

Fiscalização em ferrovias

Auditoria constata ociosidade e má conservação de linhas férreas

Há poucas décadas, a Rede Ferroviária Federal S.A., cercada pela expectativa de integração do país pela malha férrea, era vista por muitos como uma importante ferramenta para o progresso brasileiro. A extinta RFFSA era uma sociedade de economia mista vinculada funcionalmente ao Ministério dos Transportes. A empresa foi criada pela consolidação de 18 ferrovias regionais e tinha por atividade principal a exploração dos serviços de transportes ferroviários.

Entre 1996 e 1998, ocorreu a transferência para a iniciativa privada, sob o regime de concessão, das malhas ferroviárias operadas pela extinta RFFSA, a qual fora incorporada à Ferrovia Paulista S.A. (FEPASA), empresa estatal paulista. Considerando-se ainda as ferrovias hoje operadas pela Cia Vale do Rio Doce (CVRD), foram transferidos ao setor privado 28.465 km de vias férreas.

O Plano Nacional de Desestatização teve como principais objetivos em relação às

ferrovias desonerar o estado, melhorar a alocação de recursos, aumentar a eficiência operacional, fomentar o desenvolvimento do mercado de transportes e melhorar a qualidade dos serviços.

Entretanto, recente auditoria realizada pelo Tribunal de Contas da União encontrou graves fragilidades que podem comprometer a qualidade dos serviços, a eficiência e o desenvolvimento do mercado ferroviário.

O trabalho do TCU concentrou-se nos investimentos



realizados nas ferrovias concedidas pela União para a prestação do serviço de transporte ferroviário de cargas. Particularmente aquelas oriundas da extinta Rede Ferroviária Federal (RFFSA) e as que eram operadas pela estatal Cia Vale do Rio Doce (CVRD).

A equipe de auditoria realizou levantamento e exame da legislação concernente, revisão de literatura, exame documental, entrevistas, inspeção física, filmagem e registros fotográficos. Ademais, durante três dias, a equipe de audi-

toria, embarcada em auto de linha ou em locomotiva, percorreu um total de 428,409 km de linhas férreas.

Entre esses trechos, a equipe visitou a filial em São Paulo (SP) da concessionária MRS Logística S.A., ocasião em que foi possível percorrer a via férrea até o Porto de Santos, de grande importância econômica para o País.

Os auditores também acompanharam em campo a equipe de fiscalização da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) que realizava inspeção técnica em trechos da Malha Oeste, localizados na região de Bauru (SP). A visita revestiu-se de particular interesse, pois a localidade de Bauru constitui-se em ponto de conexão entre as malhas Oeste e Paulista, ambas sob concessão da ALL (América Latina Logística). Além disso, trata-se de região que, na avaliação da equipe de auditoria, apresenta crônicas deficiências quanto ao aspecto de segurança das operações, com registros sucessivos de graves acidentes ferroviários.

O relatório de auditoria apontou a existência de graves fragilidades na atuação da ANTT no controle e supervisão dos investimentos no setor ferroviário nacional. De acordo com a auditoria, há uma ociosidade elevada das li-

nhas férreas concedidas para o transporte ferroviário de cargas, pois dois terços da malha ferroviária encontram-se, de fato, subutilizados ou em completo desuso.

Outro achado foi a precariedade do controle praticado pela ANTT sobre as aquisições de material e a contratação de serviços pelas concessionárias. O TCU também identificou que a agência não verifica a efetivação das ações informadas nos Planos Trienais de Investimento (PTI), além de não conciliar os registros contábeis e físicos. Além disso, a ANTT não dispõe de inventário atualizado dos bens ferroviários, nem exerce fiscalização sobre o material adquirido e os custos de aquisição.

Como forma de contribuir para a resolução do problema, o tribunal determinou que a ANTT apresente um relatório mostrando a situação de todos os trechos ferroviários concedidos, bem como identifique os trechos que podem ser utilizados, os subutilizados e os que estão em completo desuso. Além disso, a Agência deverá informar as providências adotadas para assegurar condições de funcionamento para os trechos que estão subutilizados ou em desuso, entre outras determinações. O ministro José Múcio foi o relator do processo.