

Prezado Prof. Vicente Abate

Inicialmente obrigado por nos receber na sexta feira passada para discutirmos a ideia da Escola Profissionalizante em Lavras, que tem todos os elementos para se tornar uma proposta diferente, pelas suas flexibilidade e modernidade imaginadas.

Tocamos ao final rapidamente no assunto da MP 752, e achei, posteriormente, que deveria sistematizar para o Sr o nosso entendimento do que é esta MP, e suas consequências. Estou também anexando alguns textos que o pessoal do Rio e de Minas produziu sobre o tema, e que o Sr poderá eventualmente ler.

Permita-me começar estes meus comentários com uma síntese inviolável: **se a ABIFER congrega fabricantes de material ferroviário, TUDO pelo que ela deveria se bater é pela existência e preservação de linhas! Já que, TODO O RESTO, todo o mercado de todos os seus associados, SÓ EXISTE ONDE EXISTEM LINHAS.**

Pouco mais precisaria ser dito, mas vou abusar mais um pouco de sua boa vontade.

Entretanto, ao contrário desta constatação óbvia, nosso país vem perdendo linhas desde a década de 1960, quando chegamos a ter quase 40.000 km delas. Pela época da Concessão da Malha em 1996 sobravam 28.000 km e **hoje funcionam apenas cerca de 12.000 km !**

Este foi o encolhimento de seu mercado, que a ABIFER assistiu neste período.

Consegue imaginar o quanto de material rodante, peças, trilhos, amvs, material de reposição, sinalização, comunicação e modernização poderia estar sendo produzido/vendido se a malha ferroviária estivesse nos mesmos níveis que se encontrava em 1996?

Quanto **mais** de empregos estaríamos gerando, quanto **mais** de material estaríamos fabricando, e quanto **mais** de giro nas economias locais estaríamos produzindo em todas as facetas que cada ferrovia pode oferecer?

É ótimo vender para as atuais concessionárias, mas a indústria se tornou refém do reduzidíssimo número delas, em um modelo de malha altamente cartelizado, que as considera como as únicas que poderiam estar existindo.

E olhe que estas concessionárias **NÃO** estão satisfeitas com os 12.000 km em que operam. Elas querem rodar em **MENOS** ainda, com redução adicional de mercado para os associados da ABIFER.

Tanto é assim que, por exemplo, em 2013 a Vale tentou **livrar-se de mais 4.000 km**, de uma única tacada, com a criminosa Resolução 4.131 da Antt. Colou parcialmente, mas as ilegalidades eram tantas que a Agência não teve coragem de bancar sua íntegra, e a revogou 3 dias depois do Temer assumir, talvez achando que os tempos seriam outros.

Deu-se um tempo, encontram novos caminhos, e voltaram à carga, agora com a MP 752.

Esta MP tem de ser entendida pelo que ela é de verdade, e não pelas frases de efeito que a acompanham.

Detalhes desta MP estão nos textos anexados, e não é o caso de repetir aqui.

Mas, o resumo é que a partir de agora, as concessionárias estão totalmente **livres** para entregar TUDO o que não cheirar a grandes lucros. Linhas serão **devolvidas** uma a uma, e **sobrarão apenas uma meia dúzia de corredores de exportação já estabelecidos**. Todo mais o resto será eliminado! E o Brasil terá apenas algumas ferrovias que se dirigirão a portos. O resto do país não tem, e nunca terá, direito ao transporte ferroviário!

Então, qual será o futuro da indústria ferroviária nacional em um cenário de encolhimento como este?

Se nos permite, entendemos que o papel da ABIFER deveria ser o de se posicionar **imediatamente contra TUDO** o que representasse, implicasse ou ao menos cheirasse a redução de linhas, pois implica diretamente na redução do tamanho do mercado de bens e serviços de seus associados.

O EUA tem 249.000 km de linhas funcionando. O Brasil tem somente 12.000, e só a Vale e suas subsidiárias querem destruir mais 4.000 km.

A indústria ferroviária pode ficar omissa? O encolhimento da malha, em vez de implicar em ampliação de mercado dos associados da ABIFER, só faz implicar no **desaparecimento** deles, e no **acirramento da concorrência** entre os que sobram.

O sistema ou modelo instalado hoje no Brasil é aquele em que menos de meia dúzia de **irmãs** reinam absolutas, fazendo, abandonando, escolhendo, transportando e rejeitando o que bem querem, além de controlarem os próprios órgãos reguladores

E, o País fica assistindo. Gerações de brasileiros, por exemplo, NUNCA andaram de trem. Na persistência desse modelo cartelizado, nunca haverá espaço para ampliação da malha, e nem para operação de novos trens turísticos, regionais, short lines, ou carga geral, tudo o que poderia movimentar a indústria.

Com tamanho poder as concessionárias dominam como, quando e onde querem, não apenas as economias de regiões inteiras, complicam as condições de vida e de mobilidade de regiões inteiras, mas controlam a própria indústria ferroviária pela absoluta falta de **diversidade** de clientes.

Tudo bem que as atuais Concessionárias se interessem apenas pelos corredores de exportação. Deixe isto para elas. **Mas, porque as outras linhas não podem existir? Porque as irmãs têm sair destas linhas menores destruindo e inviabilizando definitivamente sua retomada por outro operador menos ganancioso?**

Mas, é este o modelo implantado e em vigor: **para sair de uma linha a irmã "prova" que a linha é "antieconômica". A Antt vem e "comprova" que a linha é "antieconômica", Então, a "devolução" é aceita, e a linha é passada ao Dnit para sua destruição.**

Ora, é mais que sabido que o conceito de antieconômico é temporal, que muda conforme mudam as variáveis do mercado, e que essas variáveis sempre mudam com o tempo. Pior que isto, nunca foram apresentados à sociedade tais "estudos" de antieconomicidade, mas, ao contrário todas as avaliações independentes realizadas provam que a realidade é exatamente a contrária!

A possibilidade de uso dos trechos "**antieconômicos**" por novos operadores, de menor escala, jamais é considerada pela ANTT ou Min. dos Transportes, e muito menos incentivado. Nenhum outro operador é previamente localizado antes da "devolução".

Nada se fala sobre cuidados de preservação do patrimônio, ou sobre as implicações econômicas, sociais, históricas, urbanísticas e futuras. Nada sobre usos alternativos para passageiros, turísticos, economia regional, *short-lines*, nada de nada.

Não interessa às irmãs; não interessa à Nação.

Quantos **outros** clientes a indústria nacional teria, se aquela multidão de pequenas linhas tivesse sido poupada, e tivessem transportando todo tipo de coisa, gente inclusive?

Mas, para isto, duas coisas têm entretanto de ser muito bem entendidas.

- Primeira, **só se salva e se preserva uma linha mantendo nela uma operação, mínima que seja.** Por melhor que esteja uma linha, virar as costas e deixá-la sem uso, é a senha para a invasão, depredação, roubo, e/ou sua transformação em estrada ou rua.

Nenhuma destas Resoluções da Antt, ou desta MP, produzidas para o atendimento do desejo das irmãs de abandonar linhas, contém UMA FRASE SEQUER sobre o destino do que elas vão devolver. Nenhuma delas condiciona a saída da Concessionária ao arranjo prévio de um novo cuidador-operador, que garanta a perpetuação do patrimônio e de suas possibilidades.

São textos açodadamente redigidos com o único objetivo de atender o desejo de, sem cobrança alguma dos compromissos não honrados, e o mais rápido possível, sair fora do que não dá muito dinheiro às irmãs. O patrimônio ferroviário do país que se dane. Não importa a sua inevitável destruição.

- Segunda, entrar em uma linha, para preservá-la, após a saída de uma irmã, **NÃO** é coisa fácil.

Historicamente, quando as irmãs assumiram os diversos nacos da RFFSA receberam linhas em bom estado, máquinas de tração, material rodante, equipamentos de manutenção, instalações, gente, e dinheiro do BNDES. Foi moleza.

Mas, **hoje**, quando uma concessionária abandona um trecho ele está mal cuidado, nem ela, e muito menos o Dnit, disponibilizará material rodante de boa qualidade em volume suficiente, e nem o BNDES virá oferecer dinheiro.

Portanto, o nosso herói, que se disponha a salvar uma linha, enfrenta um quadro totalmente adverso.

Sob estas condições, começar qualquer operação terá de ser a partir do que o herói conseguir garimpar aqui e acolá.

E esta garimpagem é, via de regra, exatamente no material que a publicidade oficial rotula de "sucata". **Nenhuma operação de salvamento de linha hoje neste nosso país terá dinheiro para começar com material totalmente novo.** TODAS as linhas que foram salvas no Brasil, e que comportam hoje operação de qualquer natureza começaram com material recuperado. TODAS foram modernizando seu material com o passar do tempo.

E isto **NÃO** é o caso apenas no Brasil. A experiência MUNDIAL é esta. Pequenas linhas começam suas operações recuperando material encostado.

Não há pecado nisto. As indústrias ferroviárias europeia ou americana NÃO faliram porque se recuperou material rodante para linhas que começaram pequenas. Estas *short-lines* preservaram centenas de milhares de quilômetros mundo afora.

Temos espaço para todos.

A indústria ferroviária nacional tem de passar a entender que, quanto maior a diversidade de clientes, melhor. E, este clientes menores começarão com material recuperado mesmo. E mesmo para este material recuperado, ou a recuperar, eles estarão vendendo.

Veja bem, esta é uma situação que se **repete** em **inúmeros** ramos da indústria. A indústria automobilística, ganha dinheiro fazendo carros novos, mas ganha fortunas com as auto-peças, e com a manutenção de carros não novos. As auto peças e os carros usados movimentam a economia e a indústria do mesmo jeito. Os fabricantes de material de construção não ganham dinheiro apenas com a construção de casas novas. E as reformas que todas as casas passam por elas, várias vezes ao longo do tempo? Tudo isto movimenta a indústria de material de construção, não apenas as construções novas. Tudo isto gera empregos e renda do mesmo jeito.

Portanto, ainda mais neste momento em que nosso planeta dá sinais cada vez mais claros de exaustão, a recuperação de material rodante maldosamente rotulado de "sucata" está longe de se constituir um perigo para a indústria ferroviária - na verdade é mais **um enorme nicho de oportunidades**.

Exemplos abundam, a própria ALL comprou várias "sucatas" de máquinas americanas e canadenses, as reformou e agora trabalham em suas linhas. Substituir 50.000 vagões usados por 2.000 vagões novos vem sendo "vendido" pela justificativa oficial, e propagado como uma grande coisa, uma grande chance para a indústria nacional.

Ou, ledor engano de uma análise apressada, ou maldade da mais pura. E a reforma, a modernização, a adaptação, ou a transformação de 50.000 vagões? É o quê?

Tudo isto geraria **muito mais** diversidade, capilaridade, universalidade de usos, desafios para a indústria e conseqüentemente giro na economia do que mais 2.000 vagões iguais, engatados atrás de outros 2.000 iguais transportando a mesma coisa, indo todos para o mesmo lugar. E os outros fabricantes de outras coisas que não os vagões diretamente? Como ficam? O que eles movimentariam? Nada.

A cadeia completa da indústria ferroviária só é ativada com a implantação ou a manutenção de operações diversificadas em uma multidão de linhas.

A dengue foi a alguns meses atrás a justificativa para esta mesma investida contra o material encostado. Agora a MP retoma e sacramenta o assalto. Leia, por favor, o que foi escrito naquele momento.

A MP 752 é um desastre completo para o país, e para a indústria nacional. Além da facilidade com que a erradicação de linhas se dará a partir de agora, a destruição do material rodante encostado por desinteresse das irmãs, que passa a ser considerado como sucata inservível, será imediato e fulminante.

Isto inviabilizará duplamente a existência de linhas outras, que não os 4 ou 5 corredores de exportação que as irmãs querem.

- linhas serão abandonadas sem cuidado, ou obrigação, ou garantia de sobrevivência alguma,
- e não haverá como iniciar qualquer operação de salvamento de linha, pela simples inexistência de material rodante inicial.

Este quadro foi rascunhado lá na 4.131, mas, ele foi definitivamente pintado com todas as cores agora na 752. As ideias aqui elencadas são comungadas por boa parte daqueles que são marginalizados pelo nosso atual, perverso e excludente modelo ferroviário, tais como: Entidades de Classe de Ferroviários, Movimentos Preservacionistas, Ongs de ferrofãs, entidades desejosas de operar trens turísticos e regionais, e muitos outros.

Não deixa de ser paradoxal, mas a situação é tal que, a indústria ferroviária nacional acaba por depender da sobrevivência do material agora tachado de sucata!

Desculpe-me a extensão deste email, mas não há como economizar na descrição de tamanho desastre.

Agradeço a sua compreensão, e espero ter ampliado o entendimento do que nos reserva o futuro pós 752.

Um grande abraço

André Tenuta

CFVV - ONGtrem - Instituto Cidades

31 98895.1358

31 99988.1358