 30 quilômetros e o trem estava a 21 quilômetros. Inclusive o maquinista informou ao funcionário municipal que se aproximava da APN, acionou a buzina e aplicou o freio de emergência.

O motorista do ônibus foi inclusive indiciado por homicídio culposo e lesão corporal, em relação ao acidente.

Eu não quero repetir, até porque o Sérgio foi muito feliz e já falou sobre a legislação, mas aqui está o Código Brasileiro de Trânsito. Vamos passar essa parte.

As obrigações, nesse caso específico da Prefeitura, pelo convênio, era instalar e manter toda a sinalização, e isso aconteceu, pavimentar a passagem de nível e manter a pavimentação em boas condições de uso.

Nós tivemos inclusive nessa região campanhas de passagem de nível, junto também às empresas de ônibus, em 27 de maio e depois em 29 de novembro. Realizamos campanha de segurança, que é um trabalho forte que nós fazemos de educação, em convênio com os policiais militares, policiais de trânsito, Prefeitura. Nós fazemos um trabalho preventivo já há algum tempo.

Aqui, encerrando, eu gostaria de relatar para o senhor, Presidente, o seguinte: eu estou na ferrovia há 14 anos. Cheguei 2 meses antes de ela ser privatizada. Eu não tenho nenhuma posição política, mas quando houve o processo da privatização, ele foi baseado em um modelo que é oneroso. Para se ter uma idéia, o Sérgio Carrato falou aqui, todas as ferrovias juntas, decorridos quase 15 anos da privatização, já devem ter pago para os cofres públicos algo entre 6 a 7 bilhões de reais.



Infelizmente, esse dinheiro não retorna para investimento na ferrovia. O modelo poderia ter sido outro, em que as ferrovias tivessem a obrigação de fazer um investimento e pudessem abatê-lo da parcela de arrendamento. Nós teríamos feito viadutos, contornos ferroviários. Hoje, todos os viadutos e todos os contornos ferroviários são feitos na sua maioria absoluta pelo DNIT, através de estudos.

Nessa região, agora mesmo, está sendo feito o contorno da cidade de Araraquara. Ainda ontem, os Prefeitos, inclusive de Americana e de várias regiões ali, estiveram numa reunião aqui com o DNIT para fazer um desenho, um projeto na verdade, e um desenho inicial para começar a se fazer um contorno ferroviário.

O contorno ferroviário, lógico, resolve uma boa parte do problema, mas, dependendo de como ele for feito, você transfere, na linha do tempo, os problemas futuros, porque as comunidades vão crescendo ao lado da ferrovia. Nós mesmos, que já estamos operando há 4 anos, vemos condomínios surgirem depois da ferrovia. Antes de ser dada a autorização para construção desses condomínios, deveria ser analisado o aspecto relativo às passagens de nível, porque se leva uma comunidade para o outro lado da linha, onde não há estrutura adequada.

Nós, que viajamos um pouco, que vamos ao exterior — acabei de voltar de uma viagem —, ficamos obcecados, olhando como acontece lá. Na maioria absoluta dos lugares onde já estive, ou há passagem sob ou sobre a linha do trem. Este é o conceito que se deveria adotar.

Se quisermos definir a quantidade de passagens de nível em operação na malha, podemos errar, pois posso dizer que são 5 mil passagens de nível e, daqui a pouco, elas podem ser 5.200, pois há as passagens clandestinas, que não podem ser evitadas pela concessionária da ferrovia, que não tem poder de polícia. Por não ter esse poder, ela não consegue evitar o surgimento de passagens de nível: quando fecha uma, a comunidade vai para a frente da linha e nós temos que entrar com ação de reintegração de posse, dependemos de autorização judicial, dependemos de alguma autoridade investida de poder de polícia comparecer ao local, há todo um clamor da sociedade.

Então, embora possa parecer que estamos dizendo não haver solução, isso não é verdade. Todas as ferrovias juntas entregamos um trabalho ao Presidente da ANTT, ao Ministério dos Transportes, para que sejam incluídas no PAC 2 as



passagens de nível e seja o assunto tratado com maior seriedade. Isso está no PAC 2. As concessionárias das ferrovias inclusive se colocaram à disposição para assumir o projeto, incluindo a sua execução, desde que pudessem abater das parcelas do arrendamento as despesas efetuadas — o modelo adotado foi de concessões onerosas, razão por que pagamos por elas. Só a ALL paga em torno de 130 milhões por ano, somados aos 200 milhões da MRS e ainda ao que pagam a FCA, a SFN e outras ferrovias. A Tereza Cristina paga valor próximo de 400 milhões. Se 50% desse valor fosse destinado a reinvestir na ferrovia, nós teríamos um cenário muito melhor. Talvez não estivéssemos aqui falando de passagem de nível com grau de complexidade como este.

Por isso, às vezes, quando um Deputado Federal vai nos visitar, vai conhecer a nossa realidade ou nos convoca para alguma reunião, nós praticamente apelamos e dizemos o seguinte: “*Deputado, nos ajude, não nos deixe sós!*” Porque se cada Deputado, na sua região, conseguisse verba para fazer dois ou três viadutos, nós teríamos um cenário muito melhor do que o que temos hoje, seja ele sob ou sobre as ferrovias. Nós teríamos uma realidade muito melhor do que a dos últimos 14 anos.

Temos vários projetos, que o Governo conhece e sobre os quais fez vários estudos. Mas infelizmente ficamos parados.

Não vamos aqui olhar para o passado, nem jogar lama, em hipótese alguma. Quando o Governo resolveu privatizar as ferrovias, na minha opinião pessoal, desprovido da minha posição, mas como cidadão brasileiro, o Governo fez algo correto. A Rede Ferroviária Nacional, quando operava, perdia 1 milhão de dólares por dia. Hoje o cenário é outro. Se tivesse oportunidade de mostrar os dados, veríamos a quantidade de investimentos que já foram feitos, sejam eles em ativos, vagões, locomotivas, tecnologia, sinalização. Mas ainda há muito a ser feito, e nós estamos 100% abertos ao diálogo com o poder público e com a Câmara dos Deputados em busca de uma solução.

Muito obrigado pela oportunidade.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - Obrigado, Sr. Pedro Roberto.



Vou passar a palavra agora ao representante da ANTT, Sr. Marcus Expedito Felipe de Almeida.

O SR. MARCUS EXPEDITO FELIPE DE ALMEIDA - Boa tarde a todos. Eu vou tratar especificamente dos dois acidentes e das ações que a ANTT adotou com relação a cada um deles.

Vou falar sobre o de Nova Iguaçu primeiro.

Após a ocorrência do acidente, um colega nosso da unidade do Rio de Janeiro compareceu ao local e fez uma avaliação das condições de sinalização da PN e também da movimentação de veículos e preparou um relatório técnico e essas fotos.

Eu não sei se a visibilidade das fotos, para os senhores, está razoável. Para mim, aqui, está meio ruim. Mas o importante é que ele detectou que as passagens são sinalizadas adequadamente.

No que diz respeito à passagem onde houve o acidente, fala até na distância, na visibilidade, que, na sua avaliação, era de 268 metros, etc. Disse também que 20 metros antes dos trilhos, ele tinha visibilidade do lado esquerdo da ferrovia, de onde vinha o trem, de 268 metros.

Então, corroborando o que o Sérgio disse, vemos que realmente a visibilidade dele era boa.

Uma coisa que ele registrou — fotografou e fez questão de colocar uma legenda — foi a velocidade excessiva dos veículos rodoviários, no caso, esse ônibus urbano.

Eu queria, neste momento, dizer para o Sérgio que, em parte, discordo do que ele disse a respeito do motorista: que não tem culpa alguma, que é um irresponsável etc. Eu acho que não é por aí. Ele tem uma profissão, para a qual acreditamos que tenha sido treinado, e além do mais ele sofre uma cobrança de hora de itinerário. Isso pode tê-lo levado a exceder a velocidade e, até, em algum ponto, se descuidar da segurança. Mas eu acho que não é o caso de nós tentarmos transformar um motorista num criminoso. Eu acho que ele teve sua parcela de culpa nesse acidente, que ele poderia ter evitado, pois tinha visibilidade — não vou nem repetir. O Mauro Simões, o técnico que acompanhou o assunto, tem a mesma impressão manifestada pela MRS.



Vou passar logo às conclusões do relatório, tratadas no item final do documento. Ele diz que a região tem grande quantidade de passagens de nível, o que vai contra a legislação, que determina uma distância mínima de 3 quilômetros entre elas — diferentemente do que o Pedro disse ontem, 1,5 quilômetro. E ali a distância entre as PNs é de 622 metros.

Nós convivemos com situações muito piores. Em determinados Municípios, como Itaúna, em Minas Gerais, há passagens de nível a cada 100 metros; em Patrocínio, também em Minas Gerais, acontece o mesmo; no interior de São Paulo, como, por exemplo, Andradina, há passagens com distância de pouco mais de 100 metros entre elas. No Vale do Paraíba ocorre o mesmo.

Enfim, os dois pontos que ele elencou foram a distância entre as PNs inferior à determinada na regulamentação e o excesso de velocidade com que os veículos transpunham essa PN, apesar de haver no local a cruz de Santo André e a placa com os dizeres “PARE, OLHE, ESCUTE”, que, embora todos sejam obrigados a respeitar, conforme disse o Sérgio, ninguém é penalizado por desobedecer. É um sinal de trânsito como qualquer outro, mas nós não vemos rigor ao se exigir obediência a ela.

Outra coisa que o técnico disse sobre isso diz respeito à linha de acesso ao Terminal do Arará, do Porto do Rio de Janeiro. À medida que está sendo desenvolvido o Terminal de Sepetiba, uma série de descargas e carregamentos de trens estão sendo transferidos para lá. Minério de ferro, mesmo, já não opera no porto do Rio há algumas décadas.

Uma coisa que nós constatamos na nossa vida, no dia a dia da ferrovia, é que a baixa densidade de tráfego cria na população um comodismo que a faz pensar que ali passa trem, mas não vai passar naquela hora. E é aí que acontece o acidente. A baixa densidade de tráfego ferroviário e a alta densidade de tráfego urbano muitas vezes contribuem para a ocorrência de acidentes, porque o motorista, o pedestre se distrai, acha que não vem trem, ou acha que ele já passou, e ele está chegando.

Outra questão que o Mauro abordou — e aí já é mais uma questão de responsabilidade do Município — é o lançamento de resíduos urbanos no leito da



ferrovia. Ele cita que isso cria um desconforto, mas não diz que foi fator impeditivo de visibilidade. Acho que foi só um comentário paralelo.

Agora, o que ele recomenda e também já sugeriram o Sérgio e o Pedro também é opinião nossa, da ANTT: a supressão das passagens de nível, com a construção de viadutos. Realmente isso é necessário.

O Ministro Paulo Sérgio estava, na época, na Secretaria-Executiva do Ministério e coordenou todo o projeto do PAC 2. Ele, vamos dizer assim, buscou intensamente a inclusão no PAC 2 de obras de transposição tanto no acesso à cidade do Rio de Janeiro como na transposição da BR-101, no acesso ao Porto de Sepetiba. Entretanto, optou-se pela destinação de recursos do PAC para outras obras. Mas não quer dizer que isso não vá ser feito, pois os planos podem ser revistos agora, no novo Governo, da Presidenta Dilma.

A ação da ANTT quando ocorre um acidente ferroviário é a seguinte: existe uma regulamentação da Resolução nº 44 que determina que as concessionárias têm 2 horas para nos comunicar, seja a hora que for — geralmente essa comunicação é feita a mim —, e 24 horas para lançar o acidente numa tela padrão do nosso sistema de fiscalização. Além disso, são obrigadas a nos encaminhar em até 30 dias um laudo do acidente, o que não nos impede de fazer uma apuração paralela, coisa que já foi feita em outras circunstâncias. De posse do laudo, nós fazemos uma avaliação e tomamos as medidas que julgarmos convenientes.

De outra forma, também, com relação a esses dois acidentes ferroviários, nós os acompanhamos e temos estatísticas. Acho que estatística também não vai resolver o problema, mas nós buscamos incessantemente acompanhar isso, e, todas as vezes que a Agência é instada, até mesmo num conflito entre Municípios e ferrovia, a agir, procura uma solução que garanta o livre deslocamento das pessoas, o que é um direito constitucional, e também busca garantir a segurança do tráfego. Muitas vezes nós entramos em acordo da seguinte forma: fechamos uma determinada PN e abrimos outra, em lugar mais seguro; ou fechamos duas PNs e mantemos uma terceira. O Sérgio citou o caso de Lorena, onde realmente foi assim. Em Minas Gerais nós temos também um exemplo na região do Triângulo Mineiro.

Então, sobre o acidente de Nova Iguaçu, era o que eu tinha a apresentar.

Agora gostaria de falar um pouco de Americana.



O Pedro já falou disso, mas eu vou mostrar também a dificuldade do motorista.

Esse é o terminal urbano de passageiros. Ali os ônibus param, e há todo aquele movimento de pessoas que chegam ao centro da cidade e de pessoas que, do dentro da cidade, vão para suas residências ou para seus locais de trabalho.

Essa avenida corre em paralelo à ferrovia, e nós observamos — eu rodei esse local todo — que é muito grande a movimentação na passagem de nível, principalmente de ônibus.

Essa é a passagem de nível em que ocorreu o acidente.

Aqui é um ângulo de 90 graus. A visibilidade é extremamente ruim, e realmente nós entendemos que deveria haver outro dispositivo, além de toda a sinalização que existia — a PN estava sinalizada: havia sinaleiro, sinal sonoro, um guarda-cancela mantido pelo Município.

Eu fui comunicado do acidente em torno de meia-noite, meia hora depois da sua ocorrência, e às 9 horas já havia um colega nosso, da unidade de São Paulo, fazendo os levantamentos. E ele está chocado com a situação, com o quadro com que ele se deparou quando chegou lá.

Então, nós vemos que realmente deveria haver um anteparo nessa região.

Agora vou até mostrar as outras fotos. Aí é o ônibus. Lá no fundo está o terminal. O ônibus vem, vai fazer a curva logo ali, onde está passando aquele senhor de calça *jeans* e camisa branca e há uma Kombi. Ali ele entra à direita.

Esta é uma vista da passagem de nível, de duas vias. Está lá o guarda-cancela e dois veículos passando... Nós verificamos que não havia nenhum tipo de barreira. Havia uma sinalização do tipo redutor.

A PN é sinalizada, conforme falei.

Esta é uma visão mais longa, onde consta isso tudo. Ela tinha todos os elementos de sinalização, mas nós, da ANTT, após a ocorrência, entendemos que só aquilo não é suficiente. Até busquei ver se o sistema viário da cidade comportava o fechamento daquele PN e a utilização deste viaduto, que fica a alguns metros da passagem de nível, para o pessoal da cidade transpor a ferrovia. Seria necessária uma obra viária nessa região. Conversando com autoridades do Município, fui informado de que há congestionamento de trânsito em horários de pico e a solução



de fechar aquela PN e promover algumas mudanças no sistema viário não lograria êxito. Então, nós partimos para uma outra solução.

A ANTT convocou tanto a concessionária quanto o Município para definirmos uma solução para essa questão, mesmo depois de ocorridas as mortes. Acho que não podemos continuar mantendo a porta aberta e agir de forma irresponsável, deixando a coisa do jeito que está.

Foi colocado este portão, cujo acionamento é manual, e foi melhorada a sinalização no pavimento. Na hora em que o maquinista informa a sua aproximação, o guarda-cancela se desloca e, através do sistema de rodas, coloca o portão na posição certa. E há também este portão para pedestres.

Até conversei com o secretário de obras sobre o fato de que este portão deveria ter acionamento automático pelo guarda-cancela. Ele falou que numa segunda etapa fará isso.

Este é um paliativo. Para essa questão de Americana, Sumaré, Limeira e diversos outros Municípios da região próximo à Araraquara este é um paliativo, porque a solução realmente é a construção de um contorno ferroviário, talvez abrangendo todos esses Municípios. A FEPASA chegou a iniciar, fez a infraestrutura. Quem viaja pela Rodovia dos Bandeirantes pode constatar isso. Alguns trechos... Só não foi lançada a grade, a estrutura da ferrovia. Fizemos um movimento junto aos Prefeitos, às lideranças políticas, para verificar a possibilidade de até mesmo aproveitar parcialmente, se for o caso, esses contornos que começaram a ser implantados na região. Acredito que, com o início do processo de privatização, isso aí... Quando ficou decidido que a FEPASA iria entrar no processo de privatização, foi transferido para a União, virou a malha paulista e isso parou. Mas eu acho importantíssimo que o DNIT e as lideranças políticas da região tentem resgatar isso e implementem, porque o que estamos vendo é o crescimento acentuado da movimentação de grãos do Centro-Oeste. A ALL está estendendo as suas linhas até Rondonópolis, o que deve agregar entre 15% a 20% de volume de transporte, fora o crescimento normal da produção.

Fora isso, temos notícia de que será implementada, já a partir de 2012 — as obras começam em 2011 —, a operação no ramal até Barretos. Isso deve alavancar, na fase inicial, entre 1 milhão e 2 milhões de toneladas. Existe perspectiva também



de Piracicaba. Ou seja, entre 2011 e 2012, além do crescimento normal da produção de grãos do Centro-Oeste, haverá incremento muito grande de cargas do próprio interior de São Paulo, principalmente de álcool e açúcar, aumentando o número de trens que circulam nessa região.

A filosofia do transporte de carga hoje em dia é de sempre aumentar o número de vagões. Hoje, em Carajás, por exemplo, o trem tem 3.300 metros — são 330 vagões, quatro locomotivas. Lá, o perfil é favorável.

Todas as empresas, seja de transporte de minério de ferro, seja de transporte de grãos, têm buscado um trem mais eficiente, que é um trem com maior número de vagões. Assim, para transpor um Município, ele vai demorar muito mais. E não há nem a questão de redução do número de trens por dia, porque, com o crescimento da produção, também crescerá o número de trens.

A MRS apresentou à ANTT um trabalho em que está estimando de 10 a 15 minutos o intervalo entre trens daqui a três, quatro anos. Ficamos imaginando como será fazer manutenção nessa linha, com intervalo entre trens tão curto.

Em linhas gerais, é o que eu tinha a apresentar. Agradeço a todos, especialmente a V.Exa., Deputado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - Obrigado, Sr. Marcus Expedito.

Convido o Sr. Leonel Munhoz Coimbra, Assessor da 1ª Secretária de Controle Externo do TCU.

O SR. LEONEL MUNHOZ COIMBRA - Exmo. Sr. Presidente Deputado Nelson Bornier, na pessoa de quem cumprimento os demais integrantes da Mesa, Srs. Parlamentares, senhoras e senhores presentes, primeiramente gostaria de registrar o nosso agradecimento pela oportunidade que esta Comissão nos oferece de, mais uma vez, oferecer uma contribuição no desenvolvimento dos trabalhos do Congresso Nacional. Reputo que esta atribuição é tida como uma das mais nobres pelo Tribunal de Contas da União, ou seja, auxiliar o Congresso Nacional no exercício do controle externo.

O trabalho do Tribunal de Contas da União resulta em boa parte da verificação que é feita pelas unidades da Secretaria da TCU. E à Secretaria do TCU compete primordialmente proceder à instrução dos processos que serão levados à



deliberação do Tribunal. Essencialmente, os nossos trabalhos na Secretaria dizem respeito ao exame de conformidade dos atos de gestão a critérios legais e normativos previamente definidos.

Embora isso possa parecer algo demasiado simples, essencialmente o que nós fazemos é a verificação da conformidade dos atos da gestão com relação ao que está estabelecido pela lei e pelos próprios normativos, no caso, emitidos pela ANTT.

No que se refere a esses normativos legais, eu gostaria também de mencionar — já foram citados aqui alguns instrumentos — que nós nos debruçamos sobre a Lei nº 8.987, de 1995, que é a Lei de Concessões, a Lei nº 10.233, de 2001, que criou a Agência Nacional de Transportes Terrestres, o Decreto nº 1.832, de 1996, já mencionado, que instituiu o Regulamento dos Transportes Ferroviários, os editais de concessão, os contratos de concessão dele derivados e os contratos de arrendamento. Também verificamos o regulamento e os atos normativos emitidos pela própria ANTT.

Sem dúvida, o tema segurança é da maior relevância e não por acaso mereceu a atenção desta Comissão. Em diferentes dispositivos desse marco legal a que acabei de me referir, há grande ênfase na segurança das operações e na necessidade de adoção de medidas para prevenção de acidentes.

Particularmente, os acidentes merecem atenção do Tribunal não sob o exame pontual das ocorrências, mas especialmente na verificação dos procedimentos e dos normativos que a Agência instituiu para o adequado controle das operações e, também, dentro delas, no que se refere à prevenção de acidentes.

Temos alguns trabalhos nesse sentido, especialmente na verificação do exame anual das contas da Agência, em que essa questão foi suscitada, permeada, mas sempre sobre essa abordagem de ordem mais geral. O Tribunal de Contas da União não faz um exame detido a cada ocorrência de acidente que venha a ser comunicada. Verificamos primordialmente que procedimentos a Agência estabeleceu, adota e vem observando para garantir a segurança das operações ferroviárias.

Esses processos já são de conhecimento do Presidente da Comissão, já tivemos a oportunidade de encaminhar uma lista a S.Ex.a., e estamos aqui à



disposição para elucidar qualquer dúvida e prestar os esclarecimentos que julgarem adequados.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - Agradeço ao Sr. Leonel Munhoz Coimbra.

Solicito à Deputada Solange Almeida que assuma a Presidência, porque sou um dos autores do requerimento, assim como o Deputado Vanderlei Macris, e quero fazer algumas perguntas.

A SRA. PRESIDENTE (Deputada Solange Almeida) - Passo a palavra ao Deputado Nelson Bornier, um dos autores do requerimento, por 10 minutos.

O SR. DEPUTADO NELSON BORNIER - Primeiro, gostaria de agradecer aos convidados a presença.

Vou fazer uma exposição aos presentes, principalmente aos convidados.

Tive a oportunidade de acompanhar muito de perto todo esse processo de desestatização, momento em que cumpria meu segundo mandato de Deputado. Também, no momento da assinatura do contrato, novembro de 1996, um mês antes disputava eleição municipal, e fui eleito Prefeito da cidade por dois mandatos.

Sei o quanto desonerou o Governo nessa questão do custeio, sei perfeitamente o prejuízo que causava ao Tesouro ter que desembolsar diariamente esses recursos, sei o quanto avançou-se nos serviços prestados à ferrovia, mas quero destacar algumas questões que muito me preocupam.

Sou de um município com aproximadamente 1 milhão de habitantes. O local onde aconteceu o acidente fica uma região com cerca de 200 mil pessoas, estrada Luiz de Lemos, que liga o bairro de Miguel Couto ao centro de Nova Iguaçu. Agora, independente da estrada Luiz de Lemos, há outras passagens de nível com números idênticos a esse, como no bairro da Prata, estrada Dr. Plínio Casado, Av. José Mariano dos Passos . Mais a frente há a estrada de Iguaçu, a mesma coisa. Todos os locais com esse montante aproximado de população.

Em que pese o que foi dito pelo representante da MRS, quando eu disse a vocês que participei efetivamente de todo o processo, da votação aqui no Congresso, e o acompanhei logo em seguida, na condição de Prefeito, é que nunca eu tive esse contato direto — Prefeito que fui duas vezes — com a MRS, de procurar



realmente, conforme foi dito aqui, a Prefeitura para manter relacionamento mais estreito a fim de observar as necessidades e as dificuldades enfrentadas.

Ao contrário da CBTU — Companhia Brasileira de Trens Urbanos, ela fez o fechamento de toda a área aberta, o que conseqüentemente facilitou muito até no que diz respeito à fiscalização, coisa que não vemos na malha ferroviária. Ela é toda aberta e ali, independente dessas passagens de nível, há locais onde os moradores passam de lá para cá, e não há fiscalização. Nunca vi de perto a ANTT fazer uma fiscalização nas cidades. Ela atua nas rodovias. Há um setor no Rio de Janeiro, se não me falha a memória, na Ilha do Governador, mas na cidade mesmo nunca vi a ANTT atuar, fazer um acompanhamento, verificar se estão sendo cumpridas as cláusulas e condições do contrato de concessão.

Na verdade, quero me referir à região. Somos cobrados pela população: o que fazer, se o Município não se pronuncia, o Estado não toma conhecimento e a ANTT está distante? Disse então que tentaria esclarecer o assunto e pedir providências.

Não há sinalização nesses locais, não há uma cancela. O trem não passou nesse horário de 20h, mas pode passar durante o dia. E não tem farol, luz, buzina. Passo ali constantemente, todos os finais de semana. Se tivermos ali uma cancela com uma pessoa para tomar conta, ninguém vai invadir. Se tiver uma cancela lá e descer o braço, automaticamente os carros vão parar. Ninguém vai querer correr o risco de desobedecer alguém que esteja ali tomando conta da cancela. E ali está aberto. Não há cancela, nem canceleiro, nenhum sinal de aviso. Pode ter lá a placa, como há em determinadas estradas, dizendo que há lombada a tantos metros. É o que pode identificar, e é o que tem lá para identificar. Conheço de perto o local apresentado pelos senhores. Na verdade, não tem nada que possa chamar a atenção em definitivo daquele que está transitando de carro, de caminhão, de ônibus.

E já foi dito aqui pelo representante da ANTT, com certeza, os motoristas de ônibus, dirigindo o veículo cheio de passageiros, tem que ter certo cuidado, até porque ele passa ali com grande quantidade de pessoas a todo momento. E a ligação do Município com um bairro desse é muito rápida, em torno de 10, 15 minutos está-se no bairro, como no centro. Enfim, passam ali diversas vezes em um



dia de trabalho. E não há esse cuidado. Estou dizendo isso aos senhores porque passo ali todos os finais de semana. Sexta, sábado e domingo passo para visitar os bairros, as comunidades, e não vejo esse trabalho efetivo da concessionária, como não vi no período em que fui Prefeito, até porque nunca tive nenhum tipo de contato com a concessionária.

Observo aqui nos contratos de concessão e de arrendamento fornecidos pelo TCU a fiscalização das cláusulas. Com referência à ANTT, quero saber se vocês recebem relatórios a respeito desse patrimônio que posteriormente foi transferido ao DNIT, alguns adquiridos pela MRS, além do contrato de concessão, outros transferidos para o DNIT, que acho deveria ter enviado representante até aqui para nos dar informações nesse sentido.

Tanto no contrato de concessão quanto no de arrendamento constam cláusulas específicas que obrigam a concessionária a fazer a conservação e a manutenção. E quando falo em conservação e manutenção, com certeza sei que é difícil agir, por causa de toda a extensão — lixo e objetos são jogados na linha do trem. Mas quando se trata de vida — e falamos nessas passagens de nível — acho que deveria se preocupar não apenas a concessionária mas também quem fiscaliza esses contratos de concessão, no caso a ANTT.

Não sei se periodicamente o escritório no Rio, na Ilha do Governador, sede da ANTT, pudesse ser lembrado por vocês a respeito dessas cláusulas contratuais que falam tanto em conservação como em manutenção — e sabemos que são quilômetros e mais quilômetros — , mas principalmente no que diz respeito a essas vias, essas passagens de nível, o fato de ter ali uma sinalização, uma cancela, um canceleiro que tome conta e diga que não pode passar porque vai chegar o trem, e enquanto ele não passar e a cancela não levantar ninguém pode passar de carro, de ônibus, de caminhão. E isso não acontece em todos os trechos dos bairros que cortam a cidade. Não falo nem do restante e, sim, estritamente da região onde ocorreu o acidente, porque já não foi o primeiro e, com certeza, não será o último.

Espero que isso não aconteça. Mas não há como evitar se não tomarmos a precaução de manter ali uma sinalização, alguém acompanhando de manhã, de tarde e de noite, enfim, 24 horas.



Confesso a vocês que é complicado para nós que representamos aquela região perdermos os familiares dessas pessoas. Graças a Deus, nesse acidente não houve perda de vidas, mas houve em outras ocasiões. E gostaríamos de tentar evitar isso e, acima de tudo, dar uma resposta efetiva à comunidade desses bairros em nossa cidade e saber que a MRS vai tomar as providências, que a ANTT vai fiscalizar se essas cláusulas contratuais estão ou não sendo cumpridas a respeito da conservação e manutenção. Mais do que isso, saber da divisão de responsabilidades, até porque parte dessas propriedades pertencem hoje ao DNIT, em função de sua transferência.

De qualquer forma, o DNIT está a cargo da fiscalização da ANTT, em todas as suas atuações.

Quero então ouvir a MRS e a ANTT nesse sentido.

Do TCU, recebemos relatórios quanto ao cumprimento desses contratos pela celebração à época ainda pela Rede Ferroviária, hoje substituída pela ANTT, mas queremos saber se eles recebem alguma coisa em relação ao cumprimento desses contratos, o que a ANTT faz efetivamente ou deixa de fazer, se não compete a vocês e fica tão-somente a cargo da ANTT essa fiscalização no que diz respeito ao cumprimento dessas cláusulas.

Era isso.

Agradeço aos convidados.

Vou aguardar um pouco, antes de reassumir os trabalhos, até porque alguma dúvida pode surgir e, conseqüentemente, teremos de fazer a réplica.

A SRA. PRESIDENTE (Deputada Solange Almeida) - Passo a palavra ao segundo autor do requerimento, Deputado Vanderlei Macris.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Sra. Presidente, Srs. Deputados, inicialmente, quero saudar os convidados e dizer que o interesse da minha solicitação em ter nesta audiência pública a presença dos senhores, juntamente com o Presidente da Comissão que convocou reunião de forma idêntica por causa do acidente que aconteceu em Nova Iguaçu é exatamente para demonstrar alguma preocupações que temos com a questão ferroviária.

Na condição de membro da Comissão de Transportes, também discuto a respeito do sistema ferroviário, que começa a ser pensado do ponto de vista de



maiores investimentos, em função da demanda de crescimento do País. E acho muito importante recuperarmos um atraso de décadas na questão ferroviária, enquanto outros países atuam nas suas economias focando especialmente o setor ferroviário de transporte de cargas.

Na área de transporte de passageiros, sentimos claramente a necessidade de investimentos — e o Governo pensa já no trem de alta velocidade —, ou seja, há um consenso hoje no País no sentido de que os investimentos nesse setor são fundamentais.

Também, numa ferrovia atrasada como a nossa, não podemos nos descuidar da segurança. Em todos os países do mundo o sistema ferroviário é extremamente seguro. Temos efetivamente no Brasil um processo de queda de acidentes ferroviários, conforme demonstrou o representante da MRS, mas que ainda deixa a desejar, especialmente por uma herança, como disse aqui também o Sr. Sérgio, representante da MRS, recebida por ocasião da concessão. Agora, quando as concessionárias receberam essa herança já sabiam que ela existia.

Acho fundamental que haja neste momento um esforço conjunto do setor empresarial com o Governo, Estados e Municípios, a fim de que a segurança seja um dos pontos discutidos, o que não ocorreu talvez por ocasião do processo de privatização ou, se foi, não houve a implementação das medidas de segurança.

No caso da manifestação feita pelo representante da MRS, fiquei com algumas dúvidas em relação à parte mais importante, pelo fato de 600 passagens de nível estarem hoje dentro da concessão da MRS e serem 106 municípios. Acho uma questão vital para discussão da segurança. Se são 600 passagens de nível, imagino que todas elas tenham seu perigo. Cada uma delas tem uma dose de perigo e precisa de enfrentamento.

Daqui para frente, que pelo menos uma tragédia como essa de Americana tenha um sentido, o de alertar as autoridades, seja do Governo, seja da iniciativa privada, para um fato absolutamente visível: não há preocupação das áreas do Governo, e responsabilizo também os Municípios e a iniciativa privada, com a segurança dessas passagens de nível.



Pude sentir que há preocupação com a queda de 54,7% para 4,8%, desde a época da concessão em novembro de 2008 até dezembro de 2009, se essa é a real informação que recebemos aqui.

Há que se ter da ANTT, do Ministério dos Transportes — e estou levantando essa questão também na Comissão de Transportes — preocupação com a segurança. E fico mais preocupado ainda quando vejo a retirada do PAC 2 de investimentos nessa área. Tínhamos ali um bom momento, uma boa oportunidade de fazer investimento nessa área. E essa não foi a prioridade do Governo, o que é lamentável.

Vamos solicitar ao Governo informações sobre quais foram as obras retiradas do PAC 2 do sistema ferroviário do País.

Quanto aos gargalos ferroviários a que se referiu o Sr. Sérgio Carrato, vejo que realmente muitas dessas passagens de nível poderiam ser contempladas. Não sei se é isso, mas fica aí pelo menos uma pergunta, se as passagens de níveis, pelo menos as mais críticas, estavam contempladas no PAC II. É fundamental termos essa informação.

Em relação à ALL, primeiro eu gostaria de solicitar ao Presidente da Comissão e à Presidenta em exercício que tivéssemos, eu particularmente, uma cópia da concessão. Não tive oportunidade de tê-la em mãos para analisar. O Presidente da Comissão, Deputado Burnier, tem em mãos a concessão da MRS, e eu também gostaria de ter, se possível, a remessa, não sei se da parte da ANTT ou se da própria empresa...

(Não Identificado) – Permita-me, Deputado Vanderlei Macris, é só o TCU solicitar que *(Ininteligível)* os caminhos.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS – Não sei, alguém da Comissão poderia se comprometer e remeter uma cópia dessa concessão.

(Não Identificado) – Sr. Deputado, independente disso, no *site* da ANTT tem todos os contratos de concessão e arrendamentos. Todos estão disponibilizados no *site*.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS – Esse contrato? Inclusive as eventuais modificações ou aditamentos?

(Não Identificado) – Todos.



O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS – Pois bem. Se eu não tiver as informações por esse caminho, farei um requerimento solicitando uma cópia dessa concessão.

Para nós, o acidente em Americana foi uma tragédia insuperável. Até hoje, Americana vive o drama de um acidente como esse. É como se tivesse caído um avião, como o da TAM que caiu em São Paulo. Foi mais ou menos o que aconteceu com o acidente que ocorreu em Americana.

Americana é uma cidade que nasceu em função da ferrovia; ela tem uma história. A ferrovia foi ponto de encontro no início da antiga vila de Americana, a vila de Santa Bárbara do Oeste, que se transformou, pelo fato de a estação ali estar e em virtude da presença de representantes da Guerra da Secessão americana que ali acabaram ficando, na cidade de Americana. Por causa da ferrovia, transformou-se na vila, que, futuramente, passou a se chamar Americana.

A cidade de Americana teve momentos importantes em relação à ferrovia, que existiu antes da cidade. Americana cresceu em torno da ferrovia, tanto é que houve, quando do fechamento da PN — Passagem de nível —, houve um levante da população da cidade, um movimento em favor da reabertura da PN, devido à segurança que proporcionava, como cancelas.

Então, o que vejo aqui? Vejo falta de ação do Governo, da ANTT, que deve fiscalizar, da própria empresa, que, com certeza, deveria ter a preocupação de pegar os locais mais sensíveis dessas passagens de nível e tomar providências, como essa que foi tomada agora. Acho que foi uma providência que, pelo menos, dá um sentido de solução para um problema que poderíamos ter evitado. Será que não tinha nenhum engenheiro na empresa ou na própria ANTT que pudesse orientar? “Olha, isso aí está muito movimento, é perto de um terminal urbano, tem muito carro passando etc.

Vamos nos preocupar um pouco com a segurança. Realmente eu vejo que não há o sentido de se preocupar com a segurança de maneira mais efetiva para evitarmos tragédias como essa.

Quantas passagens de nível tem a ALL? Tivemos uma notícia da MRS. Quanto de investimento já foi feito pela ALL nessas passagens de nível? Esta é também uma pergunta que eu gostaria de deixar aqui. Quantas autorizadas pela



ALL? A implantação de tecnologia de ponta na rede de bastão que existia no setor, tanto investimento em tecnologia de ponta e as vidas estão aí sujeitas a esses desastres, essas catástrofes e tragédias. Quer dizer, sinto que há uma efetiva falta de preocupação com a segurança da nossa ferrovia. Eu acho que a ANTT está precisando tomar providências, o Governo cumprir a sua parte na nossa ferrovia. Eu acho que a ANTT precisa tomar providências, o Governo cumprir sua parte e a iniciativa privada também atuar nessa direção.

Para concluir, vejo, num caminho como esse, da nossa ferrovia em São Paulo, no trecho paulista, Americana com 200 mil habitantes; Limeira, com 250 mil habitantes; Nova Odessa, com 50 mil habitantes; Sumaré, com 200 mil habitantes. São quase 700 mil habitantes praticamente conurbados, por onde passa a ferrovia, cortando no meio cada uma dessas cidade.

Quer dizer, eu sinto e vejo que a questão do contorno é o caminho, que deveríamos juntar esforços, do Governo, das empresas, dos Deputados ligados à região — aqui está o Deputado José Mentor, eleito pela cidade de Americana —, enfim, é preciso haver um conjunto de ações. E a ANTT, inclusive, deve tomar a frente e fechar o projeto do contorno da região.

A manifestação aqui foi no sentido de que Prefeitos estiveram, esta semana, discutindo a questão do contorno. Eu queria saber, em detalhes, como é que está essa situação. Existe projeto no Executivo? Ou melhor, pelo menos existe um projeto desse contorno ferroviário, que eliminaria o problema de dentro dessas 4 cidades que têm um volume de pessoas tão grande, que são sensíveis a isso? Pelo menos já há um projeto? Há já uma expectativa de custo dessa obra? Se não há, nós temos que fazê-la. É possível nós alocarmos recursos no Orçamento aqui, de repente, para promovê-lo. Quanto custa uma obra dessas? A ANTT tem projeto? Não tem? Demora para fazer, é possível ser feito?

Quero deixar aqui essas indagações e agradecer muito ao senhores a presença. Desculpem-me minhas colocações às vezes mais duras, mas é um pouco a minha linha de pensamento em relação a essas questões. Posso estar enganado? Posso, mas quero ter a opinião dos senhores sobre isso. E, evidentemente, fica aqui a minha preocupação de que ocorram outras tragédias como a da TAM, em São Paulo, e a da ferrovia, em Americana, com 9 mortos, que,



percentualmente, do ponto de vista de referência eu deixo na mesma condição. Foram 2 acidentes, tragédias que precisamos evitar que ocorram novamente, seja na área do setor aeroviário — outro problema sério que estamos discutindo na Comissão — seja no setor ferroviário, para o qual é importante que tenhamos os olhos voltados. É preciso haver uma união de forças do Congresso Nacional, da iniciativa privada e do Governo para resolvermos essa questão e evitarmos novas tragédias.

Muito obrigado.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Solange Almeida) - Gostaria de pedir ao Presidente que assuma o seu lugar para que eu possa fazer uso da palavra.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) – Seguindo a ordem de inscrição, passo a palavra à Deputada Solange Almeida.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE ALMEIDA – Eu gostei da apresentação, não são minhas regiões, mas o meu Município, do qual fui Prefeita durante 8 anos, também é cortado pela Ferrovia Centro-Atlântica. Ela está um pouco desativada, hoje, no momento, estamos sem muitos problemas.

Mas o que vemos aqui? Primeiro, que Deus é brasileiro e nasceu em Nova Iguaçu, porque aquela passagem em nível é uma coisa que não existe! Realmente, não há condição de o motorista visualizá-la. Claro que ele a conhece porque conhece o trajeto, passa ali todos os dias, sabe que aquilo ali é uma passagem em nível. Mas alguém que vem de fora, vai ficar, realmente um pouco perdido com aquela iluminação, com o farol do trem; não fica claro. Não sei se a foto é que não foi bem feita, no outro dia, durante o dia, mas fica-se atemorizado. Foi aquela que vimos, mas as outras devem ser do mesmo tipo.

É claro que os investimentos são importantíssimos, este é o momento para isso, já que, pelo tempo que temos de concessão, podemos pensar em renovação das concessões condicionando alguns investimentos. É o que já está sendo feito na Ponte Rio-Niterói para acabar com o engarrafamento. Então, acho que podemos também pensar na mobilidade urbana e na segurança dos moradores. Acho que é o momento de se estudar isso.

Esse acidente foi em setembro de 2010, e o de Americana foi em setembro de 2010. Aliás, um foi em agosto, outro em setembro. E, até agora, a única ação que vimos foi



um portão em uma das passagens porque 9 pessoas morreram. Uma coisa barata, simples, fácil de ser feita, até que se faça o viaduto, até que se faça qualquer outro tipo de passagem, como uma ponte seca.

Então, eu parablenizo a ANTT. Estou numa rodovia concedida, a BR-101; nós vemos o trabalho, vemos o que está acontecendo, mas não podemos nos esquivar: não se pode pensar em investimentos feitos nos trens, no GPS, na ferrovia, nas bitolas, nas melhorias para a segurança do transporte de carga, e não se pensar na segurança dos moradores. Eu acho que é fantástico, o modelo de concessão é fantástico, sou a favor, não sou contra, mas fico entristecida de ver que desde agosto deste ano nenhuma cancela foi providenciada, a não ser um portão lá onde morreram 9 pessoas, e, se não me engano, mais 17 ficaram feridas.

São tragédias anunciadas. Vamos aguardar a próxima para que sentemos aqui de novo e conversemos. Eu acho que está na hora de entendermos que há coisas que são importantes. Quem vai pagar a conta não interessa se é o Município, se é o Governo Federal, se são as concessionárias, porque acho que as concessionárias podem conversar com a ANTT, que tem condição de fazer isso, de colocar isto: *“Olha, nós queremos que seja feito, e vamos ver como é que vamos fazer isso em relação ao contrato de vocês.”* Eu acho que o TCU nunca vai ser contra esse tipo de medida, então, acho que é possível, numa reunião de meia hora ou 40 minutos, definir, com clareza, essas regras de segurança das pessoas.

Vimos que foi feita uma Lei Seca, há um contrato que diz de quem é a responsabilidade, etc. A Lei Seca foi feita, mas se não houvesse, como está acontecendo no Estado do Rio, ações efetivas de fiscalização, não adiantaria ter Lei Seca.

Sabemos que a fiscalização tem que acontecer, mas hoje não podemos ficar aqui só pensando, porque isso é importantíssimo. Temos discutido muito a questão dos modelos de transporte neste País. Eu acho que nunca se viu tanto investimento como neste Governo; na questão do transporte ferroviário e também na do transporte rodoviário nunca vimos tanto investimento em infra estrutura. Pelo menos, eu, que estou na política há 22 anos, nunca vi tanto investimento e se pensar tanto na infra estrutura neste País como nesses últimos 8 anos. Então, diariamente vemos coisas novas acontecendo, vemos que este País está pujante, vai crescer muito e



não podemos pensar agora que isso é uma responsabilidade do município, que há um contrato que o município deveria cuidar, que a ANTT tem que fiscalizar; nós temos é que resolver, imediatamente.

Vemos o quantitativo de investimentos que está sendo feito em contornos, melhorias, viadutos, para dar mobilidade. Mas hoje me preocupa que houve 2 acidentes próximos um do outro, um em agosto, outro em setembro, fora os outros de que não sabemos porque não deram mídia, em que pessoas perdem perna, perdem sua condição de caminhar, perdem sua condição de trabalho, e que, repito, não se trazem à tona porque não dá mídia. Mas é importante, se são 600, 1000, 2000, uma cancela é uma solução barata, não precisa nem ser um portão daqueles, mas uma cancela é uma solução barata e pode ser feita imediatamente.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) – Continuando a nossa audiência, pela ordem de inscrição, com a palavra o Deputado José Mentor.

O SR. DEPUTADO JOSÉ MENTOR – Sr. Presidente, muito obrigado. Serei breve.

Eu conheço Americana há 40 anos, mas tenho lá um irmão que é Deputado Estadual. Então, acho que esse acidente lamentável que aconteceu pode servir, como disse a Deputada Solange agora há pouco, para nós corrigirmos e evitarmos outros lamentáveis acidentes futuros.

Eu quero pegar, na minha rápida intervenção, uma palavra do representante da ANTT, que disse assim: *“Naquele acidente, faltou um anteparo”*. Nós estamos falando de 600 passagens só na MRS. Quantos anteparos estão faltando na MRS, nas cancelas? Eu estou fazendo indagação para generalizar o problema. Americanos novos já se foram; colocar um portão, talvez não haja mais 9 para... Mas podemos tirar uma lição para resolver o problema, daí a minha indagação. Talvez eu comece um pouco para trás. Como disse também a Deputada Solange, estamos vivendo no Brasil um momento de investimentos maciços em infra-estrutura; dentre eles, como nunca aconteceu anteriormente, em ferrovias. As ferrovias tinham sido abandonadas no Brasil há pouco tempo. Estamos vendo a reativação da ferrovia como instrumento estratégico de desenvolvimento no Brasil.



Vou pegar esse acidente fatal para tentar generalizar e fazer algumas perguntas. Primeira: a quem caberia fazer o anteparo? À concessionária, ao arrendatário, ao Governo? Quem deveria fazê-lo? Hoje, as 500, 600. Quem deve fazê-lo?

Vamos começar a responder e resolver o problema, evitando outros futuros. Eu também reconheço que a ferrovia no Brasil teve um enorme papel de interiorização do desenvolvimento, de crescimento do País. Há 40 anos, essa passagem já era muito utilizada. Ela só cresceu.

Pergunto: o contrato de privatização prevê esse desenvolvimento social ao longo das ferrovias?

Um lugar que há 40 anos não precisava cancela, Deputada, hoje precisa. E daqui a 30 anos onde vai precisar? Quem tem de responder por isso? Está prevista na legislação essa necessidade? Foi adequadamente analisada a privatização?

Estamos criticando um modelo de privatização feito incorretamente, para falar o mínimo. E hoje esses investimentos devem caber a quem? Eu também acho que uma cancela é uma solução simples. Mas estamos falando de quantas em todas as ferrovias do Brasil? Três mil cancelas. Estamos falando de três mil passagens de nível. Também não é uma coisa absurda para se resolver.

Deputado Macris, como sempre um bom opositor, cobra ações do Governo. Eu cobro ações da privatização. Como foi feito lá atrás? Por que não se previu isso dessa maneira e permitiu que isso acontecesse?

Vejam bem, no caso de Americana, Deputado Macris, nós sabemos disso, há um ano houve outro acidente, mas como não houve vítima... Precisa haver vítima para poder botar a cancela? A quem caberia isso? A Prefeitura recebeu o ônus no convênio que fez? Caberia à Prefeitura de Americana? Estou indagando porque desconheço a resposta. Não sei se a concessionária, ou o Governo Federal, ou o DNIT ou a Prefeitura de Americana é que deveria ter posto o anteparo, como disse a ANTT, antes de acontecer as nove mortes. Já tinha havido um acidente sem vítimas. Por que não colocamos logo depois a cancela para evitar o acidente com vítima? Precisou haver acidente com vítima para acontecer isso.

Sei que o Governo Federal, através do DNIT, tem estudado, até por demandas das lideranças regionais, várias alterações com contorno ferroviário —



Rio Preto, Araraquara. Eu reconheço várias, várias. Isso poderia ser até a definição de uma política mais nacional para resolver esse problema.

Acho que este Parlamento poderia discutir. Esta audiência poderia levar a essa indicação para que se conceda dessa forma a solução devida.

Fico com essa indagação, Sr. Presidente. Queria saber quem tinha de ter feito o anteparo antes das nove mortes. E gostaria de saber quem vai fazê-lo antes que outras mortes surjam nas três mil passagens de nível existentes no Brasil.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - Encerrada a lista de inscritos, passarei a palavra aos convidados para que possam dar as respostas. Se me permitem, vou passar a palavra na ordem dos que falaram. Vou passar a palavra ao representante da MRS.

O SR. SÉRGIO HENRIQUE CARRATO - Sobre todas as indagações, as perguntas, vejo a MRS num momento muito especial. Eu acho que a provocação desta audiência pública, como eu fiz na minha apresentação, extremamente necessária para que possamos unir esforços aqui.

Além da Comissão, com a Comissão da Viação e Transportes — e o Deputado Vanderlei Macris está aqui, que é membro dela. Está ali também o Deputado Jaime Martins, que até pouco tempo era o seu Presidente, agora é o Deputado Milton Monti — precisamos estar juntos. O problema é muito sério, grave, é um problema social. A Deputada Solange comentou sobre a instalação de uma cancela.

Só um comentário aqui, para vocês verem como a degradação do sistema ferroviário, no final dos anos 80, início dos 90, até vir o processo de desestatização, o Brasil fabricava trilhos, tinha uma laminadora, a Companhia Siderúrgica Nacional. Devido à falta de encomendas, ela parou, hoje não tem. O Brasil crescendo, investimentos na construção de novas ferrovias e não se fabricam trilhos no Brasil, é tudo importado. Agora, com a encomenda que a MRS fez da GE de 115 locomotivas, a GE nacionalizou e está começando a fabricar locomotivas no Brasil em Contagem, uma geração imensa de emprego e renda na região, e as cancelas, por incrível que pareça, que é um sistema, também não se fabricam no Brasil, não é um sistema confiável, não existe tecnologia adequada para que se coloque uma cancela e, de repente, venha um trem e ela falhe, e aí acontece o acidente. Não



existe. Existem projetos em andamento, que é até lá da região de Curitiba, a DATAPROM, parece-me, mas não está homologada pelos institutos IPT, UNICAMP, que têm a falha segura. Então, também são equipamentos importados. Só de custo são 100 mil dólares uma cancela. Então três mil delas custam 3 bilhões de dólares para sinalizar todas.

Então, essa questão — desculpem-me aqui que você ... *(intervenção fora do microfone)*. Não *(intervenção fora do microfone)* Então melhorou bastante. Mas, de qualquer maneira, se tem três zeros a mais ou a menos, acho que o importante aqui é o que V.Exa. comentou e é o que as ferrovias mais querem, que é na negociação da renovação das suas concessões os investimentos possam ser considerados. Esse é o maior anseio que temos, e isso até hoje não anda. Mas Tesouro não aprova, ele não é favorável a que se pegue parcela do arrendamento e se aplique em obras de infra-estrutura.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE ALMEIDA - Dr. Sérgio, os investimentos feitos na ferrovia não podem ser considerados. Aí eu concordo. É possível, sim, porque está sendo feito na ponte Rio-Niterói. A concessionária vai construir novas alças, novos acessos para melhorar a mobilidade e com isso vai conseguir mais uns anos de concessão. Então, é possível sim pensarmos em investimentos em viadutos, em mobilidade que não sejam investimentos dentro da ferrovia.

O SR. SÉRGIO HENRIQUE CARRATO - Deputada, isso aí depois o representante da ANTT esclarece, porque também estamos num momento crucial e também no nosso 15º ano, na metade da nossa concessão. É realmente um anseio muito grande tudo isso, mas de qualquer forma acho que o importante é a união dos esforços na busca dessa solução. É uma preocupação? É. No nosso caso, seiscentas passagens de nível é uma operação totalmente arriscada no dia a dia, do próprio transeunte, do maquinista, que aí está fazendo a transposição com a sua composição e as pessoas atravessando sem haver os anteparos, sem ter...

(Não identificado) - Só pela oportunidade. Acabamos tendo, então, uma preocupação com o rendimento do Estado, o núcleo das empresas e não se deu a importância ao transeunte, aquele que usa e corre risco de vida. Essa é a materialidade do que foi feita na privatização.



(Não identificado) - Permita-me também uma oportunidade. Acho que é uma solução burra essa história, porque o Brasil hoje necessita de velocidade no seu sistema de logística. A ferrovia, hoje, é a única alternativa de se dar uma logística rápida e de grande porte para a produção brasileira, principalmente para os portos, para a exportação, etc. e tal.

Se mantivermos essa idéia de que essas passagens de níveis — continuam 600 passagens de níveis e não sei quantas mais da ALL, que gostaria de saber... Quantas?

(Não identificado) - No Estado de São Paulo 1.508.

(Não identificado) - São 1.508 por passagem de nível no Estado de São Paulo. Se esses gargalos não forem resolvidos com contornos, soluções, etc., nunca vamos ter velocidade dos trens para poder fazer uma logística capaz de dar conta do crescimento brasileiro, principalmente para exportar ou transportar a nossa matéria-prima ou produtos semielaborados ou produtos industriais para os grandes mercados consumidores ou para exportação. Só para essa lembrança.

Então, acho que é necessário resolvermos essas questões como interesse do País em garantir uma logística de transporte rápido para o Brasil na área ferroviária.

(Não identificado) - Sr. Presidente, só para dar mais um pitaco. Nós temos de tirar a lição e tirar a solução da lição. Acho que esse é o problema. Sei que o DNIT tem se reunido com as cidades da região de Americana para cuidar disso — já fez várias reuniões.

Esse não é o problema. Acho que uma coisa é termos uma ação imediata para evitar os problemas. Aí não precisamos pegar a cancela automática, não. Agora há pouco se disse: Americana vai tornar automática. Mas é manual, é com rodinha. Coloca na rodinha e fecha, pronto. Essa questão é muito mais simples para se pensar. Depois, coloca a automática, depois coloca a outra com controle remoto, mas primeiro vamos evitar o problema. Essa é a questão que tem de ser colocada aqui.

(Não identificado) - Só voltando à questão dos investimentos, o Pedro, da ALL, comentou sobre todo um diagnóstico que foi feito pelas próprias concessionárias e que foi apresentado à ANTT, que levou ao Governo Federal esses investimentos, da supressão dessas passagens de nível. É isso que estamos



querendo. As ferrovias querem fazer esse trabalho. Elas estão dispostas a investir? Estão dispostas a investir. Há uma série de pacotes, projetos executivos sendo elaborados.

Trouxe aqui como exemplo 3 trabalhos prontos e entregues. Por exemplo, esse foi da Prefeita Sheila, da construção de um viaduto. Foi entregue a ela. Há uma carta, todo ele elaborado.

Há também São João de Meriti, na Baixada, pronto também, dentro do modelo do DNIT. E há também o de Belfort Roxo. Vou deixar até com o senhor.

Então, são locais em que a própria MRS está desenvolvendo, como ficou avançado com o Governo. Agora, tem de ser conjunto. Não adianta só a ferrovia querer investir. Ela tem as suas obrigações, ela tem de fazer os seus investimentos necessários até para cumprir as metas que a agência estabelece, que são cada vez mais fortes, mas é a união de esforços. Sem isso não adianta.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - Os três nobres Deputados se sentem satisfeitos com a resposta da MRS? Posso passar ao segundo?

Passo a palavra, então, ao Sr. Pedro Roberto Oliveira Almeida.

O SR. PEDRO ROBERTO OLIVEIRA ALMEIDA - Acho que já respondi, mas são 1.508 PNs no Estado de São Paulo, 6.195 quilômetros. Inclusive, como a Deputada disse, temos alguns trechos hoje no qual chamamos de baixa densidade que não estão operando. Se trouxermos isso para a realidade, nossa realidade é um pouco pior.

Respondendo ao Deputado, gostaria de dizer que infelizmente não quero transferir responsabilidade, mas como havia um acordo da FEPASA — estou com o acordo aqui em mão — com a Prefeitura de Americana, a responsabilidade pela sinalização, pela colocação da PN era da Prefeitura de Americana. Então, está aqui escrito. Eu tenho aqui em mão — com a Prefeitura de Americana, a responsabilidade pela sinalização, pela colocação da PN era da Prefeitura de Americana. Então, está aqui escrito, eu tenho aqui o contrato. Foi assinado antes, inclusive, do processo da privatização.

(Não identificado) - Deixe uma cópia com a Comissão.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE ALMEIDA - E com as outras Prefeituras também há esse acordo?



O SR. PEDRO ROBERTO OLIVEIRA ALMEIDA - Deixo. Tenho cópia de tudo. Com as outras Prefeituras não tem.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE ALMEIDA - Então, vai culpar quem quando houver um acidente?

O SR. PEDRO ROBERTO OLIVEIRA ALMEIDA - O que acontece é o seguinte...

(Não identificado) - Só uma questão. Quem deveria fiscalizar o cumprimento desse...

O SR. PEDRO ROBERTO OLIVEIRA ALMEIDA - Toda a fiscalização é da ANTT, é óbvio. Temos o poder de operar, a gente acompanha, a gente orienta. Mas ali vou dizer uma coisa ao senhor, até vou discordar do Marcos, da ANTT. A PN estava sinalizada, ela tinha cancela, ela tinha redutor de velocidade. É óbvio que se tivesse uma barreira, como o Marcos quis dizer, como teria agora o portão, poderia ser uma solução. Em relação às cancelas, inclusive hoje estou tão obcecado com esse negócio de segurança, fico até feliz abrindo um parênteses, porque pela primeira vez estamos discutindo passagem de nível, depois de 14 anos de privatização.

Os Srs. Deputados provocaram isso. Para nós é muito importante, porque traz uma visibilidade para a ferrovia, para o governo, para as Prefeituras, para que se possa fazer uma discussão efetiva sobre o tema. Acabei de fazer uma viagem. Infelizmente, qual a realidade do País? O senhor faz uma cancela, o senhor coloca a cancela e, se o senhor não tiver uma segurança 24 horas, ela vai gerar uma insegurança. Por quê? Eu estava em San Diego, nos Estados Unidos, eu descii com a minha mulher e fui fotografar os fios de cobre, tudo fica lá. Se fosse no Brasil, no dia seguinte não teria um fio de cobre, o senhor não teria um motor.

Repito, estou na ferrovia há 14 anos e acompanhei no Estado do Paraná, especificamente na cidade de Curitiba, onde a ferrovia corta a cidade. Chegamos a ter uma verba alocada com o Prefeito Cássio Taniguchi. Ainda era Jaime Lerner. Quando houve a mudança de Governo, houve uma divisão entre um problema ambiental para fazer o contorno. A gente fez a opção de colocar a cancela. E depois verificamos que depois os estudos não recomendavam que se fossem colocadas as cancelas, exatamente por isso, por ato de vandalismo. Isso vai acontecer e vai gerar



mais insegurança ainda. Por quê? O maquinista vem, ele confia que a cancela vai descer — há esse lado que o Sérgio também colocou de confiabilidade ainda no Brasil — ela não vai descer e pode ocasionar acidentes. E aí vamos dizer o seguinte: de quem é a culpa? A culpa é porque a cancela não estava funcionando.

Infelizmente é a realidade. Até se fala, às vezes temos condenações, e diz: “Ah, a ferrovia deveria ser cercada”. Quando vamos lá para fora, para os Estados Unidos ou Europa, há lugares em que a ferrovia não é cercada. Tive essa curiosidade, principalmente nas passagens de nível. Você não tem como cercar, ela fica com um buraco. Eu fiquei observando o tempo todo nas viagens. Já fizemos um trabalho de observação.

Agora, se nós hoje, na ferrovia, admitíssemos que falaríamos o seguinte: “vamos aplicar aqui as normas da ABNT, de segurança”. O Marcos fala de uma quilometragem, seja de um quilômetro e meio de distância, seja de um quilômetro, seja de 3 quilômetros uma distância que fosse razoável, que fosse definida por meio de um projeto de lei, de um decreto, o que fosse. Falar: “Olha, tem de haver um intervalo, salvo se tivesse viadutos”. Talvez, começávamos a cumprir isso no Brasil. Aí, teria-se responsabilidade para fazer um trabalho de adequação. Aí seria muito mais confiável que se tivesse isso.

Quando olhamos dentro do papel de Governo, não estou falando desse Governo, estou falando de todos que passamos. Quando olhamos, nunca tivemos... Quem viu aqui uma propaganda do Conselho Nacional de Trânsito no Brasil orientando as pessoas e fazendo um trabalho de educação nas passagens de nível? Quem viu? Vou plagiar o Presidente. Nunca na história, nos 14 anos.

Já mandamos vários, através da Associação Nacional de Transporte Ferroviário, temos a associação, pedindo para que se houvesse campanhas educativas de conscientização da população também, porque mesmo que você consiga colocar a cancela eletrônica, você consegue a cancela, os motoqueiros passam no meio ou passam do lado. Isso eu posso assegurar, porque já vi isso em vários lugares. Temos filmes disso em vários lugares. Então, há todo um trabalho de educação, é um trabalho muito maior.

Fico muito feliz, estou sendo um pouco repetitivo, de estar discutindo isso aqui, porque nunca tivemos essa oportunidade. Infelizmente, gostaria de estar



discutindo, sem ter tido vítima, como a senhora colocou, com precisão, que em Nova Iguaçu não houve vítima.

Preferimos estar discutindo, começando a trazer essa discussão agora, a fim de que possamos assumir a responsabilidade todos juntos. A concessionária não está se furtando a assumir a responsabilidade dela. O Governo tem um papel fundamental junto à concessionária, seja através da flexibilização, seja até através do próprio Tribunal de Contas, que permita que façamos os investimentos e que abata das parcelas de arrendamento. Já nos colocamos à disposição para isso. Sabemos que podemos fazer por um custo até menor, se for o caso, e com maior rapidez, porque não temos toda a burocracia que se tem dentro do Governo, onde é preciso apresentar um projeto, licitar, por 90 dias, por seis meses. Criando, dentro da tabela do DNIT, nós teríamos mais a agilidade para executar e talvez estejamos resolvendo problemas críticos do País.

Eu acho que é uma grande oportunidade o fato de estarmos discutirmos isso aqui. Não tenho dúvida nenhuma sobre isso.

Em relação aos contornos, eles geralmente acontecem quando os Prefeitos se unem e fazem uma discussão através da Câmara. Agora estão fazendo o contorno em Araraquara. É uma obra do Governo Federal. Nós estamos fazendo um contorno ferroviário que deve ficar pronto agora. Atrasou um pouco, quase quatro anos, mas deve ficar pronto agora tem maio. Temos também discutido um contorno para ser construído próximo da sua região, onde a ferrovia passava, em Santa Bárbara do Oeste, dentro de Piracicaba. Foi feita uma solicitação para que se retomasse a ferrovia.

Acreditamos que hoje é inviável passar por dentro de Santa Bárbara do Oeste. Até houve várias interferências da Prefeitura tirando leito da linha, pois se criaria um problema maior de passagem de nível, o que encareceria a obra. Então estamos fazendo um projeto, estamos discutindo com a ANTT para se fazer o contorno ferroviário. Estamos tentando fazer um desenho para essa obra a fim de que seja custeada.

Ainda ontem houve uma reunião com vários Prefeitos. Está ali o nosso representante, o Prefeito de Americana e representantes de todas as cidades, discutindo com o DNIT a obra do contorno ferroviário, que é altamente necessária.



Às vezes, somos pressionados a transportar mais. O Governo está fazendo ferrovias no Mato Grosso que tem um grande volume de carga. Estamos captando as cargas de açúcar do Estado de São Paulo. Estamos fazendo um projeto de duplicação. Estamos discutindo com todas as Prefeituras da região que tipo de obras poderiam ser feitas para melhorar nesse primeiro momento. Estamos inclusive assumindo várias obras junto a essas Prefeituras, seja de viaduto seja de passagens de nível.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Só pela oportunidade. Esse contorno que estamos discutindo englobaria essas cidades todas? Americana, Limeira, Nova Odessa, Sumaré? É isso?

O SR. PEDRO ROBERTO OLIVEIRA ALMEIDA - Englobaria ainda mais: Hortolândia...Deixe-me ver, para eu não errar... Nova Odessa...Ali temos todas. Está com o papel aí Maurício?

Não Identificado. – Hortolândia (*inaudível*), Nova Desse, Santa Bárbara, Americana e Limeira.

O SR. PEDRO ROBERTO OLIVEIRA ALMEIDA - O contorno atenderia Santa Bárbara, Americana e Limeira também.

O SR. DEPUTADO JOSÉ MENTOR - Só pela oportunidade. Nós não podemos pensar numa solução única para tudo. O contorno uma obra que tem que ser planejada, que é a mais cara. Isso é uma coisa. Nós temos que graduar as soluções. Há lugares em que uma cancela simples “de rodinha” resolve o problema, mas não são todas assim. Nós temos que ter flexibilidade para resolver o problema, cada um com o seu tamanho. Não dá para resolver todos problemas com uma fórmula ideal. Não vai ser possível.

O que eu digo é que a missão desta audiência e de cada um de nós no Parlamento, Macris, Solange, é termos a mente arejada para buscarmos recursos que resolvam todas essas questões, das mais simples às mais complexas. As mais simples que custam barato e as mais...

Agora, não é possível que nesta época em que vivemos, século XXI, continuemos a conviver um problema como esse de Americana. Isso é impossível. Isso é impossível.

O SR. PEDRO ROBERTO OLIVEIRA ALMEIDA - Não. O senhor está certo.



O SR. DEPUTADO JOSÉ MENTOR - A tecnologia está tão avançada que com certeza há solução para todos esse problemas. Não será o ladrão de fio que impedirá isso.

O SR. PEDRO ROBERTO OLIVEIRA ALMEIDA - E passa também, Deputado, por fechar algumas passagens de nível. Temos o apoio do Governo para fechar...

O SR. DEPUTADO JOSÉ MENTOR - Cada um tem a sua solução.

O SR. PEDRO ROBERTO OLIVEIRA ALMEIDA - Exatamente. Algumas teriam que ser fechadas e outras serem melhores e estatizadas. O senhor está absolutamente certo.

O SR. DEPUTADO JOSÉ MENTOR - Estou meio que polarizando com a frase que o senhor falou, mas sem querer que a polarização crie uma tensão. Não, pelo contrário, espero que a polarização crie uma solução. Eu acho que assim nós não podemos dizer que o ladrão de fio de cobre impeça... Não é possível isso. Nós temos que achar soluções, cada uma com o seu tamanho. Evidentemente que transportar dinheiro na carroça, como era antigamente... Hoje a BRINKS leva de outro jeito. Então a lucratividade está garantida com a segurança que o dinheiro custa.

O SR. PEDRO ROBERTO OLIVEIRA ALMEIDA - O.k. Não sei se faltou uma coisa que os senhores gostariam que eu esclarecesse.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - Estão satisfeitos?

Vou passar a palavra ao representante da ANTT.

O SR. MARCUS EXPEDITO FELIPE DE ALMEIDA - Inicialmente eu gostaria de esclarecer a questão de retirada de obra. Não foi retirada a obra do PAC 2. Na realidade, foi feito um elenco de obras, e o Governo priorizou. Priorizou com qual o critério? Do crescimento da malha ferroviária, visando a sua interiorização, ou seja, com o prolongamento da Ferrovia Norte-Sul, com a construção da Ferrovia Bahia-Oeste, do trecho de Uruaçu a Lucas do Rio Verde. Essas são as obras que o Governo elencou como prioritárias e que a VALEC, por força da Lei 11.772, vai construir. Os demais investimentos de cunho social nas malhas estabelecidas estão sendo analisados para uma segunda etapa.



Gostaria também de esclarecer que, dentro da estrutura das entidades ligadas ao Ministério dos Transportes, a atribuição de construir contornos, de fazer projetos de contorno de obras viárias não é da ANTT, mas sim do DNIT, dentro do que prevê a Lei 10.233.

Com relação ao que o Deputado Vanderlei Macris falou sobre a questão de obras na região de Americana, eu até já citei na minha exposição, a Fepasa iniciou a obra, está visível para quem passa pela bandeirantes. O que falta é resgatar esses projetos ou até mesmo adequar e melhorar o que restou dessas obras da Fepasa a um projeto maior que vai contemplar todos esses Municípios.

Dando continuidade ao que a senhora falou, Deputada Solange Almeida, desde 2003 o Governo Federal construiu mais quilômetros de ferrovias do que nos 50 anos anteriores. Estamos realmente vivendo uma fase inédita em termos de transporte ferroviário.

Os contratos, conforme o Deputado José Mentor citou, estão desatualizados. As duas cláusulas básicas de cumprimento por parte da concessionária, as suas metas seriam a redução de acidentes e o aumento de produção.

Alguns itens nós temos extrema dificuldade de fiscalizar. Vou depois falar sobre a fiscalização em si, mas, por exemplo, gostaria de citar ramais que estão desativados. Hoje, a legislação não permite que a ANTT retome esses ramais e os licite ou crie uma *short line* ou coisa desse tipo. Para isso, a ANTT está desenvolvendo, junto com o Ministério dos Transportes, já numa fase bem avançada, um novo marco regulatório para o setor ferroviário, que vai contemplar as novas ferrovias que a VALEC está construindo e a malha estabelecida. São ações que terão um desdobramento, acredito que isso vai ser a redenção do nosso sistema ferroviário e estamos muito otimistas em relação a isso.

Voltando ao que falei do anteparo, acho que apesar de ele ser rudimentar — a experiência que vivemos é que caminhão desrespeita cancela, não freia e leva a cancela —, é mais difícil de ser destruído e ele cria uma barreira para motoqueiros, por exemplo. Inúmeros acidentes, por exemplo, que temos ciência, que nós acompanhamos, muitas vezes o motorista, principalmente à noite, ele vai colher o meio da composição, ele não pega a primeira locomotiva, ele vai pegar o vigésimo



vagão ou coisa desse tipo. E ali está claro: “*Pare. Olhe. Escute.*” O avançar numa PN é uma infração ao Código de Trânsito, isso está claro.

Para responder ao Deputado Vanderlei Macris sobre as nossas ações de fiscalização, na área da SUCAR, a superintendência da qual a minha gerência faz parte, nós temos inspeções técnicas, operacionais, de ativos arrendados e de treinamento. As inspeções técnicas são voltadas para as condições da via permanente. Elas avaliam a qualidade da via voltada à prestação de serviços; a sinalização das passagens, em obediência às normas existentes; e a preservação da faixa de domínio. As inspeções operacionais são feitas nos terminais de carga e descarga e nos centros de controle de tráfego das ferrovias. Também acompanhamos, aleatória e esporadicamente, a circulação de trens. Quanto aos ativos arrendados, que eram da extinta Rede e hoje estão com o DNIT, fazemos inspeções tanto no material rodante quanto nos imóveis operacionais. Além disso, até atendendo à determinação do TCU, a ANTT, há alguns anos, editou uma resolução referente ao treinamento, que é voltado para capacitação e reciclagem do pessoal operacional das concessionárias.

O sistema de fiscalização de que hoje dispomos está em pleno desenvolvimento e já recebe uma gama rica de informações — tivemos até oportunidade de apresentar boa parte dele ao TCU e à CGU. Na semana que vem, estaremos terminando nosso ano de inspeções, sendo que toda a malha ferroviária foi contemplada. Todos os trechos, mesmo os de baixa densidade, são contemplados com, no mínimo, uma inspeção anual. O cronograma dessas inspeções programadas anuais é feito no ano anterior e é efetivamente cumprido. Então, toda a malha é fiscalizada — gostaria de deixar isso bem claro.

Acho que era só isso o que eu tinha a dizer.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - Agradeço ao representante da ANTT, Sr. Marcus Exedito.

Vou passar a palavra ao representante do Tribunal de Contas da União, Sr. Leonel Munhoz Coimbra.

O SR. LEONEL MUNHOZ COIMBRA - Sr. Deputado, V.Exa. nos dirigiu uma indagação bastante direta a respeito do papel do TCU no acompanhamento do cumprimento de contratos de concessão e de arrendamento.



Eu considero preliminarmente necessário esclarecer que, por ocasião da privatização, foi celebrado um contrato de concessão para exploração e desenvolvimento de serviços de transporte ferroviário de cargas. Concomitantemente celebrou-se, com o consórcio vencedor de cada leilão ocorrido, um contrato de arrendamento dos bens de propriedade da Rede Ferroviária Federal. Ou seja, que bens? A própria ferrovia, a via permanente, o material rodante, as instalações, os galpões, os escritórios, os armazéns, os veículos de uma forma geral, enfim.

Então, a figura da arrendatária e a figura da concessionária, na realidade, elas se confundem na mesma pessoa jurídica, ou seja, na empresa que explora ou desenvolve a concessão. Esses contratos estabelecem uma condição onerosa para a concessionária, em parte composta pelo pagamento das parcelas devidas pela concessão e pelo arrendamento. Desse montante que é pago e recolhido aos cofres público, 5% do pagamento realizado refere-se à concessão e 95% referem-se ao arrendamento, ou seja, ao direito de usar os bens na exploração da ferrovia.

Esses contratos, tanto de concessão quanto de arrendamento, são administrativos, celebrados sob a égide de Lei nº 8.666. Então, sob esse aspecto, excelência, certamente o Tribunal de Contas da União verifica e acompanha a execução dos contratos.

Com a criação da ANTT em 2001, os contratos de concessão foram remetidos à gestão da Agência recém-criada. Também a lei previa que os contratos de arrendamento seriam geridos pela própria Agência.

No entanto, a Rede Ferroviária Federal, que havia sido colocada em liquidação logo após o encerramento dos leilões de privatização — estava em processo de liquidação, portanto —, mantinha uma atividade administrativa e continuou a fazer a gestão dos contratos de arrendamento.

Essa situação — a duplicidade, vamos dizer assim, de acompanhamento das operações ferroviárias — suscitou algumas dificuldades e controvérsias que levaram o Tribunal de Contas da União, em 2003, por meio do Acórdão 541/2003-Plenário, a determinar aos dois entes, à Agência Nacional de Transportes Terrestres e à REFESA, em liquidação, que realizassem a fiscalização das ferrovias sob a forma de parceria. Ou seja, concomitantemente e em parceria, a Agência e a Rede Ferroviária



fiscalizariam tanto a operação no que diz respeito à conservação e à utilização dos bens quanto a preservação patrimonial.

Posteriormente, em 2004, o Tribunal emitiu nova determinação no sentido de que essa parceira fosse formalizada por meio de um instrumento jurídico, que fosse um celebrado um termo de parceria entre os dois entes públicos. Esse termo se constituiu de um convênio, que foi celebrado ainda no ano de 2004 e vigorou durante determinado período. Ele, após vencido, ficou durante algum tempo sem ser renovado.

Em meados do ano de 2006, houve a celebração de um novo convênio, mas, logo ao início de 2007, em janeiro, a Rede Ferroviária Federal foi extinta e, conseqüentemente, esse convênio não teve continuidade.

Com a extinção da REFESA em 2007, a gestão dos contratos de arrendamento e dos contratos de concessão foi remetida exclusivamente à ANTT. Mas, como a lei também previu que a propriedade dos bens seria remetida ao DNIT, foi buscada, também por determinação do TCU, a celebração de um termo de cooperação, um instrumento formal, entre a Agência e o DNIT, para que fosse feita a fiscalização dos bens.

Os contratos naturalmente são instrumentos bilaterais: estabelecem obrigações e direitos. No que se refere a isso, o Tribunal de Contas da União, especialmente por ocasião do exame das contas — mas não exclusivamente nesse momento —, procura observar qual a atuação da ANTT no que diz respeito a preservar os direitos da União, que é o poder concedente, e garantir o cumprimento das obrigações assumidas pelas concessionárias por ocasião da celebração dos contratos.

Eu digo que nós não fazemos isso exclusivamente por ocasião das contas porque, em processos de fiscalização de iniciativa do Tribunal ou mesmo convocados por terceiros, podemos desenvolver trabalhos que dizem respeito à verificação do cumprimento e da execução contratual.

Não sei se o senhor está satisfeito com o esclarecimento.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - Pergunto o mesmo ao Deputado Vanderlei Macris.



Eu faço um análise sobre isso. Efetivamente, acompanhei de perto esse processo, conforme disse quando fiz minhas colocações. Entendo realmente que os valores pagos pelas concessionárias são consideráveis. Também acho que poderíamos mais na frente, Deputado Vanderlei Macris, fazer uma audiência conjunta com a Comissão de Viação e Transportes, no sentido de tentar mostrar não só à ANTT e ao Tribunal de Contas da União, que poderá nos auxiliar com toda certeza, mas ao Tesouro Nacional de que se trata de um patrimônio do Governo, da Rede, hoje cedido ao DNIT. Desculpem-me a expressão, mas fazer filho na mulher dos outros é uma coisa complicada porque. Isso porque pegar recursos da concessionária para investir em patrimônio do Governo é algo meio complicado. Acho que o Tesouro poderia ceder, de certa forma, através de estudos, de um acompanhamento mais de perto por parte da ANTT, em relação a esses investimentos que se fazem necessários, por tudo aquilo que discutimos aqui. E que as concessionárias façam o que possam efetivamente fazer: uma dedução nos valores que pagam mensalmente por esses investimentos.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Ou, se me permite, a possibilidade de uma renegociação do contrato.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - Isso.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - A possibilidade de alongamento do prazo de concessão.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - Perfeito. Uma prorrogação.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Com compromisso de investimento por parte da concessionária. Uma coisa perfeitamente possível.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - É isso aí. Adequar à nova realidade de hoje e conseqüentemente fazer uma adequação com referência ao contrato existente.

Confesso que estou aqui, da nossa parte, com a certeza de poder contribuir com o que foi colocado. Mais do que isso, estou efetivamente preocupado com a sociedade como um todo.

Agradecer a presença ao Sr. Marcus Expedito Felipe de Almeida, Gerente de Transporte da ANTT; ao Sr. Sérgio Henrique Carrato, Gerente de Concessão e Arrendamento da Concessionária MRS Logística; ao Sr. Pedro Roberto Oliveira



Almeida, Diretor de Relações Institucionais da América Latina Logística Malha Paulista S.A.; e ao Sr. Leonel Munhoz Coimbra, Assessor da 1ª Secretaria de Controle Externo do TCU.

Nada mais havendo a tratar, encerrarei a presente reunião. Antes, porém, convoco reunião ordinária para amanhã, quarta-feira, 8 de dezembro, às 9h30, no Plenário 9 da Câmara dos Deputados.

Agradeço mais uma vez a presença aos senhores, porque nos deram condições de esclarecer àqueles que nos cobram, que é a sociedade como um todo.

Muito obrigado.

Está encerrada a presente reunião.