



Belo Horizonte, Curitiba, Rio de Janeiro, São Paulo, Brasília, 17 de dezembro de 2019

À FerroFrente

Att. Sr José Manoel Ferreira Gonçalves

Prezados Senhores,

Há anos, nossas entidades acompanham a evolução (melhor, **involução**) da cena ferroviária nacional, e a constatação inevitável é a de que sobrou no Brasil um sistema ferroviário mínimo, necessário apenas para não deixar desassistidos os interesses econômicos imediatos das empresas para as quais ele foi passado, e de suas coligadas.

Isto foi feito, como sempre, escorado em belos discursos sobre “o interesse nacional”, os “bilhões em investimentos”, a “viabilidade econômica” e a “modernidade”, embora, na realidade tenha muito mais a haver, isto sim, com o desinteresse pelo patrimônio e destino nacionais, com a enrolação de que o que é bom para as grandes empresas é o que é bom para o Brasil, com a cooptação de órgãos públicos e com jogadas milionárias.

A edição da MP 752 em 2016, depois convertida na Lei 13.448/17, é o exemplo acabado disto. Gestada e editada em uma época de notórias MPs e Leis sob encomenda, obtidas sob efeito de trocas, esta Lei é o **ápice** de uma série de golpes no nosso combalido sistema ferroviário, golpes estes que se iniciam lá na década de 1940, que se intensificam nas décadas de 1960 e 1990 e que se tornam mortais agora na atual década de 2010.

A destruição de **TODO** o sistema ferroviário nacional que não era de interesse exclusivo e direto das concessionárias exportadoras de commodities foi tentado em 2013, pela própria **ANTT**, pela edição da Resolução 4.131. Como a **reação** de várias organizações da sociedade civil, do MPF e do TCU foi enérgica, ficou claro que apenas com “resoluções” da ANTT isto **não** seria possível, e que alguma coisa mais “robusta” seria necessária. E, então, “surge” a MP, que se tornaria a 13.448.

E nela, é claro, aproveita-se para ir ainda mais adiante. Além de permitir que elas rodem e que permaneçam apenas as linhas que são de **interesse direto delas**, sem cerimônia alguma ainda se **passa** todo o patrimônio ferroviário para elas, e se permite a renovação dos Contratos em bases de pai para filho, reservando-lhes a exclusividade por mais quase **40 anos**, sem licitar coisa alguma, **engessando** o sistema ferroviário por mais **quatro décadas**, de novo como se encher mais ainda o bolso destas megaempresas fosse tudo o que sistema ferroviário nacional deveria fazer. Belos discursos sobre a necessidade de o transporte ferroviário chegar ao brasileiro comum, sobre a necessidade do aumento de sua participação na malha nacional, sobre investimentos bilionários, mas, de fato, uma **punhalada** nas costas de todas estas necessidades.

NENHUMA análise independente, fora dos discursos da ANTT, das Concessionárias e de seus satélites, de suas milionárias bancas de advogados, dos idiotamente inocentes, dos facilmente enganados por propagandas, ou dos

que acham que o futuro é na semana que vem, **consegui ver vantagem alguma nestas renovações, ou legalidade nesta Lei**. Até o próprio Ministério da Fazenda se posicionou contrário. O que mais falta?

A realidade é que esta Lei 13.448 é o **golpe de misericórdia** em todos os já muito maltratados sonhos de se ter uma ferrovia que atenda ao **brasileiro comum e suas cargas**. Uma ferrovia abrangente, integrada, disseminada, acessível a qualquer um, e fazendo a diferença por onde passe. O que estamos assistindo não é nada disto. É a consolidação de um modelo de **retalhamento** da malha, e a sua manutenção nas mãos que a fizeram **encolher** de **29.000** quilômetros em 1996, para os **13.000** quilômetros atuais, limitando-a a alguns poucos corredores de exportação. Isto foi bom para o Brasil? É isto que o brasileiro necessita, merece, e o máximo que pode almejar?

Alardear que corredores de exportação são tudo o que o Brasil precisa em ferrovias é brincar com a inteligência de quem sabe somar 2+2. Mas, é isto o que vem sendo bombardeado sem cerimônias desde que a ANTT foi criada, e que atravessou Ministérios, “Planos” e “Programas”, **sem interrupções**, até o presente governo.

Em momento algum foi demonstrado que este modelo de renovação é o melhor e mais vantajoso para a Nação, (inclusive como a própria 13.448 exige). Apenas enrolações que não conseguiram convencer ninguém que o analisou.

É mesmo até difícil saber qual é o maior; as ilegalidades da 13.448, ou o estrago que produzirá?

Nesta Lei, pode-se escorar **qualquer** ato criminoso e desastroso que se possa imaginar. E para não ter de ir buscar muito longe, basta citar o recentíssimo Decreto presidencial 10.161 de **09/12/2019**, nela baseado, que **extingue** o **arrendamento** do material usado pelas Concessionárias, e no qual **todo** e qualquer material rodante existente que **não** seja de interesse direto delas deve ser **picado** no maçarico, com o dinheiro de sua venda como sucata sendo colocado no bolso direto por elas. Igual destino para as construções, **Estações** e outras coisas sem interesse para as Concessionárias, tudo **sem** a necessidade de considerar qualquer outro uso **imaginado, futuro** ou **possível** de qualquer destes bens, que passam assim a não ter direito à existência já que não servem a elas.

A 13.448 será claramente a responsável pela **manutenção** e pelo **aprofundamento** de um modelo que se demonstrou **falido, danoso, perverso, parvo, excludente, privilegiador, limitador e complicador**, que implicou no brutal encolhimento da malha nacional, que jogou o brasileiro nas estradas de onde não mais sairá, que imobilizará o país por décadas, e que só terá servido para continuar servindo aos de sempre.

O modelo ferroviário nacional tem de ser repensado, e não aprofundado.

Todos nós acompanhamos com muita atenção o esforço da **FerroFrente** para estancar mais esta sangria em nosso futuro, esforço este assumido também pela **PGR**, e acreditamos que, se a **Ministra Cármen Lúcia** tiver sido bem informada de todas as implicações **nefastas** desta Lei, **não** se deixará levar pelas palavras ocas dos advogados, compinchas, e beneficiários de mais esta **punhalada** em nossa Nação.

Vamos em frente. Ainda não desistimos do Brasil.

Saudações.

ONGtrem – Nelson Dantas – Belo Horizonte

Ass. Paranaense de Ferreomodelismo e Memória Ferroviária – Alexandre Fressatto - Curitiba

Grupo Fluminense de Preservação Ferroviária – Antônio Pastori – Rio de Janeiro

Instituto História do Trem – Denis Esteves - Ribeirão Preto

Instituto Cidades – Guilherme Belumat - Ipatinga

Ass. Preservação Ferroviária e Ferreomodelismo – Douglas Ruzzon - Baurú

Circuito Ferroviário Vale Verde – César Mori - Lavras

Museu Ferroviário Regional - Luís Faustini - Baurú

Núcleo Preservação Ferroviária – Jershon Ayres Morais - Viçosa

Sorocabana Mov. de Preservação Ferroviária – Eric Mantuan - Sorocaba

Poder legislativo da Estância Turística de Avaré - Alessandro Rios - Avaré

Apito – Sérgio Motta Mello - Belo Horizonte

Movimento Ferrovia Viva – Alex Medeiros – Macaé

Renascer Ferroviário – Renato Pereira da Silva – Avaré

Sindicato dos Engenheiros no Estado de São Paulo (SEESP), Federação Nacional dos Engenheiros (FNE), Confederação Nacional dos Trabalhadores Liberais Universitários Regulamentados (CNTU) – Murilo Pinheiro