



RUMO QUER DEVOLVER MALHA OESTE PARA A UNIÃO **Brasil, um País fora dos trilhos**

Esta medida já era previsível em razão do que determina a Lei Federal 13.448/17, regulamentada pelo Decreto Presidencial 9.957, promulgado em agosto de 2019. A lei permite a chamada devolução amigável e relicitação de concessões de infraestrutura.

O pedido vem em um momento estratégico, quando o Congresso Nacional se prepara para votar o projeto de lei nº 261, de 2018, e autoria de José Serra (PSDB), que de forma diferente regime atual de concessões

autoriza os "investidores" a construir e operar sua própria ferrovia onde julgar oportuno.

Inicialmente previsto para novas ferrovias, o projeto passou por alterações da relatoria e incluiu as atuais concessões em alguns aspectos. A intenção do relator da matéria na Comissão de Infraestrutura (CI), senador Jean Paul Prates (PT-RN), é aproveitar o debate para instituir um novo marco regulatório para as ferrovias.

MAIS UM CRIME CONTRA AS FERROVIAS E O PAÍS

Este novo marco regulatório é mais um crime a ser praticado para atender os interesses das grandes corporações financeiras que controlam as ferrovias,

Com a inclusão das atuais concessões no PL, as concessionárias poderão devolver para a União trechos como a Malha Oeste, sem nenhum investimento para recuperar o que destruíram.
Devolvem o bagaço da laranja.

A RFFSA foi incluída no Plano Nacional de Desestatização através do decreto nº 473 de março de 1992, e o BNDES ficou o responsável pela gestão do plano. O BNDES através de licitação pública contratou a elaboração dos estudos e avaliações preliminares, com o objetivo de estabelecer o preço mínimo e definir o modelo de concessão mais adequado. O modelo aprovado consistiu basicamente na divisão da RFFSA em seis malhas, propôs a concessão da operação à iniciativa privada por um prazo de 30 anos, com arrendamento dos ativos operacionais. O modelo de concessão também estabeleceu metas para a redução de acidentes e o aumento da produção ferroviária, o que nunca foi cumprido pelas concessionárias.

O Sindicato denunciou esta possibilidade de devolução da Malha Oeste de Bauru 08/11/2019 quando se realizou Audiência Pública na Câmara Municipal para discussão da antecipação da renovação do contrato de concessão da Malha Paulista, o que se confirma com esta decisão da RUMO, o que pode significar o enterro definitivo da Malha Oeste, ferrovia de 1.625 km, cuja linha tronco vai de Bauru (SP) a Corumbá (MS), e o ramal de Campo Grande a Ponta Porã abandonado desde 1999 no (MS). Em 2003 foi anexado a Malha Oeste o trecho entre Bauru e Mairinque SP.

Não há inocentes nesta história. Todos os governos de Collor até Bolsonaro mantiveram o sistema ferroviário privatizado dentro de um modelo que destruiu qualquer possibilidade do país ter um Plano Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana que equilibrasse a matriz de transporte hoje hegemônica pelo precário modal rodoviário que detém o monopólio do transporte de cargas internas, o que eleva em muito o custo dos alimentos. O Sindicato está acompanhando o processo e manterá a categoria informada.