

INFORMATIVO anut

Ano 7 Nº02 28/02/2009

Atividades de Fevereiro de 2009

ENFIM UMA BOA NOTÍCIA NAS FERROVIAS

Coroando anos de luta da ANUT, o D.O.U de 13/02/2009 publicou Portaria da ANTT, constituindo Grupo de Trabalho para revisão das Tarifas de Referência Ferroviárias, evento que levará inexoravelmente à correção de um dos defeitos mais graves do arcabouço regulatório brasileiro, que foi a fixação inicial desses valores em níveis exageradamente elevados, deixando-os sem revisão até o presente momento (cerca de 11 anos), e submetidos apenas a reajustes em resposta à atualização do valor da moeda.

A ANUT vem perseguindo durante todo esse tempo, o princípio de que o Poder Concedente 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.

A finalidade da revisão tarifária não se restringe à proteção da rentabilidade das companhias ferroviárias para atrair investidores; objetiva também o compartilhamento da melhoria na eficiência com a sociedade.

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

È hora de mudar.

O QUE O USUÁRIO DESEJA DAS FERROVIAS?

Governo e Agência Reguladora vieram a público anunciar novas idéias sobre as regras de exploração das concessões ferroviárias. Muito oportuno o pronunciamento quando se dá conta de que 62% dos 28,8 mil km de trilhos concessionados não vêem a passagem de uma única composição por dia.

Os usuários, contudo, depois de anos de um relacionamento francamente favorável às concessionárias, onde ainda prevalece a lei do mais forte, desejam muito mais, segundo o ideário da ANUT.

Desejam, em primeiro lugar, que o Poder Executivo reconheça sua responsabilidade sobre a erradicação dos estrangulamentos físicos preexistentes à desestatização das ferrovias (passagens em nível, invasões de faixas de domínio e travessias de centros urbanos), e assumam com urgência a execução dos 35 projetos apontados como prioritários pela nossa co-irmã ANTF.

Depois, desejamos uma cirurgia mais profunda no modelo de concessão adotado, que praticamente impede a concorrência e dificulta a interconectividade da rede. Precisamos, por exemplo, que seja criada a figura do "operador ferroviário independente" ou "prestador de serviço ferroviário independente", surgindo ao mesmo tempo a do "concessionário exclusivo de infra-estrutura e superestrutura ferroviária".

Há ainda necessidade de acabar com a preferência que foi dada às operações em "tráfego mútuo" sobre as de "direito de passagem"; de promover uma profunda

revisão do Decreto do Regulamento do Tráfego Ferroviário para emprestar-lhe o mesmo vigor e a mesma preocupação com os direitos dos usuários que existe nas leis que regem a exploração das concessões de serviço público em geral.

RODOVIAS: UM PREJUÍZO A LAMENTAR.

Mais uma vez o andamento do PAC foi comemorado ruidosamente, escondendo preocupações que ainda poderão nos causar enormes dores de cabeça.

Dos R\$ 17,79 bilhões que o Ministério dos Transportes (MT) podia investir, em 2008, na nossa combalida infra-estrutura de transportes (R\$ 10,97 bilhões autorizados no OGU 2008 e R\$ 6,81 bilhões de restos a pagar de 2007), somente foram efetivamente executados R\$ 6,0 bilhões, passando para o ano seguinte a inacreditável massa de R\$ 11,79 bilhões de restos a pagar.

Com isso, no corrente exercício, o MT terá sobre seus ombros, a incrível responsabilidade de gastar, R\$ 21,02 bilhões (os 11,79 dos restos a pagar, mais 9,23 que o OGU 2009 lhe autorizou investir). Onde pararemos nessa ciranda? E como?

Se considerarmos que 79% dos recursos disponíveis para 2008 estavam destinados para as rodovias (algo como R\$ 14,13 bilhões, dos quais R\$ 9,45 bilhões não foram gastos), e que, em novembro de 2007, a CNT estimou que a recuperação do pavimento da nossa malha rodoviária (53.460 km em estado péssimo, regular, ruim e bom) requereria um montante de R\$ 23,24 bilhões, mais uma média de R\$ 1,34 bilhões/ano para conservação, concluiremos que os R\$ 33,4 bilhões inicialmente sinalizados pelo PAC para a recuperação das rodovias eram suficientes para a eliminação definitiva do mais comprometedor gargalo da logística brasileira. Bastava gastá-los.

Faltou, contudo, capacidade de gestão, não tendo sido sequer esboçada uma reação concreta ao problema. Enquanto isso se torna cada vez mais forte a convicção que o sistema MT-DNIT, já anacrônico, precisa de radical reestruturação, e que se faz necessária também profunda revisão na sistemática de planejamento e execução do investimento público, se é que esta existe, em algum ministério, como documento formal e completo.

Pena que a CNT, em 2008, tenha interrompido a sua tão idônea e útil Pesquisa Rodoviária. Com ela, poderíamos completar a avaliação do prejuízo dos usuários.

TERÁ CHEGADO A VEZ DAS HIDROVIAS?

Surgiu a notícia de que vem aí o "PAC DAS HIDROVIAS". Sem dúvida importante; mas é preciso ir mais longe...

Há que concretizar o comprometimento inarredável do Governo de que não mais serão construídos barramentos dos rios sem as competentes eclusas ou outros meios de transposição; de harmonizar a atuação dos órgãos públicos envolvidos com o uso racional e integrado dos recursos hídricos; de reestruturar a Administração das Hidrovias; e de promover a elaboração de um Plano Nacional de Recuperação e Manutenção das Condições de Navegabilidade dos Rios. Aí sim, estaremos no caminho certo.

O presente INFORMATIVO é distribuído às Associadas da ANUT, empresários e executivos de alto nível, e entidades representativas de usuários e prestadores de serviços de transporte, além da Casa Civil da Presidência da República, Ministros de Estado, Governos Estaduais, Ministério Público do Trabalho, Agências Reguladoras com interveniência na matéria e à imprensa em geral.