

A PROPÓSITO, UM POUCO SOBRE MONOPÓLIO NATURAL

Segundo Pindick e Rubinfeld, “um monopólio natural é uma empresa que pode arcar com toda a produção para o mercado com um custo inferior ao que existiria caso houvesse outras empresas; se uma empresa possui monopólio natural, é mais prático deixar que sirva o mercado sozinha do que deixar outras entrarem para competir; o monopólio natural surge onde há grandes economias de escala; caso a empresa fosse dividida em duas que competissem entre si para suprir metade do mercado, o custo médio de cada uma seria maior que o custo do monopólio original”.

A ANUT vem defendendo a tese de que, no entanto, deixados às forças de mercado os monopólios naturais tendem ao equilíbrio com volume de produção aquém e preços além dos socialmente desejáveis, implicando desperdício de recursos sociais; e foi o que aconteceu no Brasil porque a regulação de tarifas ferroviárias tem exercido pouco ou nenhum limite sobre os fretes praticados.

Sustentamos ainda que, na desestatização das ferrovias, o Poder Concedente parece ter partido do enganoso pressuposto de que o modal rodoviário concorreria com o ferroviário e imporiam limitações à possibilidade de abuso do poder de monopólio pela ferrovia. Enganoso, o pressuposto, porque a experiência tem demonstrado que a competitividade da rodovia vem sendo na maior parte dos casos espúria.

Nesse contexto, as tarifas de referência determinadas e anexadas aos Contratos de Concessão foram fixadas em nível exageradamente elevados e não sofreram revisão até o presente momento; ocorreram apenas reajustes que responderam exclusivamente pela atualização do valor da moeda, significando que há onze anos prevalecem as mesmas tarifas de referência em termos reais. Isso assume conotação especial quando se considera que as tarifas de frete, mesmo reajustadas em níveis acima do IGPM, continuam muito abaixo das de referência.

Assim sendo, o Poder Concedente poderia, deveria e deve contemplar a possibilidade de redução das tarifas de referência sempre que os custos de produção declinarem, atendendo desta maneira os objetivos de uso eficiente dos recursos sociais a que a regulação econômica se propõe.

Essa é a outra face do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão; a finalidade da revisão tarifária não se restringe à proteção da rentabilidade das companhias ferroviárias para atrair o investimento privado; objetiva ademais o compartilhamento da melhoria na eficiência com a sociedade.

Portanto, ao estabelecer referências tão elevadas o Poder Concedente de fato instituiu ampla e total liberdade tarifária; excluiu do modelo de regulação o compartilhamento dos ganhos de produtividade com os usuários e por extensão com toda a população brasileira.

A nossa convicção é que a regulação de tarifas exercida pelo Poder Concedente tem sido inócua; equivale à própria ausência de regulação. As autoridades parecem ter abandonado o setor ferroviário às forças de mercado e, por conseguinte, ao sabor do usufruto unilateral e voraz das economias de escala. As coisas precisam mudar.