



## USP ESALQ – ASSESSORIA DE COMUNICAÇÃO

Veículo: Portal do Agronegócio

Data:06/11/2012

Caderno / Página: - / -

Link: <http://www.portaldoagronegocio.com.br/conteudo.php?id=84092>

Assunto: Estudo observa efeitos da revisão da tarifa teto executada pela ANTT

## Estudo observa efeitos da revisão da tarifa teto executada pela ANTT

“A tarifa teto é um instrumento jurídico presente no contrato de concessão entre a União e as concessionárias ferroviárias, limitando por malha e por produto o valor máximo a ser cobrado pelo serviço de transporte ferroviário. Contratualmente, a tarifa deve ter revisão a cada cinco anos, porém, essa é a primeira vez em que isso acontece”, explica o documento do ESALQ-LOG, assinado pelos pesquisadores Priscilla Nunes, Samuel Neto, Thiago Pera e Vitor Vencovsky.

A partir de um breve histórico, o parecer do ESALQ-LOG lembra que, em 2011, houve a divulgação da consulta pública 001/2011, a qual possibilitou a contribuição teórica e técnica dos agentes do setor e da sociedade como um todo a respeito da proposta de revisão das tarifas teto ferroviárias. A partir disso, foram homologadas em 25 de setembro as novas tabelas tarifárias de transporte ferroviário de cargas, e a partir dessa mudança, o parecer técnico da ESALQ-LOG fez uma comparação entre três diferentes tetos tarifários: o antigo, o segundo, divulgado na consulta pública e o terceiro que se refere ao novo teto tarifário.

O parecer analisou as malhas pelos transportes dos cinco principais produtos do agronegócio: açúcar, álcool, soja, milho e fertilizantes. Foram utilizados como critério algumas rotas, dando importância para o volume de fluxo e, dessa forma, foi possível notar comportamentos distintos na revisão da tarifa teto tanto em relação aos produtos, quanto às malhas.

**Setor sucroalcooleiro** – Quanto ao setor sucroalcooleiro, mais precisamente no estado de São Paulo, observa-se reajustes positivos consideráveis, tanto para o produto açúcar, quanto para o álcool. Em alguns casos, inclusive, tal reajuste é superior à primeira tabela de revisão divulgada na consulta pública. Na rota que leva açúcar de Bauru (SP) até Santos, por exemplo, o aumento será de 84,75% no valor da tonelada escoada. Se nas rotas do Sudeste o reajuste foram positivos, o contrário verifica-se na nova tarifa teto da concessionária ALL - Malha Sul referente aos produtos álcool e açúcar. “Esse fato é considerado satisfatório para os usuários, visto que, na tabela tarifaria antiga, os produtos eram tratados como ‘demais produtos’, portanto, o valor do teto era demasiadamente alto”, aponta o parecer do ESALQ-LOG. Para concluir a análise do setor sucroalcooleiro, o estudo destaca ser “notório que os impactos podem ser significativos pela nova tarifa teto, visto que em médio prazo, os novos contratos podem ser balizados de acordo com essas novas tarifas, aumentando assim o custo logístico dos produtos açúcar e álcool”.

**Grãos** – Quanto ao setor de grãos, mais especificamente milho e soja, observou-se que o comportamento padrão das rotas analisadas foi a queda nas tarifas teto praticadas no estado do Paraná e aumento acentuado nas tarifas dos outros estados, em alguns casos mais do que dobrando de valor. Na rota de que leva milho de Maringá (PR) ao porto de Paranaguá (PR), a queda será de 9,6%, enquanto que o custo para o deslocamento de milho de Pederneiras (SP) até Santos (SP) sairá 122,09% maior.

“No estado de São Paulo especificamente, este alto acréscimo na tarifa teto para ambos os produtos se explica pelo fato de não constarem na atual tabela tarifária, se enquadrando na classe dos ‘demais produtos’. É válido ressaltar também que, principalmente no produto originário no Estado do Paraná, com destino ao porto de Paranaguá, ainda há um potencial de captação ferroviário muito grande a ser explorado no mercado de transporte, que hoje é feito basicamente por rodovias”, avaliam os pesquisadores da ESALQ.

De acordo com o parecer do ESALQ-LOG, é possível verificar que, para o estado do Paraná, ocorreram importantes avanços na nova tarifa teto, aproximando-a dos fretes efetivamente praticados no mercado. Entretanto, tal redução ainda não foi suficiente para melhorar a competitividade logística da ferrovia, que continua sendo superior que o modal rodoviário direto. “É válido lembrar que as tendências para o modal

rodoviário são de crescimento, principalmente em função da nova lei dos motoristas – o que pode melhorar tal competitividade no médio prazo, significando aumento dos custos logísticos de transporte como um todo. Além disso, também é importante o acompanhamento da efetiva utilização da nova tarifa teto no mercado”.

Finalmente, o documento reforça que a análise está inserida, para o agronegócio, em um contexto maior, que trata da competitividade dos produtos agrícolas brasileiros no mundo. Lembram também que a ferrovia é a grande esperança intermodal de escoamento da safra brasileira, apoiada inclusive por recentes pacotes de investimento anunciados pelo Governo Federal. “É preciso que o país tenha políticas cada vez mais alinhadas entre investimentos, regulação e operação nestes mercados – como tem começado a fazer recentemente. Ainda assim, o caminho para buscar maior competitividade na logística do agronegócio nacional não é curto e não deve ser resolvido neste ato: é preciso continuar caminhando, de forma cada vez mais efetiva e rápida, já que o mercado mundial consumidor não admite esperas”, concluem.