

EXPANSÃO DAS FERROVIÁS – NECESSIDADE DE VISÃO GLOBAL E DE LONGO PRAZO

Vieram a tona maiores detalhes sobre a anunciada aceleração dos estudos para a concessão de 4.100 quilômetros de trilhos em bitola larga que serviriam para, no início da próxima década, “acirrar a concorrência” entre as atuais concessionárias ferroviárias. Dizem ainda as notícias, que o primeiro passo para isso será a edição de uma M.P. incluindo os novos trechos no Plano Nacional de Viação, que se encontra em discussão no Congresso, com base em proposta elaborada pelo Ministério dos Transportes.

Temos enfatizado, com a veemência habitual, que o Governo não dispõe de um plano de longo prazo, digamos 15 anos, considerando com a devida profundidade o up-grade da via permanente concedida e a expansão da malha existente para atender as expectativas de crescimento da produção do agronegócio e da indústria brasileiros. Nenhum país que precise e deseje sobreviver e crescer no agressivo cenário das trocas internacionais pode dispensar tal instrumento, que é bom não esquecer, envolve duas ferramentas: investimento maciço e diligente regulação.

A idéia dos 4.100 quilômetros não deixa de ter seus méritos, inclusive o seu propósito de fazer surgir uma concorrência inexistente no sistema ferroviário brasileiro, mas duas coisas não podem ser esquecidas pelo Governo.

A primeira é que a simples interligação física da malha de bitola larga existente não fará surgir nenhuma concorrência na prestação do serviço ferroviário se não levarmos a cabo uma profunda reformulação do quadro regulatório elaborado pela ANTT, que se apresenta em absoluto descompasso com o vigor e alcance do arcabouço jurídico pátrio, possibilitando um indesejável quadro de abuso de poder de monopólio natural conforme denunciado pela ANUT na representação que ingressou na SDE e que se encontra na fase de instrução preliminar. O fato é que a regulação da prestação do serviço ferroviário no Brasil, pela ANTT, tem exercido, pouco ou nenhuma influência na tarifa praticada, de um lado porque, dadas as nossas condições geoeconômicas, a competição da rodovia é, na maior parte dos casos, espúria, e de outro lado porque o modelo de regulação tarifária escolhido – plena liberdade tarifária, desde que abaixo de uma tarifa-teto -, é por demais imperfeito.

A segunda coisa que não pode ser esquecida é que nem o PAC, nem a expansão anunciada, de apenas 4100 quilômetros, resolvem o problema ferroviário brasileiro. São apenas paliativos, e se não tivermos cuidado passarão à condição de simples remendos. O que precisamos é de um plano de longo prazo.

Atualmente a malha ferroviária brasileira tem a extensão de 29.596 Km para uma área territorial de 8,5 milhões de Km². Se quisermos nos aproximar da densidade ferroviária de países como Canadá ou Austrália que dispõem de área territorial parecida com a nossa, teríamos que construir algo como 13.000 Km (Austrália) ou 36.000 Km (Canadá).

Já o Plano nacional de Logística de Transporte-PNLT (a nova fronteira do planejamento de longo prazo do Governo) sugere e detalha, para o período 2008/2023, obras de recuperação e expansão da malha numa extensão de 20.256 Km, a um montante de R\$ 50,5 bilhões (o que significa USD 1,38 milhão por Km de via).

Pela segunda vez num espaço de trinta dias, dedicamos nossa atenção ao tema da expansão da malha ferroviária brasileira, porque ele é crucial para a sobrevivência e

crescimento do agronegócio e da indústria brasileiros no contexto de uma economia mundial competitiva e cujo futuro a partir de 2015 já revela elevada dose de incerteza. Estamos informados de que esse projeto de interligação da malha de bitola larga teve origem no segmento dos prestadores de serviço, merecedores de todos os louvores pela idéia, mas os usuários não podem ficar de fora da discussão dele, e mais do que isso, devem alertar o governo para a necessidade de um vôo de imaginação mais longínquo e mais ousado, porque a nossa sobrevivência já está a depender disso. Estamos partindo para a mobilização das nossas associadas e de outras empresas e entidades que desejarem debater o assunto.