**EXMO. SR. TELMÁRIO MOTA, SENADOR DA REPÚBLICA**

**A FEDERAÇÃO DAS ASSOCIAÇÕES DE ENGENHEIROS**

**FERROVIÁRIOS – FAEF**, entidade associativa, sem fins lucrativos, CNPJ n° 68.789.890/0001-04, com sede na Avenida Presidente Vargas, 1733, 6º andar, nesta cidade, congregando 12 (doze) Associações Ferroviárias relacionadas a seguir: Associação de Engenheiros Ferroviários – **AENFER**; Associação de Engenheiros da Estrada de Ferro da Leopoldina – **AEEFL;** Associação de Engenheiros da Rede Viação Cearense **– AERVC;** Associação de Engenheiros Ferroviários do Nordeste – **AEFN;** Associação de Engenheiros e Técnicos Ferroviários da Bahia e Sergipe – **AELB;** Associação dos Engenheiros Ferroviários do Centro Oeste – **AENCO;** Associação de Engenheiros da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil – **AEEFNOB;** Associação de Empregados Ferroviários Ativos de São Paulo – **AEFEASP;** Associação de Engenheiros da Estrada de Ferro Santos a Jundiaí - **AEEFSJ;** Associação de Engenheiros da Rede da Viação Paraná – Santa Catarina – **AERVPSC;** Sociedade dos Engenheiros da Viação Férrea do Rio Grande do Sul – **SERVRGS** e aAssociação dos Ferroviários Aposentados do Estado do Rio Grande do Sul - **AFARGS.**), neste ato representada pelo seu Presidente, Marcos Wanderley Ferreira, brasileiro, engenheiro, casado, CREA n° 0600368547, CPF n°603.786.388-15, residente e morador na rua Manoel Bento Cruz, nº 20-44, Bauru, São Paulo, SP, CEP 17.013-03 e pela sua Vice Presidente, Clarice Maria de Aquino Soraggi, brasileira, engenheira, divorciada, CONFEA n° 200140750-5, residente e moradora à rua Gustavo Sampaio, nº 576, apt. 1002, Leme, Rio de Janeiro, RJ, CEP 22010-010 com fundamento em seu estatuto em vigor, no que pese a defesa do patrimônio público, da ferrovia e dos ferroviários **vem respeitosamente solicitar a Vossa Excelência sua valiosa avaliação e posterior orientação de como proceder diante dos recentes fatos decorrentes da emissão da MP 752**, de 24 de novembro de 2016. (Anexo 1- MP 752 de 2016) e (Anexo 2 – Estatuto da FAEF)

**1 -** **DOS FATOS**

Em 25 de novembro de 2016, foi editada pelo Executivo a Medida Provisória 752/2016, que “*Dispõe sobre diretrizes gerais para a prorrogação e a relicitação dos contratos de parceria que especifica e dá outras providências”.* Foi composta a Comissão Mista no Congresso, sendo até o dia 01/12/2016 recebido 90 (noventa emendas) e sua composição foi designada e escolhido o *Presidente - Senador Ataídes Oliveira PSDB/TO e Vice-presidente - Dep. Domingos Sávio PSDB/MG, Relator - Dep. Sergio Souza PMDB/PR e Relator Revisor - Senador Wilder Morais PP/GO.* (Anexo 1)

Pela apresentação da EMI n~~º~~ 00306/2016 MP MTPA, assinada pelos Ministros Dyogo Henrique de Oliveira e Maurício Quintella Malta Lessa a intenção é aparentemente correta e atenderia aos interesses do setor e do País, porém, ao analisarmos a MP nos deparamos com um *ABSURDO* e uma verdadeira queima de arquivo e um grande rombo do *PATRIMÔNIO PÚBLICO.* (Anexo 1)

O Ministério Público já se coloca diante dos fatos alegados e que seriam os problemas que justificam esta MP, de forma diferente: “***MP CALCULA QUE PREJUÍZO PARA COFRES PÚBLICOS******PASSE DE R$ 1,2BILHÃO.EM 96, BRASIL TINHA 28 MIL KM DE TRILHOS; 16 MIL KM JÀ FORAM ABANDONADOS”, segundo suas apurações.*** (Anexo 3)

  

Faremos um pequeno resumo para Vossa Excelência:

1. Uma das razões do fracasso da desestatização do setor ferroviário foi a inadequada modelagem adotada pelo BNDES, que foi muito simplista, pois aproveitou a divisão em malhas que a RFFSA utilizava para gerenciar seu sistema, com fortes conotações político regionais, sem verificar a particularidade do mercado de transportes, em cada região. Não foi verificada, adequadamente, a aplicabilidade do mesmo modelo em todas as malhas, principalmente naquelas localizadas em regiões com baixo desenvolvimento econômico, que exigiam modelagens alternativas para se adequar às condições mais adversas. (Anexo 4)
2. Devido ao vultoso patrimônio da RFFSA, que à época beirava os 30 bilhões de reais- aí já incluída a FEPASA- e a inexistência de capital privado necessário para que os grupos controladores comprassem o controle acionário, o governo optou pela realização de leilões para as concessões da exploração do transporte público ferroviário de cargas, nas malhas, e o correspondente arrendamento dos bens da RFFSA a ela vinculados, sendo que o valor total de negociação das sete malhas foi perto de R$1,9 bilhões, e com uso das chamadas “ moedas podres”.
3. A primeira desestatização se deu 1996 e a última em 1998, sendo que a ANTT só foi criada em 2001, seis anos após, numa evidente troca, intencional ou incompetente de prioridades. (Anexo 5)
4. Para determinar o valor mínimo de cada malha foi utilizado, pelo BNDES, o “Método de Fluxo de Caixa Descontado a Valor Presente”. Por intermédio deste método, eram abatidos do valor apurado do negócio, os aportes necessários para a sua recuperação e modernização, bem como para a aquisição de novos equipamentos voltados à sua expansão, além de haver a obrigação de iniciativa privada de manter em operação trechos não rentáveis, mas de interesse estratégico para o País, ou seja, um modelo ”filé com osso”.
5. Da simples leitura deste último parágrafo, salta aos olhos que uma das argumentações utilizadas para justificar a necessidade desta MP, de que os bens se encontravam com vida útil avançada, e daí estarem obsoletos e hoje sucateados, não se sustenta haja vista que no valor das malhas este fato já foi considerado favoravelmente as operadoras, além do que as mesmas nunca cuidaram, adequadamente, dos bens públicos transferidos às suas guardas. Em 2007, época em que foi extinta, a RFFSA já tinha cobrado ressarcimento de R$ 212.257.154,82 pela dilapidação do seu patrimônio, e de lá para cá, caso os atores designados pela Lei n° 11.483/2007 assumissem o seu papel, com toda certeza a situação de degradação e falta de controle não teria crescido tão absurdamente. (Anexo 6)
6. Em recente reportagem na mídia, um dos executivos de uma das Operadoras comemora como um fato novo, “de que agora vamos poder cortar vagões”- bem público, “rendendo dinheiro” para eles –privado, na verdade já era uma prática deletéria, detectada há muito pela RFFSA nas suas inspeções, e ao que parece, vão poder ser coonestadas.
7. Outro fato a se destacar diz respeito ao abandono das linhas de baixa rentabilidade, cuja manutenção também foi considerada na determinação do preço mínimo, na época da licitação. Em 2007, dos 25.843 km de linhas arrendados, 4.779 km já se encontravam sem circulação, sendo furtados, e para não ir muito longe, aqui, no Estado do Rio temos como exemplo a chamada Linha Mineira da antiga Estrada de Ferro Leopoldina, que foi totalmente dilapidada e furtada, e seu leito invadido, e muitos deles urbanizados por prefeituras locais. Hoje o próprio Ministério Público - MP levanta um total de 16 mil km de linhas desativadas e nessa situação. (Anexo 3)

Ainda com relação a este trecho, RFFSA, em liquidação, moveu ação, em 2003, contra a Ferrovia Centro Atlântica – FCA, controlada pela Cia VALE do Rio Doce S.A, que é concessionária do trecho, cobrando indenização pelo furto em praticamente toda a sua extensão, desde a cidade do Rio de Janeiro, até os arredores de Belo Horizonte. Nesta ação a RFFSA requereu a notificação da ANTT para integrar a lide como assistente, mas, para espanto geral, recusou ingressar na referida Ação - processo–n°.0018793-13.2003.04.025101-,tendo o Juiz da 22º Vara Federal da Comarca do Rio de Janeiro julgado extinta a mesma, em virtude de aquela Agência ter alterado o contrato de arrendamento e trechos concedidos, obviamente com enormes prejuízos para o contribuinte, o que revela a sentença abaixo extraída dos Autos. (Anexo 7)

“Pelo exposto, JULGO:

EXTINTO O PROCESSO, SEM RESOLUÇÃO DO MÉRITO, nos termos do art. 267, VI, do CPC, no que se refere aos trechos de Barão de Angra a Paraíba do Sul; Japeri a Ambaí; Cataguases - Ouro Preto - Sabará; Peripe a Mapele; Paraíba do Sul -Miguel Pereira - Japeri e Ramal de Pirapora, diante da superveniente perda de interesse de agir, decorrente da composição levada a efeito da Resolução 4131/2013, da ANTT, e do terceiro termo aditivo ao contrato de concessão; ”

1. A aprovação desta MP também levará a extinção de outras ações, ainda em curso, contra FERROBAN – furto de toda a extensão da Rede Aérea de Tração e suas Subestações e América Latina Logística - ALL por abandono de trechos *(circunstância também apurada pelo TCU, na ocasião*), sendo que esta última já conta com decisão liminar, para apresentar projeto de recuperação da ferrovia abandonada, há vários anos, incidindo multa diária, que hoje já ultrapassa aproximadamente R$182.500.000,00.
2. A alegação de que não se teria conhecimento dos bens transferidos para as Operadoras, uma vez que por ocasião dos contratos de concessão eles constavam dos trechos da malha concedida e, agora, solicitar que as concessionárias façam um inventário desses bens, só seria crível para verificação do que desapareceu e cobrar-lhes o que está faltando, para que não fique a impressão de que se está colocando cachorro para tomar conta de salsicha.
3. Soa-nos como escárnio, uma vez que a época da RFFSA se tinha total conhecimento dos bens de posse das Concessionárias - Bens Operacionais OP, e, agora, no processo de Inventariança que o Governo quer encerrar a qualquer custo, mesmo faltando muita coisa a ser feita, os bens Não Operacionais-NOP estão sendo levantados identificados e transferidos aos diversos órgãos da administração pública como determina a Lei n° 11.483/2007.
4. Tal afirmativa remete-nos ao fato de que quem sucedeu a RFFSA, na tarefa de fiscalização do patrimônio público arrendado, a ANTT, no mínimo, não a realizou adequadamente, mostrando que a extinção, da mesma na forma em que foi feita, se traduziu na maior queima de arquivo de que se tem notícia e a edição desta MP será a pá de cal, para encobrir o verdadeiro descalabro que foi, desde o seu início, o processo de sucateamento, desestatização, liquidação, extinção, o fim forçado da Inventariança da RFFSA, e presentemente a escandalosa transferência da coisa pública para o setor privado, para fazer frente a demandas das Concessionárias, que já constavam nos contratos como obrigação delas, e que já haviam sido beneficiadas, ou seja, é a sociedade brasileira tão necessitada, que com seus impostos ao longo de décadas construiu este imenso patrimônio, e que está sendo onerada duas vezes neste desastroso processo de desestatização da RFFSA.
5. Especificamente, a MP 752 traz em seu bojo uma série de aspectos preocupantes para o setor ferroviário brasileiro, e destacamos, a título de exemplo, alguns tópicos da referida MP.

* O primeiro ponto a se destacar da MP 752, seria as condições *elegibilidade* das ferrovias para se enquadrarem na MP, bem mais suaves do que as condições para enquadramento das *rodovias*, sendo que para as ferrovias basta somente o *atendimento das metas de produção e segurança*, e todas as demais obrigações contratuais não precisam ser atendidas, bem como não se menciona o histórico da atuação destas ao longo destes 20 anos de desestatização.
* Outro ponto de dúvida, é a introdução por esta MP do conceito de relicitação que comporta a *extinção amigável* do Contrato vigente, e *novas condições contratuais*, ficando primeiramente a indagação. O que será uma rescisão amigável? E uma preocupação adicional sobre como seria realizada, uma vez que esta MP é robusta em garantias para que a saúde financeira das Concessionárias não seja ameaçada ou abalada, independentemente do que aconteça, ou não aconteça.
* As condições exigíveis para as ferrovias são mínimas de segurança *e metas de produção*, nada sendo dito sobre multas, pagamentos contratuais, atendimento ou satisfação de clientes, abandono de objetivo, de linhas e de material, sobre destruição do patrimônio associado, sobre ressarcimento ao País, sobre atendimento de demandas.
* A redação dada ao artigo nono, praticamente acaba com o conceito de Malha Ferroviária Nacional e com as obrigações da Concessionária para com a malha existente. A malha ferroviária nacional se restringirá apenas ao que atender aos interesses econômicos e empresariais das Concessionárias.
* As questões relativas ao interesse nacional de preservar a malha ou sobre o atendimento às necessidades das regiões cortadas, a universalização dos serviços de cargas passa ao largo, e a tônica, norteadora seria de que apenas o interesse empresarial de viabilidade de lucros no negócio será o que definirá o que permanece no novo contrato.
* Nem mesmo o fato de trechos de uma malha muito lucrativos compensarem, em parte, os trechos menos lucrativos, dentro de uma mesma concessão é considerado. O enfoque que passa a ser exclusivamente considerado é trecho a trecho e o conceito de malha deixa de existir, o que é um absurdo, um retrocesso.
* Em artigos seguintes, como por exemplo, no artigo 10 ° no seu parágrafo terceiro, introduz uma novação uma vez que dispõe que tudo o que for contratado no novo contrato poderá ser *revisto quase que em tempo real*, ou seja, à medida que a Concessionária não cumprir o que tenha sido combinado, novos compromissos serão ajustados**,** ou seja, as serão as Concessionárias quem fixarão os seus desempenhos ao bel prazer.
* No art. 10, em seus parágrafos 4°, 5 °,6º,7 º e 8º, são tratados os assuntos relativos aos bens, possuindo os mesmos uma redação extremamente confusa, suscitando várias indagações sobre pontos mal esclarecidos, mas trazendo a informação de serão as Concessionárias quem irão decidir sobre a destinação final dos mesmos.

1. Em resumo, para não se estender sobre os demais pelos artigos desta MP, que tem infelizmente a mesma tônica, podemos afirmar sem maiores pudores, que esta MP cai de encomenda aos anseios das Concessionárias que, há muito, tentam usar o patrimônio público arrendado como se delas fossem, e que enquanto a RFFSA existiu, esta ação foi energicamente repudiada.
2. Além dos pontos já levantados, cabe ressaltar que as Concessionárias receberam um valioso Bem Público, construído com os impostos de gerações de contribuintes, e que mesmo não honrando as cláusulas contratuais, em algum momento serão aquinhoadas através da MP 752/2016 com o direito de gerir ao seu bel prazer o patrimônio da União que foi concedido e que passará a ser seu. O agravante que a MP 752/2016 permitirá as Concessionárias venderem o patrimônio e o apurado da venda ser aplicado em seu planejamento de expansão ferroviária. Como sabemos que a fiscalização não ocorrerá, pois, a Agencia Reguladora já não tem meios de suprir a demanda, e os seus quadros são formados por pessoas concursadas, com nenhuma experiência no negócio ferroviário, pois a especialização ferroviária requer anos de experiência, e os profissionais ainda disponíveis da antiga RFFSA, alocados na sua Inventariança, são desprezados pelo Governo, e os profissionais já aposentados mas ainda com força de trabalho não são recrutados, sob as mais diversas alegações, mas, no fim, o país irá arcar com mais este prejuízo.

Estamos diante de um “grave descuido” com o patrimônio público, com fim, na prática, do Departamento Nacional de Infraestrutura – Setor Ferroviário, uma vez que o material ferroviário operacional que ficou sobre sua guarda passará para as Concessionárias, apesar da apresentação da MP 752/2016, por órgãos ser contagiante na proposta de alavancar o setor, acreditamos que a mesma, ao contrário trará mais problemas para setor.

As ações de cobrança de restauração de linhas que são inúmeras e de valores consideráveis cairão no esquecimento, como já mostrado anteriormente, o exemplo da ação da FCA que a ANTT não quis integrar e foi julgada extinta em face de seu objeto ter sido alterado por atos da ANTT, e a ação da ALL, que deve a União atualizado aos dias de hoje a quantia de perto de R$200 milhões de reais, *só de multas diária*s, deverá ser esquecida. (Ação que tramita na 18º Vara Federal).

Enfim este é o cenário triste e desolador da ferrovia brasileira onde os ferroviários que ainda estão na ativa, a cada dia, veem o seu trabalho ser totalmente desrespeitado.

Sem contar que sobrevivem a todo este desmando, ainda acreditando no seu conhecimento, e com os salários aquém dos pisos profissionais estabelecidos, continuam tentando recolocar o país de volta nos trilhos. Com tudo isso, em 2015/2016, recuperaram para o país cerca de R$2 bilhões de reais (www.rffsa.gov.br) e com tudo apesar das imensas dificuldades que lhes são impostas o mínimo que estes profissionais esperam e que tenham suas qualificações adequadas ao mercado de trabalho e ao que determina as legislações, e principalmente os pisos profissionais sejam cumpridos.

Não querendo ser cansativos com este assunto de alta complexidade, tomamos a liberdade de nos dirigirmos a Vossa Excelência, que nos representa tão bem no STF, ousamos buscar, nas suas lembranças de infância, o que a Ferrovia representou para sua cidade natal, Montes Claros/ MG e para o país e, enfim, nos dar uma luz de como evitarmos esse caos total ferroviário.

Por último, externamos nossa concordância com a representação feita pela Procuradoria Geral da República, 3ª Câmara de Coordenação e Revisão Consumidora e Ordem Econômica em Defesa do Estado de Direito Econômico, ao Tribunal de Contas da União – TCU (Anexo 8).

Concordamos com os Procuradores: Dr. Thiago Lacerda Nobre (Coordenador do GT Transportes - 3ª CCR/PGR); Dra. Lara Marina Zanella Martinez Caro (Procuradora da República/ Uruguaiana/RS); Dr. Harold Hoppe (Procurador da República/ Santa Maria/RS); Dr. Osmar Veronese (Procurador da República/ Santo Ângelo/RS) e Dr. Antonio Fonseca (Subprocurador da República/ Coordenador da 3ª CCR) que assinam o requerimento que é uma tarefa árdua e como eles nos colocaram a disposição de ajuda, bem como os ferroviários brasileiros. Informamos que além dos aludidos Procuradores da República, o Procurador Regional da República no Rio de Janeiro, Dr. Luiz Claudio Pereira Leivas também é um defensor da providencia relativa à AUDITORIA OPERACIONAL.

Por esses motivos somos de opinião que a MP 752/2016 deverá ser sobrestada, e revista, para não ocasionar mais danos ao patrimônio público, e ao País. Antes de tudo, que haja a AUDITORIA OPERACIONAL solicitada pelos Procuradores e que os Ferroviários existentes na Inventariança da RFFSA deverão fazer o trabalho que se pretende deixar a cargo das Concessionárias, quais sejam, levantar os Bens oriundos da extinta Rede, as suas situações, valoração e decisão do que é inservível ou não e pode ser considerado como sucata.

No mais nos colocamos ao seu dispor para irmos a Brasília ou recebê-la com muita honra em nossa sede no Rio de Janeiro com o objetivo de podermos ajudar o nosso país, pois acreditamos ainda que o ***BRASIL TREM JEITO.***

Rio de Janeiro, 18 de janeiro de 2017

Marcos Wanderley Ferreira

Presidente da FAEF

Clarice Maria de Aquino Soraggi

Vice-Presidente da FAEF