



15 anos de desestatização da ferrovia no Nordeste

## Nota Oficial

O Clube de Engenharia de Pernambuco promoveu, no dia 15 de agosto de 2013, o simpósio '15 anos de desestatização de Malha Nordeste' para avaliar os resultados advindos da desestatização no setor ferroviário do Brasil. De âmbito regional, além da presença do coordenador geral da SUDENE Adônis Oliveira, o evento contou com a participação de painelistas do Sindicato dos Metroviários de Pernambuco, do Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias do Nordeste, da Associação dos Engenheiros Ferroviários do Nordeste, da Associação dos Engenheiros da Rede de Viação Cearense, da Associação dos Engenheiros Ferroviários do Leste Brasileiro e da Câmara Temática de Engenharia Ferroviária.

As apresentações e debates subsequentes evidenciaram que, embora tenha trazido pontos positivos, como a reativação da indústria ferroviária nacional, que viu surgir fábricas de locomotivas no País, e a redução do número de acidentes, a desestatização do setor ferroviário não alcançou os objetivos que justificaram a sua adoção. Além de ter contribuído para a elevação das tarifas praticadas, a desestatização da malha ferroviária não alterou a matriz de transportes nacional, que continua apresentando dependência de 58% do transporte rodoviário, e, muito menos, a matriz energética, na qual o transporte é responsável por 32% do consumo. Desconectada de qualquer planejamento de transportes, a desestatização do setor ferroviário parece também ter fracassado no objetivo de reduzir o déficit fiscal e captar recursos da iniciativa privada para o sistema. Aliás, se for levado em consideração que, nestes quinze anos, o custo de manutenção das estradas pavimentadas cresceu 230%, tem-se que as ferrovias desestatizadas não absorveram a demanda gerada pelo crescimento do país.

No Nordeste do País, a desestatização teve consequências nefastas como a desativação de ramais importantes, sucateamento das ferrovias e abandono de significativa extensão da malha, dando causa a invasões, furto de trilhos e dormentes e destruição de instalações ferroviárias de apoio à operação, criando uma situação que, em alguns casos, inviabiliza a retomada da operação ferroviária e circulação de trens. Vale destacar que o Nordeste foi uma das regiões mais prejudicadas pela desestatização, com a desativação de 70% da malha –, inclusive importantes trechos, como o Tronco Sul entre Recife e Salvador (que até 1996 transportava 500.000 toneladas anualmente) –, sucateamento de boa parte dos 4.630 vagões e 109 locomotivas entregues ao concessionário e destruição parcial ou total de inúmeras estações ferroviárias.

Além de prejudicial aos interesses econômicos e sociais da região, a desestatização da malha ferroviária do Nordeste está eivada de irregularidades e burlas ao contrato firmado por ocasião da cessão à empresa CFN (atual TLSA), devendo ser objeto de cuidadosa investigação para que o interesse público seja restabelecido.