



## Trem nos trilhos, mais trilhos para os trens

JOSÉ VICENTE  
CAIXETA FILHO



Se há um consenso em torno de uma figura simpática, certamente isso envolve a ferrovia no Brasil. Todos gostam da ferrovia. Muitos até por razões mais saudosistas: já trabalharam em alguma ou mesmo acertavam seus relógios quando o trem passava por uma determinada estação.

Infelizmente, a movimentação ferroviária diminuiu muito no país. Cargas principalmente agrícolas (soja, fertilizantes, açúcar), minérios (ferrosos) e quem sabe combustíveis aos poucos, vêm recuperando seu espaço em uma série de ferrovias não tão novas sob a gestão de novas empresas, resultantes do processo de desestatização da antiga Rede Ferroviária Federal (RFFSA tem até aquela musiquinha do Kleiton e Kledir). Passageiros? Muito poucos, restritos ainda a linhas turísticas e envolvendo trechos curtos.

Na chamada 'matriz de transporte de cargas' no Brasil dos últimos anos, a modalidade de transporte ferroviário vem sendo responsável por algo em torno de 20% do transporte de carga no Brasil, contra 60% do sistema rodoviário e outros também quase 20% do sistema hidroviário. Dessa forma, mesmo com todas as ressalvas e incertezas que possam estar por trás de qualquer exercício de previsão, parece clara e inevitável, tanto para embar-

cadores (os 'donos de carga') quanto para transportadores, uma reorientação de nossa matriz de transportes que contabilize incrementos na utilização das modalidades ferroviária e hidroviária. O transporte ferroviário, normalmente caracterizado por altos custos fixos e custos variáveis relativamente baixos, se eficientemente operado poderá observar custos unitários reduzidos para movimentações que envolvam grandes quantidades de carga. Por outro lado, comparado ao transporte rodoviário, apresenta baixa flexibilidade. Não é ainda comum observar-se uma operação porta a porta (unimodal) por ferrovia: sempre há uma dependência da conexão (intermodalidade ou multimodalidade, como queiram) nas pontas (as chamadas operações de 'transbordo' o popular 'baldeamento'), o que pode deixar a operação ainda mais morosa e custosa. Mais: é fundamental que as ferrovias observem uma eficiente articulação nas regiões portuárias, uma vez que grande parte das cargas 'ferroviáveis' está relacionada à exportação e à importação.

O grande desafio a ser vencido pelo transporte ferroviário é o do resgate de sua credibilidade como alternativa viária. Algumas das novas concessionárias ferroviárias já têm passado por situações gerenciais complexas, verificando que a

aquisição de bons níveis de competitividade no mercado de transporte não é uma questão de curtíssimo prazo, como alguns imaginavam. Inclusive, há situações recentes que têm gerado uma série de reflexões no mercado: forte concentração na operação do transporte ferroviário brasileiro (ALL e VALE excelentes empresas são responsáveis por mais de 80% do transporte ferroviário nacional); valores de frete ferroviário que às vezes superam os valores de frete rodoviário correspondentes (vide o caso do açúcar na região norte do Paraná); atendimento preferencial, por parte das ferrovias, a embarcadores de grande porte (que têm escala não há um 0800 disponível para pequenos embarcadores contratarem um frete ferroviário).

Outro aspecto importante: o político. Não é comum a figura do dirigente que prefira a inauguração de alguns poucos quilômetros de ferrovias (obra mais cara e lenta) em detrimento de vários quilômetros de rodovias.

Assim sendo, um importante e novo paradigma a ser perseguido diz respeito à existência de um agente coordenador do setor de transportes. A gestão do transporte no Brasil, e em particular o de cargas, sempre foi caracterizada por uma diversidade generalizada de esferas de res-

ponsabilidade, sem uma visão institucionalizada e coordenada de integração sistêmica. Talvez decorrente da chamada flexibilidade de nosso predominante transporte rodoviário, que não está necessariamente (nem, a princípio, precisaria estar) sob algum tipo de coordenação mais centralizada, os órgãos gestores dos vários modais de transporte são muitos, não integrados e sem qualquer política estratégica comum.

Um setor de transportes competitivo é fundamental para o crescimento econômico de nosso país e para tal, estratégias de integração para as modalidades de transporte são vitais para o incre-

mento da eficiência da movimentação de cargas. Vislumbra-se que as empresas passarão a se utilizar de modais de transporte distintos e que os menores valores de frete ferroviário (e hidroviário) transpareçam de fato no momento da tomada de decisão pelo transporte. O principal objetivo que deve ser atendido diz respeito à entrega da carga, em boas condições, no destino estipulado, no prazo agendado, e com preço competitivo, seja inter(multi)modal ou unimodalmente. A tal da logística.

JOSÉ VICENTE CAIXETA FILHO é piracicabano

