

Setor ferroviário brasileiro

2009 . Ano 7 . Edição 55 - 17/11/2009

Carlos Alvares da Silva Campos Neto



Os problemas observados com relação ao setor ferroviário brasileiro são os mesmos desde os anos 1970. A situação não foi resolvida com as privatizações da década passada por conta dos contratos de concessão que não foram bem elaborados. Foram feitos apressadamente e o governo federal teve mais interesse em elevar a arrecadação, ao fazer contratos com concessões onerosas (as concessionárias, além de investir e operar as malhas ferroviárias, pagam pelo direito de uso), do que estimular a eficiência econômica.

Estão identificados problemas com relação ao marco regulatório então vigente, que terminou por inibir o investimento privado: a) os contratos não deixam claro quais investimentos cabem às concessionárias e quais cabem ao poder público; b) as metas de produção e segurança previstas nos contratos não garantem o aumento dos investimentos privados; c) o investimento realizado pelas concessionárias não é reversível, portanto, o limite do investimento é a capacidade da via férrea.

Porém, o problema mais grave são as dificuldades de interpenetração de uma concessionária ferroviária na malha de terceiros, que representam um obstáculo ao desenvolvimento setorial mais acelerado, uma vez que cada ferrovia buscava seu equacionamento econômico-financeiro, majoritariamente, dentro da própria área de abrangência, desconsiderando ou reduzindo a possibilidade de obter carga cuja origem ou destino se situe fora de sua malha. Isso se explica pelo fato de que os editais de licitação previam que o tráfego mútuo seria o primeiro regulador dessa interface e não o direito de passagem. Ou seja, uma ferrovia sempre dependeria operacionalmente da outra para atingir novos mercados.

Explicando melhor: o grande gargalo à maximização da utilização da malha ferroviária instalada e sua ampliação reside nas dificuldades de interpenetração de uma malha com a outra. Esta interpenetração é baseada em dois conceitos: a) Direito de Passagem - é a operação em que uma concessionária, mediante remuneração ou compensação financeira, permite a outra trafegar na sua malha para dar prosseguimento, complementar ou encerrar uma prestação de serviço público de transporte ferroviário, utilizando a sua via permanente e o seu sistema de licenciamento de trens; b) Tráfego Mútuo - é a operação em que uma concessionária, necessitando ultrapassar os limites geográficos de sua malha, para complementar uma prestação de serviço público de transporte ferroviário, tem que fazer o transbordo da carga para os equipamentos (trens) de outra concessionária, evidentemente, pagando por este serviço. O problema é que as empresas não têm conseguido chegar a bom termo nas negociações sobre direito de passagem e tráfego mútuo. Este fato também é um impedimento para o investimento em novas linhas de ferro, pois estas novas empresas esbarraram com este mesmo problema, isto é, para chegarem com a carga ao destino, muitas vezes, precisam interpenetrar a rede de outra companhia.

O governo considera o problema do tráfego mútuo e do direito de passagem o mais relevante para ser solucionado com brevidade. Os contratos têm que exigir maior facilidade de acordo comercial. Os contratos também passarão a apresentar metas por densidade de transporte, e não mais metas de produção e segurança, que não garantem a plena exploração da malha.

O governo garante que estes problemas regulatórios estarão resolvidos até o final de 2009. Com o problema da interconexão solucionado, as perspectivas de retomada dos investimentos no setor ferroviário brasileiro se tornarão auspiciosas. Duas são as possibilidades de ampliação dos investimentos na rede: a) ampliação de linhas férreas em direção às novas fronteiras agrícolas, que necessitam de corredores de transporte; b) utilização da Valec como instrumento de implantação de parcerias entre o setor público e o setor privado. No entendimento do governo, a Valec alavanca investimentos com recursos públicos e privados, e a empresa pode fazer subconcessões (como já tem feito, por exemplo, com o caso da Ferrovia Norte-Sul).

O BNDES fez um mapeamento dos investimentos firmes previstos para o período 2009-2012, antes da crise (agosto de 2008) e com a crise instalada (dezembro de 2008). No caso do setor ferroviário, houve uma redução desta previsão de R\$ 28,9 bilhões em setembro de 2008 para R\$ 17,0 em dezembro. Apesar da redução de 41,2% na expectativa de investimento no período 2009-2012, tanto o governo (ANTT) quanto o setor privado (ANTF) concordam que, mesmo com crescimento dos investimentos ocorridos após a privatização, a atual rede ferroviária existente chegou ao limite estrutural. Ou seja, mesmo com a redução de demanda provocada pela atual crise, o sistema está próximo do esgotamento da capacidade de carga. A única solução possível é o incremento dos investimentos no setor.

Carlos Alvares da Silva Campos Neto é técnico de planejamento e pesquisa do Ipea

Copyright © 2007 - DESAFIOS DO DESENVOLVIMENTO

É proibida a reprodução do conteúdo desta página em qualquer meio de comunicação sem autorização.
Revista Desafios do Desenvolvimento - SBS, Quadra 01, Edifício BNDES, sala 1515 - Brasília - DF - Fone: (61)
2026-5334