

ANTT ENCAMINHA RENOVAÇÃO FERROVIÁRIA ANTECIPADA E SEM LICITAÇÃO

Segundo a ANTT a antecipação da malha paulista visa garantir conforto ao concessionário e ao investidor

JOSÉ MANOEL FERREIRA GONÇALVES*

Os 1 989 quilômetros da malha paulista, operados pela Rumo, formam uma das principais vias de escoamento da produção do agronegócio nacional. Trata-se de uma malha que liga o Centro-Oeste ao Porto de Santos, e é considerada saturada. Mas a condição de saturação se aplica somente ao tronco principal da malha. Diversos ramais, como o que liga Santos a Cajati, sequer têm tráfego.

Conselheiro da Ceagesp pediu também a reativação dos ramais de Martinho Prado e de Bauru. A Rumo tem contrato com vigência até 2029, mas pediu renovação antecipada.

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), para a antecipação da renovação, pede a ampliação da capacidade do sistema dos 35 milhões de toneladas atuais para 75 milhões, aumento de 44% da velocidade média em cinco anos e pagamento de 15,8 milhões de reais em multas administrativas que a concessionária deve ao governo.

Na audiência pública realizada em São Paulo sobre o tema, em 24 de janeiro deste ano, organizada pela ANTT, estranhamente, o apoio à renovação antecipada foi quase unânime, e a previsão é que essa antecipação seja efetivada ainda no primeiro semestre.

Como contrapartida à antecipação da renovação, a empresa promete investir 4,7 bilhões de reais e pagar 1,285 bilhão de reais em outorga... ao longo de 41 anos. O que não ultrapassa 142 milhões de reais ao ano. Muito pouco para fazer frente às necessidades impostas pela demanda existente e, principalmente, para a demanda futura, assim que nossa economia sair do vermelho.

Na audiência pública, tanto a Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp) quanto a Associação Latino-Americana de Ferrovias, a Associação Brasileira da Indústria Ferroviária, e usuários como a Cargill e a Coopersucar, se manifestaram a favor da renovação antecipada e sem licitação. Algo que traz desconforto e lança sombras ao processo.

A resistência à prorrogação foi quantitativamente pequena: A Federação das Indústrias do Estado do Paraná (Fiep) pediu

que na renovação 30% da capacidade da malha fosse destinada ao compartilhamento com outros operadores, o que instituiria o fator concorrencial, de máximo interesse público. As críticas mais incisivas foram postas pela associação da Frente Nacional em Defesa das Ferrovias (FerroFrente), que inclusive havia pedido na Justiça Federal o cancelamento da audiência.

Através de seu representante legal, a entidade afirmou que a atual operadora da concessão não cumpriu os requisitos do contrato atual e que a prorrogação não seria um procedimento correto. “O ideal será a abertura de um novo processo licitatório, estimulando a concorrência”, disse. “Eles não têm que falar em conforto para os investidores, isso é acomodação. É preciso que a operação evolua a favor do interesse público, que se sobrepõe ao interesse privado [...]. O natural não é prorrogar. Isso é exceção. O natural é licitar de forma transparente”, completou incisivamente o dirigente da FerroFrente. “Poderia ser natural prorrogar, por haver previsão contratual, mas a empresa não alcançou os indicadores previstos. Nesse caso, diante dos indicadores ruins, ao contrário, o natural seria uma nova licitação”, complementou.

Mas a Rumo se colocou contra as proposições tanto da Fiep quanto da FerroFrente. Em claro esquivo, quando questionado sobre o porquê de não ter apresentado uma justificativa para a não abertura de um novo processo licitatório, Alexandre Porto, superintendente de ferrovias da ANTT respondeu que a ANTT só responderia à pergunta em relatório.

Causou espécie que mesmo representantes de prefeituras afetadas pela malha, como o prefeito de São José do Rio Preto, Edinho Araújo (PMDB), também se manifestaram a favor da renovação na audiência.

A FerroFrente propôs formalmente o seguinte questionamento a ANTT:

1 - A ANTT teria um parecer conclusivo e objetivo que respondesse se é mais vantajoso prorrogar o referido contrato que realizar uma nova concorrência e concessão, admitindo a participação de outras empresas e a mudança no marco regulatório? Nesse parecer foi considerada a vantagem

que pode ser obtida pela competição entre novos proponentes? Em caso afirmativo, por que essa conclusão não aparece no material disponibilizado para consulta pública?

2 - A ANTT poderia disponibilizar a Nota Técnica nº 126/Gerof/SUCAR de 30/11/2009, que teria fundamentado a permissão para o aumento do número de acidentes ferroviários, em números absolutos e relativos, da concessionária em 2012?

3 - A ANTT não considera inadequado que uma concessionária que não tenha reduzido de forma substancial o número de acidentes ao longo do tempo possa ter prorrogada a sua licitação?

4 - Qual a posição da ANTT a respeito dos ramais e trechos ferroviários abandonados e desativados informalmente pela concessionária na malha paulista, que inclusive tem sido motivo de auditorias do TCU? Não existem informações substanciais a respeito da perda patrimonial desses trechos nos estudos técnicos – por isso, uma eventual prorrogação não deveria ser precedida por um inventário detalhado do patrimônio da rede?

Convenhamos, não há como aceitar simplesmente prorrogar contrato sem uma nova licitação, que garanta toda a transparência, única que pode garantir a lisura. É necessária clareza para garantir um futuro de desenvolvimento para o país, e não para grupos políticos e econômicos, mas para o povo sofrido que no fundo é quem paga toda essa conta com seu trabalho.

Conclamamos aqui uma mudança no comportamento institucional, com o fim do papelão que a ANTT vem protagonizando nas audiências públicas, valendo-se da pós-verdade, visando a renovação antecipada, mantendo o monopólio dos atuais donos dos trilhos, sem inventário dos trechos desativados e renovando tudo sem concorrência nem licitação. 

* José Manoel Ferreira Gonçalves é engenheiro, professor doutor, advogado e jornalista, especializado em ferrovias. Atualmente é presidente da FerroFrente, frente nacional pela volta das ferrovias e do Movimento Tarifa Justa (MTJ)

E-mail: josemanoel@sosplaneta.com.br