

## Manifestação - Repactuação ALLMP

Se **não** considerarmos as poucas linhas metropolitanas e as poucas linhas suburbanas existentes, o sistema ferroviário nacional pode ser dividido em duas partes:

- a parte que **interessa** às Concessionárias e
- a parte que **não interessa** às Concessionárias.

E, a parte que **não** interessa às Concessionárias está longe de ser pequena. Se somarmos o que **já** foi abandonado por elas, e o que elas **sonham** em abandonar, chegaremos a **mais de 70%** da malha concedida em 1996.

Portanto, estamos diante de um quadro de **extermínio** sistemático do sistema ferroviário nacional existente naquela época, que se restringirá, ao final, a cerca de **meia dúzia de linhas transversais** ao país, **todas** se dirigindo a portos. Terão, então, desaparecido, praticamente **todas** as linhas **longitudinais** ao país, todas as de **interconexão** entre elas, e todas as linhas que atendiam a regiões **não produtoras de commodities exportáveis**, por mais que outras demandas existam.

Este quadro e cronograma de **encolhimento da malha** tem sido estabelecido de acordo com a vontade das Concessionárias, sob o olhar impotente, ou cúmplice, dos governos federais e estaduais, e das agências governamentais que deveriam zelar pelos interesses reais da Nação como um todo e de sua população.

Embora não se possa dizer que a totalidade da parte que interessa às Concessionárias “*vai muito bem obrigado*”, o principal problema, **aquele que deveria estar na base da preocupação das agências**, deveria ser o **destino** da parte que **não** interessa às Concessionárias. Evidentemente, isto nunca foi, não é, e nunca será o que veremos.

A **repactuação**, da qual o caso da **ALLMP** é o precursor, tal como proposta, trata de consolidar o entendimento de que as **linhas tronco**, (eufemismo para **corredor de exportação**) sejam as únicas a merecer garantias futuras. Entendemos que estes processos repactuação neste momento são **ilegítimos**, uma vez que baseados em uma MP flagrantemente produzida por **encomenda** de um setor que se acostumou com a burla de contratos. Apesar disto, esta Manifestação lista nossas considerações.

Embora o texto apresente a tentativa de impor no que seria o novo Contrato vários **indicadores de eficiência** em diversos aspectos da operação ferroviária, a Agência **carece totalmente de credibilidade quanto à disposição ou eficiência na cobrança de compromissos assumidos pelas Concessionárias, especialmente aqueles que são de fato importantes**. Tal disposição **não** faz parte do histórico da Agência, bastando citar o percentual de abandono impune de linhas promovido pelas Concessionárias, e a edição da Resolução 4.131, com sua tentativa absurda de premiá-las por este abandono com créditos junto a Nação.

Por estas e mais outras, até o presente momento, e até que surja alguma prova em contrário, esta Agência não parece ter os reais interesses da nação brasileira entre suas preocupações, e muito menos os interesses das pessoas que constituem a sua população. Em NENHUM dos documentos precursores, ou nos textos que descrevem ou justifiquem a atual repactuação, é dito **UMA ÚNICA FRASE sobre a necessidade de universalização do transporte ferroviário, e de sua disponibilização para a população**. As motivações da repactuação são apenas da ordem da **expansão** da capacidade de atender **aos que já são atendidos**,

Tanto para o Ministério do Transportes, quanto para a Agência, a população é lembrada apenas pelo seu potencial de “**conflito**” com as operações das Concessionárias.

## CUIDADO!

Na descrição dos bens que integram a Concessão, é utilizada a palavra **POSSE** no item **3.1.1** que descreve os bens da Concessão. Como a palavra **POSSE** pode significar **PROPRIEDADE**, com liberdade inclusive para dispor e vender, é melhor **retirá-la** do texto.

## ECONOMICAMENTE INVIÁVEIS?

Lamentavelmente, o texto proposto da repactuação retoma a nefasta associação de linhas abandonadas a pretensas inviabilidades econômicas. Voltaremos a este conceito mais adiante, mas vamos discutir inicialmente o seu item **5.2.3**, onde está colocado o **roteiro** para o estudo para a determinação se um trecho **abandonado** é “**economicamente viável**” ou não.

Ora, neste roteiro, para esta avaliação, além das óbvias estimativas da “*demanda*” existente para a linha, das “*tarifas*” e dos “*custos operacionais*”, manda-se considerar

“(ii) **seu estado atual;**

“(iii) **dispêndio para eventual recuperação;**

“(iv) **responsabilidade pela eventual recuperação;**”

Obviamente, aqui estamos diante de uma **incorreção conceitual**, a qual será **fatal** para TODOS os trechos abandonados. UM TRECHO É **VIÁVEL** QUANDO ELE ATENDE A DEMANDA, E PAGA SEUS CUSTOS DE OPERAÇÃO E DE MANUTENÇÃO NORMAIS. MAS, QUANDO SE **ADICIONA** A ESTAS DESPESAS NORMAIS, O CUSTO DE **REFAZER** QUASE DO ZERO O TRECHO, ABANDONADO QUANDO NÃO DEVERIA ATÉ A SUA DETERIORAÇÃO, **PODE MUITO BEM SER QUE ELE NÃO SUPORTE PAGAR ESTA CONTA QUE NÃO É DELE**.

Assim, se esta repactuação não for para ser mais um instrumento para o **encolhimento** de malha neste país, **ESTES 3 ITENS TÊM DE SER RETIRADOS DA AVALIAÇÃO DA VIABILIDADE DO TRECHO**.

**A recomposição do trecho é devida pela Concessionária, independentemente de qualquer coisa.** O Brasil não pode se dar ao luxo de perder mais linhas. **Pode muito bem ser que a ALLMP não se interesse por uma linha, mas isto está longe de significar que ela é economicamente inviável.** (A ALLMP não se interessa pela padaria da esquina da sua casa, mas ela é obviamente **economicamente viável**, e dezenas de pessoas vivem dela). Pelo fato de grandes empresas se interessarem apenas por grandes negócios, não significa que tudo o mais é **inviável**. Operadores menores e menos gananciosos podem assumir estas linhas.

Aliás, até a presente data, NUNCA foi demonstrada a total inviabilidade econômica de qualquer dos trechos ferroviários abandonados no Brasil. Muito pelo contrário, TODAS as estimativas independentes realizadas para estas linhas **contradisseram** e **contradizem** até hoje o mantra da inviabilidade puxado pelas Concessionárias, e repetido como papagaio pelos governos e suas agências.

TODAS as linhas abandonadas pela ALLMP se prestam maravilhosamente bem a *shortlines* que podem alimentar a linha tronco, e que podem atender às demandas locais de cargas e de passageiros, turísticos ou não. E o potencial de integração com a linha tronco amplia tudo isto.

Deve-se lembrar também que as alegadas situações de “*inviabilidade*” são invariavelmente precedidas do abandono sistemático e progressivo de clientes. Estas operadoras grandes **não** querem saber de ficar montando e desmontando composições, gerenciando vagão a vagão, parando em localidades, deixando e

coletando carros, nada de se sujar com estas coisas que dão trabalho, exigem competência, mas que são o que todas as ferrovias dos outros países do mundo fazem, e as brasileiras fizeram antes por século. Se **não** for uma composição inteira, cheia da mesma coisa, indo tudo para um só lugar, para elas é “*inviável*”.

TODAS estas linhas nasceram por conta de demandas que só fizeram **crescer** com o passar do tempo. Como seriam inviáveis agora? Como dissemos, todas possuem imenso potencial para funcionarem dentro do conceito de *shortlines*, que somam na América do Norte mais de **60.000 km! (5 vezes a malha total funcionando no Brasil)**. Porque a ANTT não aproveita e passa a fazer diferente, começando a trabalhar para incentivar e viabilizar este conceito, em vez de aceitar passivamente o encolhimento da malha como única alternativa? **Ninguém** vai perder nada com isto.

A repactuação tem de **retirar** o peso da recomposição da linha de cima dela, e prever uma **revisão** desta estória de inviabilidade por entidades independentes, que considerem todas as **alternativas** de aproveitamento da linha. Aliás, **o certo é recompor a linha, ao mesmo tempo em que se procura e viabiliza a sua ocupação por operadores/cuidadores menos gananciosos**. E, dentro desta missão de procurar um novo operador/cuidador, deve-se lembrar que quando estas Concessionárias 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. Assim, a repactuação deve prever que, **na entrega/devolução de uma linha, a Concessionária deverá fornecer as condições operacionais mínimas para sua operação, manutenção e sustentação pelo novo operador**.

Na realidade esta repactuação é uma excelente oportunidade para introduzir este novo conceito/procedimento no roteiro da devolução de trechos ferroviários, que é a única forma de cada devolução não significar encolhimento adicional de malha.

## AFINAL, O QUE VAI ACONTECER COM AS LINHAS ABANDONADAS?

Ainda em relação aos trechos já abandonados valem algumas observações adicionais.

Inicialmente lembre-se que, dos **1989 km** concedidos à ALLMP, **835 km** se encontram abandonados (em azul no mapa). Ou seja, **43%** da malha concedida foi abandonada, restando em operação, como sempre, apenas o corredor principal de exportação.



Regiões importantes do Estado de São Paulo foram privadas do serviço ferroviário por conta do desinteresse da ALLMP, mas na leitura de todos os instrumentos nos quais a presente repactuação se baseou, **não** existe a menor referência ao **retrocesso** que isto significou para estas extensas regiões, e nem à evidente elevação do “*custo Brasil*” para todos que vivem ou produzem alguma coisa nestas regiões.

Para estes instrumentos, e para o texto proposto da repactuação, manter a saúde física e financeira da linha tronco que sobrou operando, **basta**. É como se a Agência trabalhasse apenas para continuar a atender aos interesses dos exportadores de *commodities* do Mato Grosso e da empresa que os atende, com o resto da população paulista, seus empreendedores e suas empresas não tendo importância igual.

É difícil chegar a uma conclusão diferente desta, principalmente em função das diversas **idas e vindas** dos textos da repactuação em relação às **linhas abandonadas**, onde estaria a maior parte do potencial de **ampliação** da base de atendimento. Parece que o redator da repactuação estava sem firmeza em se fixar seja na recuperação, seja a indenização pelos estragos, e o texto se presta a todas duas interpretações. Vejamos;

\_ *Minuta, item 5.5 - Se no processo administrativo de aprovação do Inventário da Malha Paulista restar comprovado que a Concessionária é responsável pela degradação dos trechos ferroviários objeto da Concessão, a ANTT **poderá exigir** que a Concessionária recupere os degradados, sem que faça jus ao reequilíbrio econômico-financeiro da Concessão. (Parece que vai cobrar a recuperação, mas um “poderá” estraga tudo)*

\_ *Já no Anexo 5, que trata do Inventário da Malha, item 3.3.4 b) Para os trechos ferroviários que possuam passivos em sua superestrutura ou infraestrutura, e sejam considerados economicamente inviáveis, deverá ser apresentada proposta de **indenização** pelos danos causados, tendo como referência as condições do trecho no momento da concessão original, desde que minimamente considerada a utilização do trecho na prestação do serviço público do transporte ferroviário de cargas. (Aqui cobra-se uma **indenização**, e não a recuperação)*

\_ No Anexo 1, que trata das Obrigações da ALLMP, temos a **inclusão** de metas de produção a serem atingidas **nos** trechos hoje abandonados. Entretanto, isto se dará, evidentemente, **apenas se** as linhas forem previamente recuperadas.

**Tabela 3: Meta 03 - Produção de Transporte por Trecho Ferroviário**

Trecho	Segundo ano a partir da vigência do [●] Termo Aditivo	Terceiro ano a partir da vigência do [●] Termo Aditivo	Quarto ano a partir da vigência do [●] Termo Aditivo	Quinto ano a partir da vigência do [●] Termo Aditivo	Sexto ano a partir da vigência do [●] Termo Aditivo
Linha Tronco	22.736.243.224	25.501.897.360	27.500.633.016	28.693.604.168	32.206.026.952
Ramal de Panorama	40.504.464	42.126.416	43.942.848	46.001.328	59.798.752
Ramal de Colômbia	236.840.240	227.336.040	255.081.528	269.583.000	250.082.520
Ramal de Cajati	44.492.808	45.945.168	47.969.200	49.438.040	51.476.160
Demais linhas	67.091.072	70.933.168	74.522.360	77.664.944	105.764.720

De acordo com o relatório que acompanha a minuta da repactuação, tais números devem ter sido fruto de estudos do LabTrans da UFSC. Perfeito. Só que, estas projeções, para estas linhas, **não** apontam para a escala de negócios com que a ALLMP sonha em trabalhar, e portanto, de saída já sabemos que, **se depender da visão daquela empresa, estas linhas deixarão de existir**. Se a definição de **vida** ou **morte** destas linhas ficar na mão da ALLMP, já sabemos qual será a **sentença**.

\_ Para tanto, inclusive, a Agência já se preparou e encomendou um levantamento da “indenização” devida pela empresa, para o caso em que a recuperação destas linhas **não** seja executada.

Encargo	Valor estimado R\$
Edificações, equipamentos, vagões e locomotivas arrendados e em estado inadequado de conservação	195.538.475,32
Trechos ferroviários sem tráfego e em condições inadequadas de trafegabilidade	785.268.480,00
Passivos ambientais	9.949.525,64
Invasões da faixa de domínio	14.042.486,64
<b>Total</b>	<b>1.004.798.967,6</b>

Considerando apenas o valor relativo aos trechos sem condições de tráfego temos uma **indenização** de **R\$ 785.268.480,00** pelos **835 km** perdidos, o que resulta em um valor indenizatório de **R\$ 940.441,00** ( **novecentos e quarenta mil e quarenta e um Reais**) por cada quilômetro de linha.

\_ Acontece que, como sempre, na hora do governo federal cobrar das empresas o valor é um, mas na hora de pagar o valor é bem outro. Veja, por exemplo, que o Min.Transportes estava disposto a pagar, em **2013, R\$ 4.640.280,00 (quatro milhões, seiscentos e quarenta mil, duzentos e oitenta Reais) por quilômetro** de linha, nas saudosas obras do PIL, apenas pela superestrutura, já retirados daí todos os custos relativos a terrenos, terraplenagem e obras de arte, que praticamente não incidem no caso de recomposição de linha.

Ou seja, se fosse para pagar empreiteiras, o Min. Transportes estaria disposto a **pagar** quase **5 milhões por km** recomposto, mas, como se trata de **cobrar** de Concessionária, a conta por km não chega a **1 milhãozinho**. E olhe que com o abandono tudo será perdido. Não apenas a superestrutura, mas todas as obras de arte e terrenos.

Então, para **não** haver dúvida alguma quanto à justeza do valor, seja com prejuízo ou vantagem para qualquer lado, o certo é **exigir** a recomposição da linha pela Concessionária, gastando ela o mínimo que conseguir. **Ao país interessa é a linha**. O que interessa é estancar este processo de **regressão**, estabelecido e constante nestes últimos 50 anos.

**Não se trata de obrigar a ALLMP a circular onde ela não quer. Se trata, de entender que outros circularão, se a linha estiver lá. Não importa que a ALLMP saia de qualquer linha. O que importa é não perdê-la, e assegurar que esta saída seja acompanhada das condições para que outros entrem. Se a ALLMP se interessa apenas pela linha tronco, que fique apenas com ela.**

É de extrema importância deixar claro no texto da repactuação que a definição da viabilidade, ou recomposição das linhas hoje abandonadas **NÃO** será em função das expectativas, das visões e das características dos clientes alvos da ALLMP, e portanto **não** será tomada por ela ou para atendê-la.

\_ O fato é que a **indefinição** neste momento da repactuação a cerca da recomposição ou não das linhas paralisadas, ou mesmo a falha em deixar claro que esta definição não poderá ser tomada ou questionada por ela, poderá render resistências futuras da ALLMP em recompô-las ou pagar por elas. O histórico de questionamento judicial das decisões da ANTT pela ALLMP é extremamente alto, e, de acordo com a própria agência, **apenas 3% (três) das imposições pecuniárias sobre a empresa foram pagas e honradas**.

\_ E, para finalizar, o que se corre mesmo é o sério risco de não se ter **nem as linhas** de volta e **nem a “indenização”**, já que, adivinhe, a ALLMP em dois processos em Varas cariocas discute o valor do pagamento das parcelas da concessão e do arrendamento devidos à União. Os valores discutidos, e que ela alega ter de crédito, foram estimados pela Comissão que elaborou a repactuação em **R\$ 1,028 bilhões**, ou seja, o mesmo valor da “indenização” pelas linhas e equipamentos perdidos! Basta um juiz decretar um ajuste de contas, e, zaz, acabaram-se as esperanças de 150 cidades do Estado de São Paulo. Este encontro, obviamente, não precisaria ser feito agora, as linhas poderiam ser recompostas, e o desconto poderia ser nas parcelas futuras do pagamento da concessão. Mas, tal estratégia só seria vista em qualquer outro país.

## **BENS IMÓVEIS, BENS MÓVEIS**

Todos sabemos que junto ao abandono de linhas pelas Concessionárias, houve um brutal abandono de **imóveis** agregados às linhas e de **material rodante**. Aliás, o abandono de imóveis não se deu apenas nas linhas paralisadas, mas, também nas linhas que permanecem em uso.

O material rodante abandonado, por sua vez, também se divide em duas categorias; o material que foi diretamente passado para a Concessionária, portanto objeto de **arrendamento**, e posteriormente encostado, e o material que não constou do arrendamento, e ficou abandonado desde o início da extinção da RFFSA.

A minuta da repactuação toca nestes assuntos, tentando sistematizar procedimentos para encará-los.

Em síntese, no que toca a **imóveis** a proposta da minuta é a seguinte:

- Imóveis em má conservação em **linhas em uso**, mas, **necessários** à Concessionária – apresentar cronograma e custo de recuperação
- Imóveis em má conservação em **linhas em uso**, mas, **não necessários** à Concessionárias – calcular o prejuízo causado, pagar e deixar como está.
- Imóveis em má conservação em **linhas sem uso** – calcular o prejuízo causado, pagar e deixar como está.

Neste assunto, nossos comentários, respectivamente, são os seguintes;

\_ **Não são muitos** nestas condições, e serão consertados.

\_ **São muitos** nestas condições, e, na **esmagadora maioria dos casos**, os imóveis abandonados e em má conservação em **linhas em uso** pelas Concessionárias tinham relação com **passageiros**, ou são oficinas e outras instalações que se localizam **dentro** de cidades.

Ocorre que qualquer uma destas condições os torna, via de regra, construções com forte apelo **afetivo**, ou relacionadas a **personagens** e **histórias locais**. Deixar que o simples fato de não interessar à Concessionária determine o destino delas é de uma enorme brutalidade, e de total **desrespeito** para com a cidade ou comunidade na qual se insere.

**A única forma de sermos minimamente justos, respeitosos e de colocar o interesse coletivo à frente da decisão, é deixar que a própria comunidade decida seu destino. Que decida ela em plebiscito se quer o bem recomposto ou não, apesar dele não servir para a Concessionária.**

\_ **São muitos** nestas condições, e, **se aplicam exatamente as mesmas observações e sugestões do caso anterior**. Mais ainda. Neste caso das linhas sem uso hoje pelas Concessionárias, ainda se apresenta um fator **adicional** em favor da necessidade da recomposição dos imóveis, já que, com toda a certeza, o novo operador/cuidador que a ocupará implantará **operações de passageiros**, e terá de montar sua própria estrutura de oficinas e apoio nestas edificações.

No que toca a **material rodante** (ou **bens móveis**) a proposta da minuta é a seguinte:

- Rodante em má conservação, mas, **necessários** à Concessionária – apresentar cronograma e custo de recuperação
- Rodante em má conservação, mas, **não necessários** à Concessionárias – calcular o prejuízo causado, pagar, e vender como sucata.
- Exceção “*nos casos de preservação da memória histórica e cultural*”.

Neste assunto, nossos comentários, respectivamente, são os seguintes;

\_ **Não são muitos** nestas condições, e serão consertados.

\_ **É difícil saber se são muitos nestas condições**, ou seja, material que **foi passado** para a Concessionária e posteriormente abandonado. O que sabemos de **quantidade grande** é de material rodante que **não foi passado** para concessionária alguma, e que ficou abandonado por aí. Material para passageiros, por exemplo, pouca coisa foi passado. Material para transporte de graneis foi todo passado. Material para transporte de combustíveis idem. Material para transporte de outras cargas gerais, acreditamos que alguns modelos foram passados integral, e outros, como os fechados, apenas uma parte.

Acontece entretanto, que é **totalmente temerário** condenar à destruição final e irreversível, todo e qualquer material que a Concessionária considere como inservível. Os conceitos dela são outros, bem como seus planos, que não contemplam a multitude de usos e possibilidades que linhas férreas oferecem. Que se elimine os vagões de carga **acidentados** e **retorcidos**, mas eliminar qualquer outro “*inservível*” fora disto, além dos acidentados, é temerário.

Afinal, **TODAS** as operações *shortline*, turísticas, carga geral, e de passageiros que se implantarão nestas linhas hoje paralisadas se apoiarão, para começar, exatamente neste material que hoje está parado por aí, tenha ele passado pelas Concessionárias ou não.

**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.

Repetimos. O **conceito** de inservível das Concessionárias **NÃO** é o mesmo da comunidade que quer ver este país crescendo em termos ferroviários.

A preocupação aqui é a de chegarmos ao ponto de não termos nem mesmo nada para recuperar quando as linhas hoje ociosas forem disponibilizadas para uso. A preocupação com o destino do material rodante encostado é ainda **maior** com o material sob a “guarda” do Dnit, já que aquele órgão quer mais é se livrar de tudo que não dá conta de cuidar. E será necessário todo tipo de carros e vagões, pois certamente estas linhas terão uso bem mais diversificado e universalizado.

Portanto, nossa sugestão é a seguinte: Material rodante em má conservação – calcule o valor da indenização, mas não se paga ou destrói nada agora, mas, sim, disponibiliza-se o valor como recurso no momento da reforma do bem, pelo seu futuro cuidador.

\_ **Não são muitos** os reconhecidos pelas Concessionárias como históricos. Portanto, a orientação é exatamente a mesma. Não se destrói nada. Todo este material, mesmo os que o Dnit considera “sucata” estão parados há muitos anos, e podem, na pior das hipóteses, continuar onde estão. Não há pecado em continuar, e esperar mais um pouco. A implantação de *shortlines* e outras operações nestas linhas desprezadas pelas Concessionárias, vai trazer isto tudo de volta à vida.

## **FAIXA DE DOMÍNIO E PASSIVOS AMBIENTAIS**

A minuta **não** trata esta questão de forma distinta para as linhas em uso e aquelas sem uso. Ou seja, o mesmo procedimento e metodologia de levantamento da situação destes dois aspectos é imposto para **todas** as linhas da concessão.

Achamos louvável este procedimento, e consideramos a metodologia definida no Anexo 5 bastante interessante. Da mesma forma, as intervenções de correções destes dois aspectos são tratadas e exigidas de forma igual tanto para linhas em uso e aquelas sem uso hoje.

Lembramos que a utilização futura destas linhas sem uso agora será enormemente beneficiada por esta posição adotada.

## **PASSAGEIROS**

Inegável se faz reconhecer que no item **14.5**, a inclusão, nesta proposta de repactuação, da **prioridade** de trens de **passageiros** sobre trens de carga representa um **avanço** nesta questão.

Adicionado a isto, nos itens **14.8** e **17.2.2 (xxvi)** o texto repete o famoso “*assegurar, a qualquer operador ferroviário, durante todo o Prazo da Concessão, a passagem de até 2 (dois) pares de trens de passageiros, por dia, em trechos com densidade anual de tráfego mínima de 1.500.000 TKU/km*”.

Quanto a estes itens cabem dois comentários:



\_ A redação deste comando, sempre deu margem a confusão, mas o melhor entendimento que se pode ter é que estão assegurados trens de passageiros em qualquer linha, porém, nas de densidade superior a 1.500.000 TKU/km, esta garantia se resume a 2 pares.

\_ Apesar deste comando ser expresso e claro, as Concessionárias **nunca** tiveram dificuldade alguma para **sabotar** a sua aplicação. Isto se deu sob o descaso cúmplice da Agência, que nunca exigiu a sua aplicação compulsória, ou tenha se posicionado claramente do lado dos trens de passageiros que pleitearam alguma linha. Exemplos deste comportamento, tanto das Concessionárias quanto da Agência, abundam. Recolocar o mesmo comando, mas, sem uma **penalização** à altura pelo seu descumprimento, pode resultar na mera continuação do alijamento geral de passageiros que já vem ocorrendo. Assim, sugerimos que no Capítulo **26**, sobre **Penalidades**, seu item **26.7 (iv)** tenha sua redação alterada, passando a abranger também esta situação, ficando; *“não garantir ao terceiro interessado, que possua outorga que permita a prestação do serviço de transporte ferroviário, o acesso à infraestrutura ferroviária e aos recursos operacionais da Ferrovia, nos termos das subcláusulas 14.1, 14.5 e 14.8”*.

## **ATIVIDADE ALTERNATIVA**

**Atividades alternativas**, dentro da minuta da repactuação são a (i) utilização ou exploração onerosa da faixa de domínio de trecho da Ferrovia; (ii) locação, arrendamento ou cessão de Material Rodante; ou a (iii) locação, arrendamento ou cessão de terminais de carga e descarga, transbordo, galpões ou armazéns.

No seu item **22.1.3**, o texto define que *“Mediante autorização prévia da ANTT, o contrato de Atividade Alternativa poderá ter prazo superior ao do Contrato de Concessão”*. **Não** entendemos como um tal contrato poderia ter prazo superior à Concessão, sem a evidente possibilidade de **conflitos**. Acreditamos que isto tenha de ser alterado.

## **EQUILÍBRIO FINANCEIRO**

Praticamente em todas as seções desta minuta de repactuação o mantra da salvaguarda da *“manutenção do equilíbrio financeiro”* da Concessionária é repetido. Vá lá que se aceite ajustar alguns prazos e/ou alguns valores ao longo do processo, mas, nos chamou a atenção no Capítulo **28** sobre os **Reajustes e Revisões**, o seu item **28.7.1 (iv)**, onde se lê que *“a ANTT deverá adotar, a seu exclusivo critério, um ou mais meios para o reequilíbrio que julgar adequados, incluindo”, ... “acréscimo ou supressão de obrigações contratuais”*.

**Consideramos esta previsão de EXTREMA GRAVIDADE, já que ela praticamente anula toda a eventual seriedade com que este trabalho parece ter sido feito, e coloca este Contrato ao alcance fácil de conchavos e acordos, que NÃO passarão por nenhum mecanismo de escrutínio.**

Sugerimos fortemente a retirada deste item, que desacredita, enfraquece e tira o sentido de todo o resto do trabalho realizado.

A permanecer esta previsão como está, toda esta repactuação se revela uma **fraude** já antes de nascer, já que TODAS as cláusulas perdem imediatamente o sentido, uma vez que podem ser *“suprimidas”* à vontade. É difícil aceitar que isto passe em qualquer avaliação judicial, das que ela certamente ensinará. Afinal, onde está a **segurança jurídica** para a sociedade, de que este Contrato seja para valer alguma coisa?

## CONCLUSÃO

Apesar de considerarmos **ilegítima** a implementação deste processo de repactuação tal como está sendo feito, fez-se uma análise do que foi apresentado. Em função da MP752, flagrantemente encomendada, na qual ela se apoia, e do histórico de conluio da Agência com as Concessionárias ferroviárias, por mais que eventuais avanços tenham sido incorporados, não há, entretanto, nada a festejar.

A proposta de repactuação apresentada inclui um Planos de Metas, um Plano de Investimento e um elenco de Obrigações e de Penalidades mais claras para a Concessionária, inexistentes anteriormente.

Durante sua preparação foram levantadas as **pendências** existentes em relação ao cumprimento ou descumprimento do atual Contrato, assim como as **pendências** existentes em relação a pagamentos.

E elas são muitas. Tanto que no próprio relatório explicativo da minuta de Termo Aditivo, é colocada a sugestão de que todas estas **pendências** devam ser resolvidas **antes** da assinatura do Termo Aditivo, que se tornará, na realidade, em um novo Contrato, com o que **concordamos** inteiramente. Afinal, faltam ainda muitos **anos** para o fim do presente Contrato, e **não** estamos diante de emergência alguma. Carregar pendências de todas as ordens para dentro do novo Contrato será começar mal.

Resta a saber se a Agência terá a isenção e a coragem para tanto, e para sustentar os avanços que a minuta sugere, o que só ocorrerá caso ela tenha mudado de lado. Resta igualmente a ser visto se a cobrança pelo cumprimento do novo Contrato será nos frouxos moldes anteriores, o que tornará letra morta algumas intenções positivas presentes.

Além disso, a minuta reproduz o desastroso entendimento de que as linhas criminosamente abandonadas pelas Concessionárias sejam apenas traste sem utilidade, e não há indicativo algum de que pretenda adotar posicionamento firme e proativo em relação ao seu aproveitamento. Isto revela a total cegueira da Agência sobre a importância local e regional que estas linhas têm. Igual falta de visão se revela sobre o material rodante não aproveitado pelas Concessionárias, tratado como “sucata”, mas que, na realidade, será de importância fundamental no momento em que este país acordar do pesadelo ferroviário no qual se meteu.

Por fim, **voltamos a repetir: a responsabilidade da Agência extrapola a mera formulação e o acompanhamento de um contrato comercial, pois as implicações e reverberações do que se executa ou se deixa de executar nestes contratos são amplas, afetam econômica e socialmente regiões inteiras e o país como um todo, agora no presente, e no futuro.**

**Por favor, trabalhem também pela parte do Brasil que não interessa as Concessionárias.**