



20º Fórum ABAG

COMPETITIVIDADE DO SISTEMA FERROVIÁRIO



ABERTURA

Carlo Lovatelli*

Contamos com um plenário de alta qualidade e competência. Entendemos a ocupação das pessoas, com as suas agendas apertadas. Por isso, o nosso mais respeitoso agradecimento e reconhecimento.

Este é o nosso primeiro encontro oficial de 2011. Como estamos com muitos assuntos importantes e complexos na agenda do agronegócio, fica sempre difícil escalar e definir algum assunto. Mas, para a nossa satisfação, tivemos rápida adesão e confirmação de presença para este XX Fórum.

A realização deste Fórum está sendo feita em parceria com a Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (Abiove) e a Associação dos Produtores de Soja e Milho do Estado de Mato Grosso (Aprosoja).



No ano passado, trabalhamos arduamente na elaboração do documento aos presidentiáveis quando traçamos seis pilares de propostas. No nosso Congresso, de agosto de 2010, prometemos que iríamos cobrá-los, sistematicamente, cada um deles dos candidatos eleitos.

O Fórum de hoje é um exemplo daquela promessa. Exceto nos pilares da Defesa agropecuária e da Pesquisa, Desenvolvimento e Inovação, todos os outros pilares estão relacionados com a nossa conversa de hoje: Garantia de renda para o agricultor; Infraestrutura e logística; Comércio Exterior e Institucionalidade.

Sabemos que o agronegócio brasileiro contribui para segurar o custo da alimentação da população e gerar importantes divisas. Além disso, possui um leque diversificado de parceiros comerciais e uma variedade de cadeias produtivas para garantir a estabilidade econômica nacional.

O cenário internacional abre uma janela de oportunidades para avançarmos ainda mais como fornecedores tropicais de alimentos, fibras e biomassa. A meta fixada no documento da Abag para os presidentiáveis era de dobrar as exportações do agronegócio até o fim desta década: para US\$ 130 bilhões.

Não obstante, já há bom tempo, os analistas mais estudiosos diagnosticam entraves existentes nesta caminhada. Entre os

principais deles, certamente, aparece a infraestrutura e logística: dramaticamente, ela está bem aquém do calibre que a economia brasileira já está sendo convocada a desempenhar.

O modal ferroviário, ninguém desconhece, é o mais recomendável para as nações de dimensões continentais. É o que fazem, estrategicamente, os Estados Unidos, o Canadá e a Rússia.

No Brasil, as cargas das *commodities* agrícolas padecem com as dificuldades estruturais de transporte. O seu custo logístico não consegue ser repassado para os elos a jusante da cadeia produtiva. Isso seria diferente se explorássemos mais e melhor outros modais em cima das ferrovias e hidrovias.

Tivemos melhorias depois da privatização da Rede Ferroviária Federal, de acordo com a Lei Federal nº 11.483, de 31 de maio de 2007. Mesmo assim, ainda continua baixa a disponibilidade de rotas, de vagões e de equipamentos. Como causam pressões nos custos, os fretes constituem obstáculos para o emprego dos serviços ferroviários.

Outro ponto incluso no documento formulado aos presidentiáveis, considerado de forma bem sutil, ponderava a favor de fortalecer uma governança mais empresarial nos sistemas nacionais de transportes. Isso serve para a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e as outras demais agências.

Na verdade, no resumo da ópera, isso tudo está bem relacionado com a questão da institucionalidade. Insistimos que o agronegócio deve ser tratado como questão de Estado e não de governo. A pulverização de competências entre diferentes Ministérios e organizações públicas não pode gerar atritos, perda de eficiência operacional, aumento de gastos e confusão no setor produtivo.

Estamos diante de ilustres convidados. Temos certeza que valeu a pena: eles nos brindarão com apresentações e discussões para sairmos daqui mais confiantes e seguros do rumo que devemos assumir em equipe e não isoladamente.

* Presidente da Associação Brasileira do Agronegócio (Abag)

EFICIÊNCIA DEPOIS DA PORTEIRA

Rui Prado*

Estamos nos organizando para conseguir também a competitividade da porteira para fora. Infelizmente, a infraestrutura e a logística do transporte da produção de soja não acompanham o desenvolvimento da tecnologia e o aumento da produtividade no campo.

O engajamento segue no sentido de os produtores brasileiros



colocarem as suas mercadorias nos mercados nacionais e internacionais com muito mais competitividade. Não perdemos em eficiência, da porteira para dentro, para nenhum país a fora. Mas esse desempenho excepcional do produtor brasileiro é neutralizado, neste momento, pela falta de vontade política do nosso país, na medida em que não faz ou promove os investimentos necessários.

A velocidade de investimentos em infraestrutura deve ser ampliada muitas vezes para alcançarmos mais competitividade de uma maneira geral. Esse é o nosso anseio enquanto produtor rural. Queremos ações efetivas referentes à logística, principalmente a ferroviária.

*Presidente da Federação da Agricultura e Pecuária do Estado de Mato Grosso (Famato)

MUDANÇA NA ESTRUTURA LOGÍSTICA

Luiz Antonio Fayet*



Há 50 anos, éramos importadores de comida. Hoje, somos o segundo maior supridor do mercado internacional de exportações do agronegócio. Nos próximos anos, a tendência é ultrapassarmos os Estados Unidos, sem território para ampliar a sua área plantada.

Em setores como carnes, açúcar e soja, por exemplo, estamos acima de 1/3 do suprimento no mercado internacional. A dependência do mundo com relação ao Brasil já supera a relação com o petróleo.

A população mundial, que cresce a mais de 80 milhões de habitantes por ano, melhora o seu nível de renda e adquire uma estrutura de consumo diferenciada. O fator mais crítico é que 1/4 ou 1/5 das terras ainda disponíveis para serem incorporadas no processo produtivo está no território nacional.

Começamos o agronegócio na Região Sul e Sudeste. Depois, fomos ocupar novas terras no Oeste e Norte. Esse processo de ocupação propiciou um grande salto na produção, mas carece de infraestrutura.

Mais de 80% da produção e do consumo mundial de alimentos estão no Hemisfério Norte. Estamos na parte Sul, onde constituímos na América do Sul e num cantinho da África a grande fronteira do desenvolvimento do agronegócio. Quando analisamos as rotas mundiais de comércio, verificamos que a inauguração do novo Canal do Panamá provocará uma revolução na logística Atlântico e Pacífico.

No Brasil, a soja e o milho produzidos na parte norte do paralelo 15° Sul, cuja linha passa perto de Brasília, concentram mais de 52% da produção, mas só 16% do escoamento. Esta falta de infraestrutura caracteriza o chamado “apagão portuário brasileiro”.

O principal corredor de exportação do agronegócio, em termos de capacidade, vai de Belém (Pará) a São Luís (Maranhão). Fizemos um esforço fantástico para o governo terminar as eclusas de Tucuruí. Não obstante, se a cruzarmos com uma barcaça de soja, chegaremos ao porto de Belém, onde a capacidade de embarque para o exterior é zero. Em São Luís, há 18 anos, a capacidade-limite é dois milhões de toneladas.

Nos locais onde a iniciativa privada trabalha livre, o fenômeno é diferente. Porto Velho já exporta mais de três milhões de toneladas, 1/3 de Santos ou de Paranaguá. O governo precisa incorporar este vigor da iniciativa privada para não perdermos oportunidades. Não se trata de soja e de milho. As carnes, os produtos florestais, o etanol e o açúcar, dentre outros, serão os novos beneficiados desses corredores do Arco Norte.

Sem considerar as demandas no fluxo de importação. Em comparação a 2007, até 2020, o agronegócio terá mais 70 milhões de toneladas para enviar ao exterior. Dessa quantidade, 50 milhões sairão pelo Arco Norte, cuja capacidade atual é da ordem de oito milhões de toneladas.

Brasil: exportação do agronegócio e importação de fertilizantes (milhões de toneladas)

Ano	Exportação	Importação	Total
1991	40,6	7,0	47,6
2007	102,3	14,0	116,3
2020	170,0	20,0	190,0

Fonte: MDIC/Sedex

Dados de 2009 mostram que o produtor deixou de ganhar entre R\$ 5,00 e R\$ 6,00 por saco de soja. Isso é em média no País. Para o produtor de Mato Grosso, esse valor foi o dobro.

Brasil: impacto do frete na receita do produtor (US\$ por tonelada)

País	Brasil	EUA	Argentina
Cotação FOB	399	399	399
Frete até o porto	78	18	20
Despesas portuárias	6	3	3
Transporte	84	21	23
Receita líquida	315	378	376

Fonte: Anec - 2009

Vivemos o colapso portuário. Em 2008, a Confederação Nacional da Agricultura e Pecuária (CNA) fez um manifesto a favor da liberação dos investimentos privados no setor. O valor necessário é de US\$ 30 bilhões para o período de 2007 a 2020.

No agronegócio, a inversão de uma questão ajudou a facilitar: antigamente, vendíamos os produtos. Hoje, somos comprados. Dado o seu grau de dependência, o mundo deseja instalar bases de suprimento no Brasil. Precisamos enxergar essa mudança da posição. Nesta última safra, tivemos um abortamento de produção da ordem de três milhões de toneladas, entre soja e milho. Os produtores preferiram não produzir em face dos problemas de logística.

Quando se comemoram 200 anos da abertura dos portos, o Decreto 6.620/2008, junto com as portarias da SEP e resoluções da Antaq representaram a fechadura dos portos. As empresas privadas, depois de realizar estudos, contratar projeto e definir o empreendimento, ficaram obrigadas a licitar os seus projetos. Essa inversão é inaceitável. Precisamos de liberdade para investimentos e competição.

O segmento de contêineres: a região Sul do Brasil já atingiu o limite nominal, e existe instabilidade jurídica nas regras dos terminais privativos de uso misto.

Na questão de cabotagem, em 2007, o frete de Paranaguá a Xangai tinha o mesmo valor do de Paranaguá a Recife. Alguma coisa está errada. A legislação precisa de uma reforma. O agronegócio brasileiro precisa tirar dos transportes terrestres e passar para o mar cinco milhões de toneladas por ano. Falta competitividade sistêmica. Com 8.500 quilômetros de costa e 40.000 quilômetros de hidrovias navegáveis, a cabotagem não pode ser desprezada.

No segmento hidroviário, o caso do Tocantins é emblemático. O governo fez um trabalho fantástico: saindo de Belém, chega a Tucuruí, com a construção das eclusas. Sobe mais um pouco, há a Barragem de Estreito, sem projeto de eclusa. Se avançarmos mais um pouco, encontramos a Barragem de Lajeado, onde está sendo construída a eclusa. É uma falta de coordenação.

Nas rodovias, levamos ao governo algumas observações. Nas licitações diárias a serem pedagiadas pelo maior ágio dado ao governo, passamos a ter pela menor tarifa. Isso permitiu modelagem dos contratos antigos e a modelagem dos contratos novos. O trecho de Curitiba a São Paulo, de 400 quilômetros, com a nova modelagem, tem um pedágio menor que Curitiba a Paranaguá, com 84 quilômetros.

Temos algumas inconformidades com o setor ferroviário. Cerca de 60% das linhas não são utilizados. Há muita sucata, mas precisamos mudar essa realidade. Com as três Audiências Públicas lançadas pela ANTT, essa situação certamente mudará.

Enfim, o modal mais importante é aquele com a melhor solução logística para cada tipo de problema. Defendemos a aplicação da Lei de Multimodalidade, aprovada no Congresso em 1998.

Precisamos mudar a estrutura logística do País para reduzir custos e transferir renda para a população. Essa é uma ideia fun-

damental para o brasileiro. Como a cada dia depende mais do nosso agronegócio, o mundo pressionará o Brasil. A soberania nacional poderá ser ameaçada se o Brasil não souber administrar esse privilégio.

*Consultor para logística da Confederação Nacional da Agricultura e Pecuária (CNA)

PRECIFICAÇÃO DE PREÇOS NOS FRETES

José Vicente Caixeta Filho*

Compartilharei algumas reflexões sobre o mercado de fretes ferroviários. Partimos da premissa evidente: queremos mais ferrovias para oferecer um nível de serviço mais eficiente. Assim, como referencial teórico, temos a precificação de fretes, em que algumas considerações serão traçadas a partir dos casos do açúcar e do álcool.

A atividade sucroalcooleira também pleiteia uma ferrovia mais competitiva e generalizada. Este modal perdeu a credibilidade ao longo do tempo. No passado, as pessoas acertavam os seus relógios quando o trem passava numa estação. Eles não falhavam. Esse saudosismo prevalece e ajuda resgatar a confiança perdida.

Um dos pontos de preocupação do usuário está na prática de uma tarifa justa pelo serviço oferecido. Isso significa falar de referenciais teóricos para a precificação de fretes. No caso da ferrovia, invariavelmente, o *benchmarking* é a sua comparação com a rodovia, apesar de o País contar com mais de 200 mil quilômetros de estradas pavimentadas e menos de 30 mil quilômetros de trilhos.



Na verdade, não dá para definir a solução logística mais interessante quando se compara o serviço de transporte entre a ferrovia e a rodovia, porque as suas organizações são totalmente distintas.

No ambiente rodoviário, prevalece o mercado *spot*, sem contratos formais. O seu principal fator para calcular o frete é distância. A precificação é bem clara, até pela sua alta concorrência. A entrada e a saída de agentes no mercado não oferecem grandes obstáculos. A grande conta é feita em cima da distância a ser percorrida. No caso da ferrovia, a distância não é uma variável mais importante. Existe a questão de volume, da escala e da própria regularidade dos fluxos, sendo que no mercado de frete predomina o modelo de contrato formal.

Na verdade, os fretes rodoviários e ferroviários são explicados de formas distintas. Por isso, é questionável a prática antiga de se aplicar um desconto no valor de frete rodoviário para calcular o ferroviário. Como fazer essa operação em cima de uma grandeza explicada de forma diferente? Esse é um ponto importante para refletirmos.

A novidade que esperamos compartilhar está na falta de uma planilha de custo ferroviário. Na internet, se o custo de transporte rodoviário aparece em muitas planilhas, para o custo de transporte ferroviário será surpresa caso apareça alguma.

Para comparar os valores de frete rodoviário e ferroviário para cargas do segmento sucroalcooleiro, trabalhamos com informações de frete relacionadas à movimentação de açúcar e álcool do Estado do Paraná, nos fluxos para Paranaguá. O período corresponde ao de 2007 a 2009, e as distâncias variavam entre 400 e 700 quilômetros.

Para o açúcar, o valor de frete ferroviário, a princípio, parece ser competitivo. A percepção é que, conforme a distância, o valor do frete ferroviário assume uma posição superior ao suposto valor de frete rodoviário correspondente. Na faixa de 400 quilômetros, o valor do frete rodoviário é 4% mais barato que



o ferroviário. No outro extremo, na faixa de 700 quilômetros, o valor de frete rodoviário é 3% superior ao ferroviário.

Na amostra trabalhada, foi apurada uma alta variabilidade nos valores dos fretes ferroviários. Isso não deixa de ser uma questão de mercado. Como todos querem usar o modal, aumenta a demanda pelo seu transporte, e o valor do preço do serviço pode aumentar.

A diferença entre os valores de fretes rodoviários e ferroviários foi muito pequena. Como a região recebeu uma série de investimentos, como a instalação de um terminal de transbordo, ficou claramente caracterizada a dependência de uma série de usuários para com o transporte ferroviário.

O mesmo tipo de exercício foi feito para etanol. Para a faixa de distância de 400 a 700 quilômetros, percebemos um descolamento maior entre o valor das curvas de frete, com o rodoviário mais claramente superior ao ferroviário. Para 400 quilômetros, o valor do frete rodoviário é 7% superior ao ferroviário. No outro extremo, de 700 quilômetros, o valor de frete rodoviário é 15% superior ao ferroviário.

Essa pesquisa oferece algumas reflexões, como a necessidade de uma estrutura clara de custos ferroviários, para auxiliar nas tomadas de decisões por parte de embarcadores diversos. A ANTT tem se preocupado com isso, tendo contratado estudo que será divulgado em breve.

Falamos de custos, inclusive, à luz dos marcos regulatórios existentes. Tivemos acesso a um contrato de concessão da Malha Sul em que se faz a menção de que a maior visibilidade das planilhas de custos ferroviários auxiliará o usuário, com elevado grau de dependência do transporte ferroviário, na negociação e contratação de tarifa específica. Essa também é uma informação importante para ser compartilhada, pois a agência reguladora tem um papel fundamental para o sucesso desse tipo de ação.

*Professor e diretor da Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz (Esalq)

DEFINIÇÃO DE MARCOS REGULATÓRIOS

Luiz Henrique Teixeira Baldez*

Praticamente falido, o setor ferroviário renasceu depois da decisão política de ser transferido para a iniciativa privada em 1997. Os beneficiários desse processo passam pela infraestrutura e a construção civil, concessionárias, produção de equipamentos, área de serviços etc. A União deixou de cobrir o rombo da Rede Ferroviária Federal e começou a receber recursos.



Avanços no setor ferroviário: 1997 a 2009

Matriz de transporte:	de 21% para 25%
Carga transportada:	mais 56%
Custo Operacional:	menos 16% por TKU
Investimento:	R\$ 22 bilhões
Número de locomotivas:	de 1.144 para 2.919
Número de vagões:	43.796 para 92.814
Empregos:	de 16.700 para 35.000
Índice de acidentes:	queda de 80%

Fonte: MacKinsey

Para os próximos anos, precisamos de investimentos em novos trechos ferroviários, cujos projetos apresentam uma relação de custo fixo acima de 50% do custo total. A larga escala é fundamental para absorver esses custos fixos, bem como melhorar a produtividade e a lucratividade do negócio. Isso ocorreu pela própria evolução do nível de produção em Toneladas transportadas por Quilômetro Útil (TKU), que praticamente dobrou para 260 bilhões e, quem sabe, dobrará novamente.

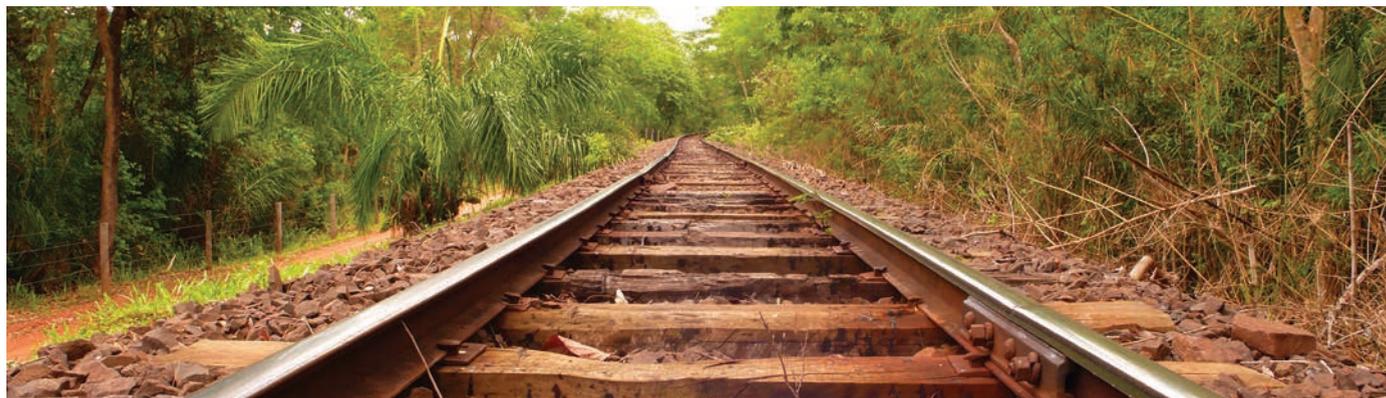
Mas existem problemas. A própria ANTT ressalta que 2/3 da malha existente estão subutilizados ou não utilizados. Se fizermos investimentos em novos trechos e reativarmos esses trechos não utilizados, agregaremos mais de 20 mil quilômetros à malha atual.

A pouca conectividade existente envolve a regulação do direito de passagem e do tráfego mútuo, assim como os atrasos de entrega (*transit time*). O desempenho do setor é afetado pelas questões das passagens de nível e de contorno. Com os investimentos, principalmente pelo setor público, os ganhos de produtividade obtidos poderão ser transferidos para o valor do arrendamento, com benefícios para o governo, ou diretos ao usuário.

Temos também as tarifas de referência, muito elevadas, que requerem um modelo de regulação. O próprio contrato de concessão estabelece uma revisão tarifária a cada cinco anos, mas já temos quase 15 anos de contrato, e ainda nada foi feito.

Enfim, se o usuário percebeu a importância vital da ferrovia, agora a questão pontual é entender como os custos de produtividade e da eficiência são apropriados pelo setor ferroviário. Por isso, faremos uma rápida análise do balanço da empresa concessionária América Latina Logística (ALL) de 2010, publicado no último dia 2 de março. Em relação a 2009, a empresa teve crescimento de 10% no volume, de 22% no *cash flow* operacional e de quase 591% no lucro líquido. As perspectivas para 2011 são de mais produção, produtividade e ganho.

Para a ALL, o negócio agrícola apresentou crescimento de 13% no volume transportado, 1,6% na tarifa média, 25% no lu-



SXC.HU

cro bruto e 36% na Ebit (lucro antes de pagamento de juros e impostos), apesar da queda de 15% no custo médio operacional.

Caso uma parte desse ganho fosse transferida à tarifa, poderia haver apropriação de renda pelo usuário e pelo produtor. O ganho de escala com a carga oferece produtividade e financia os investimentos. O dinheiro é captado a custo zero, porque é geração operacional, para financiar o investimento e melhorar a sua autoproductividade.

Quando falamos “antes de juros e impostos”, é porque a depreciação, que representa a recuperação do investimento, já está no caixa. Por sua vez, a amortização, que representa também a recuperação de um investimento, é feita nas chamadas despesas pré-operacionais. Eles ainda não estão remunerados, mas já estão recuperados. Todo o ganho operacional ficou no caixa da empresa.

A conclusão é que houve uma apropriação enorme de recursos, pelas concessionárias, frutos do seu ganho de produtividade e melhoria da escala, que, em tese, deveria ser compensada na tarifa ao usuário. Esse excesso de tarifa representou quase R\$ 700 milhões. E lembrando uma coisa: nos últimos 14 anos, a movimentação média foi de 200 bilhões de TKU. Então, se tivemos 2,8 trilhões de TKU produzidos, cada R\$ 2,00 a R\$ 3,00 de redução e repasse à tarifa corresponderiam a uma cifra significativa.

Como representantes dos usuários, apoiamos a ANTT para continuar as Audiências Públicas até a publicação das resoluções referentes a direito de passagem, à meta por trecho, à devolução de trechos não utilizados e a direito do usuário.

Para melhorar a situação e permitir maior competitividade aos produtos interno e externo, recomendamos que seja dado apoio integral – institucional e político – às proposições da ANTT. Como exemplos, citamos a revisão das tarifas de referência, a implantação do novo modelo de concessão de ferrovia e definição de marcos regulatórios (direito dos usuários, direito de passagem, meta de trecho e devolução de trechos não utilizados).

Pleiteamos, também, investimentos para resolver a questão das passagens de nível e dos contornos urbanos. Um trem passa a R\$ 5 km/h e R\$ 40 km/h, respectivamente, nessas áreas invadidas e de faixas de domínio. Como haverá um ganho nos índices de produtividade e de movimentação de carga, parte poderia ser

utilizada como redução tarifária. A Anut e a Agência Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF) têm um papel importante a tratar desse assunto conceitual e não numerológico.

*Presidente-Executivo da Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga (Anut)

MECANISMOS DE COMPETITIVIDADE

Bernardo José Figueiredo de Oliveira*



Na ANTT, nesses últimos três anos, estamos abertos para aprender todos os dias. Temos um atributo em comum em relação aos usuários e às concessionárias de ferrovias, regulado por contrato, que se apresenta no mercado em nome do Poder Público. O sentido da agência reguladora e dos concessionários, como prestadores dos serviços públicos, é para os usuários receberem um serviço adequado, seja na quantidade, na qualidade e no preço.

Devemos ficar inconformados se os usuários não se sentem bem atendidos. Não adiantam boas explicações se não apresentamos ferramentas para fazer as melhorias.

Nos anos 70, comecei a trabalhar no Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes (Geipot). Era uma fase de euforia nas questões nacionais. Atuei no Plano Diretor Ferroviário da Região Centro-Oeste para estudar a viabilidade da construção de uma malha ferroviária, cujo desenho prevalece até hoje. Sem os recursos da tecnologia de informação, fazíamos análise para cada município: a extensão e o potencial de produção das terras agriculturáveis.

Trabalhei depois no setor siderúrgico, que pagou o ágio no frete rodoviário para o setor expandir a sua frota de caminhões.

Há quase quarenta anos, a crise do petróleo, que passou de US\$ 2 para US\$ 10 o barril, alertou para a inadequação da dependência do transporte rodoviário. Precisávamos mudar a matriz de transporte. O preço do barril de petróleo passou de US\$ 100, e o quadro pouco mudou.

O transporte rodoviário cresceu vertiginosamente nos anos 80, mas, com a economia recessiva, tinha fraca demanda e os preços dos fretes em baixa. A discussão não acontecia, porque o País não precisava de infraestrutura. Todo mundo cuidava da inflação.

Já a rede ferroviária tinha um frete muito alto, mas pouco transportava. Era um valor só de prateleira para a rede se defender do controle de preço do governo. A Siderbras e as outras estatais construíam uma tabela para agradar o governo de olho na inflação. O nicho de mercado interessante era o transporte de minério, uma vez que o negócio de grãos era residual.

Participei dos Decretos que declaravam de utilidade pública a desapropriação de imóveis em favor de concessionárias das redes ferroviárias. Precisamos entender esse processo. É necessário um bom contrato com programa de investimento. Não é apenas recuperar, não basta ligarmos o “privatizador”, e os problemas ficam resolvidos. Tínhamos de reconhecer um ganho imediato. A Rede Ferroviária Federal (RFF) estava com 40% da frota de locomotivas e vagões parados, na oficina, por falta de roda, freio etc. Como não havia dinheiro, desmanchava uma ou duas coisas para arrumar uma. O cliente fazia *lobby* para ser atendido. Nenhum negócio aguenta essa gestão.

A privatização da RFF era uma oportunidade: com investimento marginal poderia aumentar a capacidade de produção e com uma ação gerencial óbvia (corte de dois terços do pessoal) reduzir o custo operacional. Ao mesmo tempo, permitiria abrir as portas e discutir com o mercado qual o preço do frete a pagar. Isso foi feito, e estava tudo bem, porque a economia continuava a meia boca.

Agora, depois de controlar o processo inflacionário e criar as condições de crescimento, o quadro mudou: não é mais muita oferta e pouca demanda. Aparece a alternativa da ferrovia, mas como está o seu mercado, a tabela de referência e o limite de teto?

Por sua vez, a agência depara com aquelas regras da alta inflação e fraca demanda. Para o fiscal fazer uma inspeção na ferrovia, o ministro tem de autorizar. Para contratar um trabalho de consultoria, o Tribunal de Contas da União (TCU) exige licitação pelo menor preço. Sem chorar, é essa a realidade da governança pública.

Fizemos as eclusas de Tucuruí e de Lajeado. Na barragem de Estreito não fizemos eclusa. A barcaça sai de Lajeado e não passa em Estreito. Na Norte-Sul, tínhamos dois ramos: de Colinas de Tocantins até Açailândia, de bitola larga, e de Porangatu até Anápolis, de bitola estreita. Seriam dois trens que nunca se encontrariam. Mudamos esse conceito: a Norte-Sul vai de Belém até Rio Grande, de modo que a bitola larga do Norte encontra a bitola larga do Sul. O trecho fica no meio de duas hidrovias: uma no Araguaia e outra no Tocantins. Mas a carga dessa região não viabiliza o investimento. Então, vem a pressão para atender

fulano e beltrano. O resultado é desconexão dos investimentos.

Precisamos construir um consenso em torno da infraestrutura necessária e a logística competitiva para o País. Vamos para a integração Oeste-Leste. A hidrovía de Tocantins, Lajeado e Estreito é importante para levar para o Norte a produção de Barreiras. Então, não tem sentido fazer a ferrovia? Começa a discussão, com a lentidão e a interrupção dos investimentos. Temos de conectar com as ferrovias existentes os cinco mil quilômetros de ferrovia que o governo implanta na Norte-Sul, a Transnordestina e a Oeste-Leste da Bahia.

Quase 90% da malha ferroviária nacional foram construídos no século XIX e começo do século XX, fundamentalmente para transportar pessoas, a economia era da borracha e do café. A linha da FCA, de Salvador a Belo Horizonte, por exemplo, faz uma curva para passar na casa de verão do imperador. Ela não foi feita para transporte de petroquímico da Bahia para São Paulo. Portanto, não adianta desqualificar o que há, mas, sim, montar uma agenda.

Existe o fato de se explorar 1/3 da malha concedida, mas onde passa um trem por semana não pode ser considerada uma infraestrutura explorada de forma adequada. Não adianta tapar o sol com a peneira. Precisamos ver o que faz sentido ser explorado. As concessionárias não exploram, porque não querem fazer negócio. Essa lógica não passa na cabeça da iniciativa privada.

Construída em 1890, a Transnordestina, de Missão Velha para Pecém, necessita ser remodelada. Manteremos a bitola estreita para conectar com outra ferrovia em bitola mista. Não dá para a ferrovia ser inimiga do mercado e da sociedade. A cidade não gosta do trem que simplesmente transporta mercadoria e nada agrega para ela.

Os empresários privados duvidam da eficácia da política de controle de preço. No entanto, falta a boa prática do mercado competitivo. Temos de criar regras, como no caso de corredores alternativos para levar a carga do produtor. Mas isso estará resolvido daqui a cinco, dez anos. A ação no mercado é tornar o negócio competitivo. A Ferronorte e a Transnordestina são ferrovias privadas, porém, financiadas e em condições para atrair os investimentos privados concedidos pelo Poder Público.

O ganho de produtividade da ferrovia não pode ser apropriado apenas pelo operador, com impacto zero para o setor produtivo. O Poder Público faz uma infraestrutura para gerar ganho de redução de custo logístico, mas somente um se apropria daquilo. Isso não se sustenta. Se garantir isso, o contrato está errado e deve ser refeito.

Precisamos construir um consenso. A proposta de um novo modelo de contratação está em Audiência Pública. Temos a humildade de receber contribuições e discutir. O princípio é criar um mecanismo de competitividade de mercado no setor rodoviário em que os ganhos de produtividade tenham condições de serem repassados para os clientes. ■

*Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)