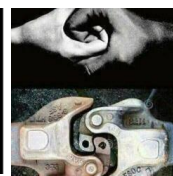


# INFORMATIVO AFPF

Nº 185 – Março 2019

afpf.rj@gmail.com



## EDITORIAL – Quo Vadis, ferrovias?

O jovem Ministro da Infraestrutura-Minfra, Tarcísio G. de Freitas, participou no dia 26/02 da Audiência Pública na Comissão de Infraestrutura do Senado.

O Ministro destacou que a nossa infraestrutura tem recebido, historicamente, menos de 2% a.a. do PIB em Investimentos, que é insuficiente para tirar o Brasil do atoleiro dos países menos competitivos quanto à qualidade da infraestrutura. Concordamos que a Logística é fundamental para reduzir desigualdades, gerar empregos, dinamizar a atividade econômica, promover o desenvolvimento regional e a integração nacional. Sobre as obras públicas paralisadas, também concordamos que é importante destravá-las e dotar um novo Marco Regulatório para o setor, para viabilizar novos investimentos privados. Por outro lado, cremos que vai haver muita confusão nos leilões de cinco novas ferrovias (que demandam R\$ 25 bi em investimentos) porque não inclui o transporte de passageiros e carga geral. O atual modelo de concessões pode aumentar o monopólio da VALE, se vencer os leilões. O TCU, MPF, PGR e RF emanaram as mesmas preocupações...

Contudo, discordamos profundamente da forma da renovação das atuais concessões ferroviárias por mais 30 anos sem obrigar a Concessionárias a recuperarem os trechos abandonados e sem modificar o critério de permissão para passagem de trens de passageiros.

Questionado quanto à probabilidade de realizar tudo que propôs, o Ministro declarou que é ousado, mas possível, pois o Minfra esta hoje com o melhor time que já teve e as entregas vão acontecer e que é preciso romper as barreiras da síndrome do não dá pra fazer e que existem muitas interferências e barreiras por conta de liminares e questionamentos do MF, TCU, RF e dos especialistas em logística: “*Você abre a gaveta, aparece um especialista. Chuta um armário, saem dois. Alguns merecem o Prêmio Nobel de Economia, pois só eles viram certas coisas*”, disse.

Em suma, concordamos em parte com o que ele apresentou e nossas divergências estão destacadas a seguir sobre as questões que mais interessam ao Povo dos Trilhos e aos **tais especialistas**, muitos dos quais são veteranos. Os textos entre parênteses **grafados em lumicolor** são as nossas dúvidas e considerações.

### **1 – Clamor por trens de passageiros sem demanda**

“*Existe um clamor por trem de passageiros. Mas querem trem onde não tem demanda*” (Ué, não é a oferta que cria a demanda? Por exemplo, a 30 anos atrás não havia demanda por celulares, computadores, etc.). “*Os contratos não proibem trens pax*” (é verdade, mas os contratos permitem apenas dois pares de trens por dia em trechos de pouca densidade de carga; mas a MRS não permite a passagem de trens turísticos e nem regionais, como é o caso

do Barrinha). “*O problema é quando se coloca o trem pax junto com o trem de carga, o passageiro passa a comandar a operação, por questões de segurança*” (trens pax e cargueiros convivem muito bem na Europa).

### **2 – Subsídios aos trens de passageiros**

“*Em todo o mundo o transporte de pax é subsidiado. Temos que reduzir o Custo Brasil*” (o Benefício Social é uma escolha racional na Europa. É melhor que o Benefício Privado, pois melhora a mobilidade, poupa tempo, reduz os congestionamentos, acidentes e o desperdício de combustíveis nos engarrafamentos; melhora a qualidade do ar, reduz a poluição, mortes, custos hospitalares, etc.).

### **3 – Trem de passageiros (pax) é panaceia!**

“*Trem pax é panaceia, cuidado. Se não resolver o problema da carga primeiro não adianta ficar pensando em pax*” (então, a prioridade é o Benefício Privado/Comercial, que é a carga dos donos das ferrovias, das minas de ferro, dos plantadores de soja, e também o superávit na Balança Comercial? O potencial passageiro do trem vai continuar a morrer nas estradas?).

### **4 – A carga geral não foi considerada.**

“*O Direito de Passagem (trem de uma concessionária passando na linha da outra) não é problema. Nós temos carga ferroviária: combustíveis, fertilizantes, graneis sólidos, soja e minério*” (Ué, e a carga geral não conta?). “*É fundamental que a gente siga o plano de forma quase ortodoxa para que a participação do transporte ferroviário passe dos 15% para 29%, na Matriz de Transportes (temos dúvidas se será alcançado com esse modelo) promovendo economia de R\$ 33 bi/ano*” (as mortes nas rodovias nos custam mais de R\$ 40 bi/ano, segundo estudo do IPEA. Por óbvio, reduzir as mortes nas estradas traria um benefício social muito maior).

### **5 – Prorrogar as atuais concessões por + 30 anos?**

“*Há um entendimento errado nessa questão, pois as malhas são bastante antigas, com traçado ruim...*” (as Concessionárias sabiam disso quando arrendaram as malhas em 1996/97. Hoje só operaram o *filet mignon* de 10 mil km dos corredores de exportação e abandonaram 18 mil km de linhas a própria sorte). “*O DNIT jamais puniu uma Empresa por descumprimento contratual. (E vai ficar por isso mesmo? Elas ganham + 30 anos?)*”.

### **6 – Desapego a memória ferroviária**

“*Os trechos abandonados não tem viabilidade alguma, tem que ser desativado e a gente não tem que se apegar a História porque não faz sentido*” (Quem não preserva a memória histórica, perde-se no presente e erra no futuro). “*Agora, aquilo que faz sentido, mas não é interessante em função da escala, pode ser utilizado por outro tipo de operador e transferido, mediante autorização (...), por exemplo, **short lines** operando na Transnordestina*” (correto, mas primeiro as Concessionárias tem que consertar as linhas que abandonaram). (conclui na folha seguinte)

## **ESCLARECIMENTOS.**

É provável que o **EDITORIAL** da página anterior não seja suficiente para o leitor ter a justa impressão do contexto do debate. Para melhor entendimento, recomendamos visitar a página das Comissões do Senado e assistir o vídeo completo da audiência (3h22m), ver a apresentação do Ministro (25 slides) e ler as notas taquigráficas (48 pag.), **como assim fizemos para elaborar o texto retro.**

### **Cuidado com o *mais do mesmo.***

O Ministro da infraestrutura nos parece um homem honrado, um profissional bem qualificado e experiente que corre o risco de **errar e fazer mais do mesmo** ao ignorar a voz da História, fechar os olhos à destruição do Patrimônio Ferroviário Nacional sob responsabilidade(?) das atuais Concessionárias, não olhar com atenção para os trens de passageiros e carga geral e por achar que especialistas em logística não merecem crédito. Tomara que ao menos, a parte que nos agrada dê certo. Oremos, pois.

### **Roubo de Cargas e o Custo Brasil**

O Brasil ocupa a sexta colocação em um ranking de 57 países onde o transporte de cargas é muito arriscado, segundo pesquisa realizada em 2018 pelo comitê de transporte de cargas do Reino Unido. Tal fato decorre da carga geral encontrar-se nas rodovias, facilitando à abordagem e fuga dos bandidos. Segundo consta, quadrilhas de roubo de cargas e contrabando estão bem estruturadas em redes de distribuição organizadas como empresas. Outro fato é que a carga geral não tem espaço nas nossas ferrovias. A carga geral transportado por elas é inexpressiva, devido ao monopólio decorrente do modelo ferroviário concentrador, onde a VALE, e suas controladas, detém a primazia para transportar suas próprias cargas. Em outra pesquisa junto aos transportadores e seus clientes, o Instituto Ilos apurou, dentre muitos, os seguintes motivos por que não usam as ferrovias: desinteresse das operadoras ferroviárias em transportar suas mercadorias, falta de ramais e terminais, indisponibilidade de vagões, problemas no transbordo e, por fim, o custo desse serviço(?) não compensa. Na nossa opinião, isso ainda vai perdurar por muitos anos, dado que os projetos ferroviários do Minfra estão voltados para *commodities* agrícolas e minerais.

### **AFTR em busca de novos Associados !**

Nossa co-irmã, a AFTR-Associação Ferroviária Trilhos do Rio, com sede na Pavuna/RJ, também se dedica à preservação. Ocorre que após a sua formalização como personalidade jurídica e CNPJ, se viu a volta com inúmeras

despesas e precisa da ajuda de novos associados para contribuem mensalmente com R\$ 20,00. Para ajudar, [clique aqui e preencha o cadastro](#) (o link abrirá uma nova janela com o formulário para preenchimento). Depois de finalizar o cadastro, escolha abaixo como deseja se associar e efetuar o pagamento. Mais detalhes das atividades da AFTR, acesse [www.trilhosdorio.com.br](http://www.trilhosdorio.com.br)

### **CHOQUE DE TRENS NO RIO**

A SuperVia lamentou o falecimento do maquinista Rodrigo da Silva Ribeiro Assumpção, após mais de oito horas de atendimento por parte do Corpo de Bombeiros. Rodrigo era o maquinista de um dos trens que se chocaram pela manhã do dia 27/02, na estação São Cristóvão.



Rodrigo estava na SuperVia desde 2011. Passou por vários treinamentos para assumir a função de maquinista, que desempenhava há cinco anos. Os dois trens estavam equipados com ATP (Automatic Train Protection), sistema que reforça a sinalização. A sindicância tem 30 dias para apurar as causas do acidente. Apesar de tudo, trens são o modo de transporte mais seguro sobre a face da terra. Diariamente morrem mais de cem pessoas no Brasil por conta de acidente de trânsito.

**NOTA DE FALECIMENTO:** Após longo período de internação, faleceu no dia 02/03, no Rio de Janeiro, o preservacionista José Luiz Valle Froes, que foi presidente de nossa co-irmã ABPF por três mandatos. Froes, como muitos preservacionistas, não era ferroviário, mas aposentado do Ministério da Aeronáutica. A Missa de 7º dia será no dia 09/03, às 17h, na Paróquia N. Sª. do Líbano, Rua conde de Bonfim, 638-Tijuca, próxima a Estação Uruguai, do Metrô. Nossos sentimentos aos amigos e familiares. **R.I.P.**

**AFPF - Associação Fluminense de Preservação Ferroviária** CNPJ: 03.527.508/0001-30  
Fundada em 30/04/1999 por Luiz Octavio da S. Oliveira (14/03/1935-13/04/2017) - Presidente Perpétuo  
**Diretoria atual - triênio 2018/2021:** Presidente → Antonio Seixas; vice-presidente → A. Pastori; Dir. Técnico → H. Suêvo; Tesoureiro → Tonhão; Secretária Geral → Sandra Lopes

Informativo mensal da AFPF # 185 – Edição & Redação → Antonio Pastori [acdpastori@gmail.com](mailto:acdpastori@gmail.com)  
Contato → Av. Pres. Vargas, 1.733, 6º. Andar – Centro/RJ (na sede da AENFER) - CEP: 22.210-030.

**Assine o nosso manifesto pela reativação da E. F. Mauá/Grão Pará (Expresso Imperial Rio-Petrópolis) em:**  
[http://manifestolivre.com.br/ml/assinaturas.aspx?manifesto=expresso\\_imperial](http://manifestolivre.com.br/ml/assinaturas.aspx?manifesto=expresso_imperial).