

ENFIM, CHEGOU A VEZ DO USUÁRIO DEPENDENTE DA FERROVIA

Altamente louvável o esforço que a ANTT vem dedicando à revisão da Resolução 350/2003 que dispõe sobre o registro do Usuário com Elevado Grau de Dependência da Ferrovia, uma vez que esse documento tem se mostrado inócuo como instrumento normativo de um aspecto de tamanha importância no relacionamento entre as concessionárias e os clientes das ferrovias.

Basta dizer que a leitura da norma, mesmo a mais atenta, não permite nem identificar concretamente qual o benefício que o cliente da ferrovia passa a usufruir a partir do momento que obtém esse obscuro registro. E a prova mais eloquente disso está no inexpressivo número de empresas, pouco mais de uma dezena, que se interessaram em obtê-lo. Com toda a razão, porque o usuário fica sem saber se não acaba, ele, tendo que pagar frete mais caro.

O momento é oportuno para auscultar os usuários, tanto os poucos que obtiveram o registro em lide, quanto os outros que não se sentiram atraídos pelas eventuais vantagens envolvidas.

A ANUT, além de tentar colher esses sentimentos, tem procurado orientar detalhadamente suas afiliadas sobre as diversas questões envolvidas no tema, desde a caracterização do monopólio natural usufruído pelas nossas concessionárias ferroviárias, o papel marginal da rodovia no Brasil como concorrente da ferrovia, e o erro cometido pelo poder concedente, por ocasião da desestatização, ao basear-se no pressuposto falso de que a rodovia poderia servir de contrapeso no controle da tarifa ferroviária, e, por isso fixar tarifas de referência absurdamente elevadas, o que acabou permitindo às concessionárias ferroviárias total liberdade de impor preços.

Temos procurado também mostrar que, no nosso atual modelo de concessão ferroviária, a existência da figura do “usuário com elevado grau de dependência da ferrovia” é de primordial importância para assegurar a certas empresas garantia de transporte e preços adequados à sobrevivência de seus negócios, desde que a regulamentação pertinente esteja firmemente ancorada em dois pilares fundamentais: a caracterização adequada dos requisitos básicos para obtenção do registro, por trajeto e por tipo de carga; e um contrato operacional compulsório, que identifique as condições específicas de transporte para cada fluxo, com cláusulas essenciais, entre elas as obrigações de ambas as partes (inclusive “take or pay” e “transit time”) e metodologia própria para cálculo das tarifas aplicáveis e das taxas de serviços acessórios, além de outras cláusulas não compulsórias julgadas cabíveis pelas partes.

A questão apresenta ainda outras facetas dignas de discussão, motivo pelo qual voltaremos ao assunto, na medida do desenvolvimento dos trabalhos de revisão da norma em apreço.