

SAFRAS CRESCENTES E FERROVIAS EM BERÇO ESPLÊNDIDO: DESCOMPASSO PREOCUPANTE



ANDRÉ NASSAR

Presidente-executivo da Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (ABIOVE)

DANIEL FURLAN AMARAL

Diretor de Economia e Assuntos Regulatórios da ABIOVE

ALEXANDRE BARRA

Consultor de Logística e Regulação da ABIOVE

HÁ UM longo histórico de cobranças dos usuários pela melhoria da qualidade dos serviços de transporte ferroviário de carga e pela sua expansão em consonância com as necessidades do Brasil. Na busca por uma maior participação dos usuários na fiscalização, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) regulamentou, em 2021, o art. 30 da Lei nº 8.987/95 (Lei de Concessões), por meio da Resolução nº 5.938, que criou as comissões tripartites das concessões de rodovias federais e de ferrovias. Com isso, a Agência, a empresa delegatária e o representante dos usuários passaram a contar com um instrumento oficial e legalmente competente para tratar da fiscalização periódica dos serviços.

No que se refere às ferrovias, a Portaria SUFER/ANTT nº 206/21 definiu, entre as suas atribuições, o acompanhamento dos serviços prestados, o tratamento das reclamações recebidas e o monitoramento da evolução das obras de aumento de capacidade. Trata-se, portanto, de um grande passo dado pela Superintendência de Ferrovias (SUFER) da ANTT, com a definição de competências claras e importantes para que usuários, delegatárias e o poder público possam trabalhar juntos, buscar consensos, superar desafios e gerar ações que tragam resultados concretos de curto, médio e longo prazos.

As atribuições legais das comissões tripartites de ferrovias são claras, e seu intento é fiscalizatório. A sua constituição com a participação de representantes dos usuários (um titular e um suplente) não foi prevista na Lei de Concessões de 1995 por mero acaso, mas decorre de uma necessidade premente de que as soluções sejam construídas com o objetivo de ser duradouras e eficazes.

Há uma demanda crescente no mundo pelos produtos agropecuários brasileiros, em especial grãos vegetais sólidos, como a soja, o farelo de soja e o milho, por parte dos países asiáticos. Com a alta competitividade do nosso agronegócio e a sua capacidade crescente de atingir padrões cada vez melhores de eficiência, qualidade e sustentabilidade, veem-se recordes sucessivos nas safras brasileiras.

Os recordes de produção, entretanto, encontram desafios no escoamento de produtos, principalmente nos corredores de exportação. Nas últimas décadas, os portos brasileiros receberam investimentos expressivos para expansão de capacidade; assim, conseguem atender bem a demanda atual e a prevista para os próximos anos. Contudo, não se pode dizer o mesmo da oferta de serviços de transporte de carga pelos modos de transporte de alta capacidade, como as hidrovias e as ferrovias, que, a cada ano, se mostram como um gargalo

limitante ao crescimento da produção e das exportações.

A ABIOVE foi selecionada como representante de cinco comissões tripartites de ferrovias e apresentou as reivindicações dos usuários nesses fóruns, as quais colocamos brevemente neste artigo. Tendo as comissões iniciado seus trabalhos em meados de 2022, o balanço do primeiro ano de atividades, todavia, apresentou resultados bastante aquém das expectativas.

Solicitamos informações à concessionária para que pudéssemos avaliar adequadamente a qualidade do serviço prestado, prover aos usuários meios suficientes para planejamento das suas operações, bem como identificar formas de aprimoramento. Níveis de serviço de atendimento das demandas dos usuários por transporte ferroviário e de execução de investimentos na malha para superação de gargalos identificados são dados essenciais e, infelizmente, não foram fornecidos a contento.

A despeito do louvável esforço da ANTT, a prestação de contas pelas concessionárias no âmbito dessas comissões formais, na prática verificada, se revelou insuficiente para trazer a previsibilidade e a confiança tão necessárias para o crescimento sustentado da produção e da exportação brasileiras, em linha com os nossos compromissos socioambientais.

É importante lembrar que a expansão agrícola ocorre em áreas distantes dos portos e que o Brasil precisa de ferrovias e hidrovias para reduzir a pegada de carbono dos produtos. Da mesma forma, é urgente que o escoamento dos fretes se realize com uma maior eficiência energética e propicie uma redução do consumo de diesel, considerando que o País é importador desse combustível. O caminhão é muito pouco eficiente do ponto de vista energético, e o seu uso deveria ocorrer, de forma natural, em curtas e médias distâncias, para o bem do caminhoneiro, que, inclusive, seria um dos maiores beneficiados de uma rede racional de transportes de carga.

Não se pode continuar com a situação de usuários sendo reiteradamente negados em seu direito de acesso à ferrovia sob o argumento de capacidade plenamente

utilizada e, ao mesmo tempo, não recebendo um cenário claro e seguro de superação dessa questão em um horizonte minimamente adequado. Também não se pode permanecer em um modelo de precificação sem limites, no qual não há transparência sobre a metodologia de cobrança pelos serviços, sejam eles pela tarifa de transporte ou pelos serviços acessórios, em clara violação ao teto tarifário previsto em contrato.

A fraca resposta das comissões tripartites deu-se devido à patente desconfiança e à baixa disposição dos operadores ferroviários ao diálogo. Sem concertação visando à expansão da oferta de serviços e à melhoria da qualidade no atendimento das demandas, continuaremos vendo o Brasil dependente de uma posição hoje confortável das concessionárias de ferrovias, que podem se dar ao luxo de escolher quais

cargas extras – aquelas não contratadas anualmente – atenderão. Como representantes dos usuários, temos defendido um equilíbrio da atuação das concessionárias com os propósitos amplos de concessão do serviço público de transporte ferroviário – melhoria da qualidade e expansão da oferta de serviços – em benefício do desenvolvimento social e econômico.

É fundamental um soerguimento na relação entre usuários e prestadores de serviços de transporte ferroviário de carga. As perspectivas positivas para a produção e as exportações do agronegócio devem resultar em uma realização do potencial de parcerias do setor com as ferrovias para o crescimento sustentado, de longo prazo. É hora de recolocar os trens nos trilhos, em um esforço conjunto da ANTT, das concessionárias e dos usuários. ■



SHUTTERSTOCK