



Prorrogações dos contratos podem injetar R\$ 58 bilhões em ferrovias.

Sem condições de realizar os investimentos a que se propôs para o modal ferroviário, o governo federal está repassando à iniciativa privada a responsabilidade de executar obras consideradas estratégicas. Concessionárias de ferrovias poderão renovar contratos que vencem em meados da próxima década por mais 30 anos (ficando vigentes até 2057). Como contrapartida, a União abrirá mão de outorgas, e as empresas construirão outras estradas de ferro, cujas operações serão, posteriormente, licitadas. Cinco operadoras já estão em processo para ter o aditivo: Rumo Malha Paulista, Estrada de Ferro Carajás, Estrada de Ferro Vitória-Minas, Ferrovia Centro-Atlântica e MRS Logística. As empresas prometem investimentos na ordem de R\$ 58 bilhões.

Para assegurar a antecipação dos contratos, o governo editou a medida provisória nº 752, de 2016, já apreciada e votada pelo Congresso Nacional e convertida na lei nº 13.448/17. Dois projetos terão prioridade nas contrapartidas dos projetos de renovação. A Vale construirá o trecho de 383 km da Fico (Ferrovia de Integração Centro-Oeste), entre Água Boa (MT) e o entroncamento com a Ferrovia Norte-Sul

em Campinorte (GO). A MRS Logística terá a concessão renovada em troca da construção do ramal de 53 quilômetros do Ferroanel de São Paulo.

A medida, entretanto, está sendo questionada pelo Ministério Público Federal, que entrou com uma ação direta de constitucionalidade no STF (Supremo Tribunal Federal). A procuradora-geral da República, Raquel Dodge, em sua petição, afirma que “a lei contém dispositivos que contrariam os princípios constitucionais da eficiência, da imparcialidade, da moralidade e da razoabilidade, além de violar a regra da licitação e comprometer a qualidade dos serviços oferecidos à sociedade”.

Apesar do impasse, os projetos estão caminhando. De acordo com o secretário de Coordenação de Projetos da Secretaria do PPI (Programa de Parcerias de Investimentos), Tarcísio Gomes de Freitas, todas as audiências públicas devem ser abertas em setembro e os projetos encaminhados ao TCU (Tribunal de Contas da União). O secretário rechaça o entendimento da PGR e afirma que a renovação antecipada atende ao interesse público, cumpre os requisitos legais e é vantajosa por permitir a correção de uma série de problemas nos contratos. “Eles foram feitos segundo uma lógica fiscal, não tinha obrigação de fazer investimento, não tinha uma série de servidões.” Segundo Freitas, agora, os acordos serão mais reguláveis. “Haverá gatilho de capacidade, isto é, o concessionário terá de fazer obras quando esse gatilho estourar, de maneira que sempre tenha carga disponível para terceiros.”

A MRS considera que a renovação significa a possibilidade de manter a evolução que vem promovendo desde o início da concessão em 1997. Em nota, a concessionária sustenta que está sendo desenhado um modelo regulatório com muito mais responsabilidade para as empresas e baseado em resultados e no nível do serviço prestado. “A MRS obviamente enfrenta desafios, como as interferências de e sobre as cidades pelas quais nossa malha passa (na região mais densa e produtiva do Brasil), mas tem histórico não só de atendimento ao que estipula o contrato como também de melhoria constante da qualidade da via, confiabilidade de material rodante, redução de tempos, eficiência energética e avaliação positiva dos clientes.”

Melhor alternativa

Entre os questionamentos à iniciativa do governo, também está o fato de alguns setores considerarem que as discussões para formatar a medida foram precipitadas e não levaram o tempo suficiente para extrair a melhor alternativa. No entanto, o diretor-executivo da ANTF (Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários), Fernando Paes, explica, em artigo enviado à reportagem, que a renovação antecipada foi incluída no Programa de Investimento em Logística do governo federal em junho de 2015. “A agenda tem mais de três anos de discussões por parte dos agentes públicos e da sociedade civil, incluindo juristas e economistas especializados. Já foram realizadas audiências públicas para debater a questão, e várias outras estão previstas nos próximos meses.”

De acordo com a ANTF, ao assumirem a malha, as concessionárias desoneraram o Estado, arrecadaram quase R\$ 40 bilhões para o governo em outorga, arrendamento e tributos. Além disso, nos últimos 21 anos, investiram R\$ 92 bilhões no sistema ferroviário, o que permitiu um aumento de 173% na produção ferroviária e um crescimento de 113% na movimentação de cargas.

O professor da FGV (Fundação Getulio Vargas) e especialista no setor ferroviário, Armando Castelar, avalia que a antecipação das renovações é o melhor caminho para ampliar a participação do modal ferroviário no transporte de cargas. Para ele, o atual momento político do país justifica a tentativa de transferir a responsabilidade de construção para um agente privado. Ele frisa que precisa estar “tudo amarrado” e chama atenção para as vantagens da mudança contratual, além dos investimentos.

Castelar defende a prorrogação por ela permitir saber de onde virá o investimento. “São empresas com acesso a mercados de capitais, com receitas, e com capacidade de investir, porque já o fazem.” Ele também destaca o elemento da eliminação de conflitos urbanos, principal causa de acidentes ferroviários no país, como passagem em nível, invasão de faixa de domínio.

Fonte: Agência CNT de Notícias