

## USUÁRIO DEPENDENTE DA FERROVIA - TEMOR JUSTIFICADO

Empenhada na revisão da norma da ANTT sobre o registro do usuário com elevado grau de dependência da ferrovia, a ANUT tem encontrado empresas que resistem em requerer tal qualificação por temerem que o processo acabe resultando na imposição de tarifas insuportáveis, bem acima das que hoje são praticadas para os usuários não dependentes.

Tal temor tem fundamento porque praticamente inexistente regulação de preço no mercado para usuários não dependentes, podendo as concessionárias cobrar o que quiserem.

Para eliminar tal distorção, a ANUT vem propondo as seguintes modificações na Resolução 350 da ANTT: a) o registro do usuário pela ANTT dependerá exclusivamente do preenchimento dos requisitos por ela estabelecidos; b) após a obtenção do registro, o usuário iniciará a negociação com a concessionária, de um contrato **compulsório** de transporte, com cláusulas essenciais pré-estabelecidas; c) em caso de impasse nessas negociações, a Agência Reguladora instaurará uma Câmara de Conciliação, ao fim da qual, em caso de novo impasse, estabelecer-se-á um procedimento de arbitragem, com regras próprias para cálculo da tarifa aplicável; e d) finalmente, se não satisfeito, o usuário poderá abrir mão do registro obtido, passando a operar no mercado "spot" para usuários não dependentes, a ser reorganizado, transparente e acessível a qualquer pessoa física ou jurídica, regulado por quadro tarifário efetivo, por produto e por origem-destino, tarifas de referência **adequadas**, tabelas universais de desconto, e que seja obrigatório para os clientes não dependentes que não desejem firmar contratos **voluntários** de transporte.

Vale a pena pensar. Estamos abertos a discussão. A distorção existe e precisa ser removida.

## SAFRA RECORDE TRAZ DE VOLTA O VELHO PROBLEMA DAS RODOVIAS

A imprensa vem noticiando com insistência que, diante da fragilidade do nosso sistema logístico, o escoamento da safra recorde de soja de 2010, já em fevereiro começou a fazer estragos no bolso do produtor, aumentando o preço do frete rodoviário em até 41% em dólar, de Sorriso (MT) para os portos de exportação.

Enquanto isso, dos R\$ 16,75 bilhões disponíveis para investimento nas rodovias em 2009, o MT deixou intocados algo como R\$ 9,29 bilhões, passados para 2010 como restos a pagar.

Temos alertado que o desempenho inaceitável do Estado na execução dos recursos financeiros disponíveis leva a gastar-se mais para fazer menos, daí ser imperativa e inadiável uma profunda reformulação na atual sistemática de elaboração e execução do Orçamento da União.

No período 2004 a 2009 perdemos um tempo precioso no que concerne à adaptação do nosso frágil sistema logístico às exigências das nossas exportações.

O Brasil não pode mais esperar. Pouco adianta ficar culpando exclusivamente o TCU e os órgãos ambientais. O problema é de gestão do executivo e existe há mais de quinze anos, pelo menos.

## PARA ONDE VÃO OS PORTOS BRASILEIROS? REESTATIZAÇÃO?

Eis outra questão que já começa a ocupar espaço na imprensa especializada.

Que o viés do atual governo é reestatizante, não há a menor dúvida. Vide o controvertido Decreto 6.620/2008 e as insistentes declarações de vários representantes categorizados.

Há, contudo, um aspecto não ideológico que merece ser alertado: a insistência nas licitações onerosas para permissão da exploração de terminais portuários, tradicionalmente perseguida pelo poder público, ávido de fazer caixa, com enormes prejuízos para a sociedade brasileira. O "interesse público" é o da "Nação", e não o do "aparelho do Estado".

É hora de mudar, voltando-se a ênfase do governo para a desoneração do processo licitatório, substituindo a busca do ágio como prêmio maior, pela perseguição, no edital de licitação, da qualidade do desempenho do permissionário e da modicidade da tarifa.