

Carta Desenvolvementista Nº 3

Contra o desmonte do Transporte Ferroviário Brasileiro*

O ano de 2012 chega trazendo consigo o resultado parcial de patrióticas iniciativas de órgãos do Estado Nacional de investigação das causas do desmonte do transporte ferroviário brasileiro. O momento é oportuno, portanto, para propor mudanças que viabilizem inserir o transporte ferroviário como elemento estratégico de apoio ao desenvolvimento nacional.

O Tribunal de Contas da União, em 15/02/2012, aprovou por unanimidade dos Ministros o Relatório da Auditoria no Processo Nº 008.799/2011-3 (Acórdão Nº 312/2012 – TCU - Plenário), iniciada em 05/04/2011, sobre a atuação da Agência Nacional dos Transportes Terrestres - ANTT na regulação e fiscalização do transporte ferroviário no período de 2007 a 2011. As constatações do TCU são gravíssimas e, quando comparadas com os resultados da ampla investigação realizada pelo Ministério Público Federal, a seguir comentada, compõem um quadro que deve abalar a consciência republicana de quem sobre elas se detenha. Em resumo, a ANTT, por ação e omissão, permitiu que as concessionárias privadas tornassem inoperantes cerca de 2/3 da malha ferroviária brasileira de 28 mil km e as autorizou a contabilizar irregularmente, como investimentos, valores que podem chegar a R\$ 25,5 bilhões, os quais serão cobrados da União no momento de extinção da concessão. Este é o rombo estimado até 2011, produto de manobras contábeis que a ANTT deveria ter vetado por serem contrárias aos contratos. À frente este montante pode aumentar, pois faltam ainda dez anos para que as concessões expirem. Por outro lado, se somarmos os valores da destruição parcial ou total de 2/3 da malha ferroviária (21 mil km), teremos um rombo adicional de mais R\$ 30 bilhões, elevando o prejuízo para os cofres públicos a mais de R\$ 50 bilhões.

Por outro lado, como resultado de anos de investigação do Ministério Público Federal sobre o transporte ferroviário em todo o país, a Procuradoria Geral da República ingressou com a Representação Nº 16848-2011-1 junto ao TCU contra a União (Ministério dos Transportes), a ANTT e a concessionária América Latina Logística - ALL. Com fundamento em documentos, perícias, depoimentos, audiências públicas, análise de procedimentos internos da ANTT, reuniões com setores produtivos e comunidades do interior do Brasil, a Procuradoria Geral da República constata: “Na falta de efetivo controle, as concessionárias como que se apropriam do negócio do transporte ferroviário de carga como se fosse próprio; fazem suas escolhas livremente, segundo os seus interesses econômicos. O quadro é de genuína captura, em que o interesse privado predomina sobre o interesse público”. A Procuradoria Geral da República afirma que a responsabilidade pela situação atual é “a política de total conivência e omissão da ANTT com relação ao abandono, destruição, invasão e malbaratamento dos bens públicos e, conseqüentemente, do transporte ferroviário como alavanca do desenvolvimento regional e nacional.”

A Procuradoria Geral da República explicita as razões que a levaram Representar conjuntamente contra a ANTT e a ALL: “Pois bem, se a concessionária dilapida – ela própria – ou abandona bens públicos arrendados, descumprindo durante mais de uma década cláusulas de contrato administrativo, por certo a Agência Reguladora tomou providências e exigiu soluções?” Segue a Representação: “ Não. Nada fez até agora.

Não aplicou multas, não denunciou o contrato, não exigiu investimentos quaisquer para a restauração ou reposição da estrutura e superestrutura, bem como dos bens móveis e imóveis afetos ao transporte ferroviário.”

Tais fatos, graves por si mesmos, ganham contornos escandalosos e inaceitáveis quando se sabe que o atual Diretor Geral da ANTT participou da formatação da privatização da Rede Ferroviária Federal – RFFSA como funcionário público, em seguida participou como empresário da privatização, vencendo dois leilões (Malha Centro Leste e Malha Sul), participou da estruturação das concessionárias Ferrovia Centro Atlântica – FSA e da Ferrovia Centro Atlântica – FSA (atual América Latina Logística – ALL), assinou o contrato de concessão da ALL em representação da concessionária (contrato que hoje a ANTT, dirigida por ele, fiscaliza) e participou da criação e dirigiu a Associação Nacional de Transportes Terrestres – ANTF (associação privada das concessionárias ferroviárias).

Com base nas considerações acima, dirigimo-nos aos Senhores Senadores da República solicitando que não aprovem a recondução, para mais um mandato, do atual Diretor Geral da ANTT, e que requeiram ao Ministério dos Transportes uma resposta objetiva e formal às denúncias encaminhadas pela Procuradoria Geral da República e aos resultados colhidos pelo Tribunal de Contas da União. À Presidente Dilma solicitamos a indicação para a Direção Geral da ANTT de um nome comprometido com o interesse público, com o interesse nacional e com as aspirações históricas do povo brasileiro.

Grupo Desenvolvementistas, formado por economistas, engenheiros, advogados, jornalistas, professores do ensino superior, ativos e inativos, integrantes ou egressos do setor público e do setor privado nacional

*anexos: relatório TCU e representação da Procuradoria Geral da União