



## **Transporte ferroviário brasileiro necessita de ajustes**

O segundo meio mais importante na matriz de transportes brasileira é o ferroviário que, nos últimos anos, tem aumentado a sua capacidade tornando-se o principal para suprir o mercado interno e as exportações de commodities minerais, siderúrgicas e agrícolas. Desde a privatização, em 1997, até 2008, as ferrovias brasileiras praticamente dobraram sua produção, medida em toneladas quilômetro útil (TKU). O total transportado foi de 450,5 milhões de toneladas em 2007, um crescimento de quase 78% em relação a 1997.

Segundo o pesquisador da Escola Superior de Agricultura “Luiz de Queiroz” (ESALQ/USP), Rafael Antonio Cren Benini, a privatização também trouxe redução de acidentes e aumento nos investimentos, nos empregos, na produtividade, mas não resultou na redução dos preços. Os investimentos realizados nas malhas concedidas à iniciativa privada subiram de R\$ 574 milhões em 1997 para R\$ 4,3 bilhões em 2008. Os empregos diretos e indiretos aumentaram de 16.662 em 1997 para 37.720 em 2008 e o número de acidentes caiu 80,7%. Dados do Banco Mundial (BIRD) mostram que, de 1996 até 2003, as concessionárias aumentaram a receita por TKU transportado em 12,8% e melhoraram a produtividade por empregado, por quilometragem de malha, por número de locomotiva e por número de vagões em 291,5%, 78,7%, 23,6% e 53,9%, respectivamente.

A fim de avaliar essa evolução do transporte ferroviário no Brasil, o pesquisador averiguou, no Programa de pós-graduação em Economia Aplicada da ESALQ, a concentração na indústria de transporte ferroviária brasileira, realizou um benchmarking entre as concessionárias e verificou se as metas estabelecidas para concessionárias para investimento, aumento de produção e redução dos acidentes foram atingidas. Benini divide a história ferroviária brasileira em sete períodos e reforça que os resultados operacionais das ferrovias melhoraram entre 1964 e 1985, a partir de quando voltaram a piorar. “Foi nessa fase final que se deu o sucateamento das vias permanentes como do material rodante”, lembra.

A decadência do setor ferroviário brasileiro levou o Governo Federal a desestatizar as ferroviárias. “A abordagem escolhida pelo Governo Federal foi separar a malha ferroviária brasileira em malhas regionais, conceder a via permanente e arrendar o material rodante para operação de transporte. Cada malha recebeu um preço mínimo para concessão de acordo com o seu potencial de gerar lucros”, explica. O pesquisador afirma ainda que a intenção do Governo Federal era ter uma concessionária para cada malha ferroviária e criar condições para que as concessionárias pudessem competir entre si. A pesquisa, orientada pelo professor José Vicente Caixeta Filho, do Departamento de Economia, Administração e Sociologia (LES), analisou a concentração de mercado em 11 malhas do Brasil: Sul, Nordeste, Carajás, Vitória a Minas, Centro-Leste, Oeste, Ferroeste, Paulista, Norte, Sudeste e Teresa Cristina. O resultado mostrou que as malhas ferroviárias são altamente concentradas, com poucos concorrentes e com a concessionária sendo a firma líder em sua malha.

Além disso, o benchmarking promovido entre as concessionárias destas 11 malhas, entre o Brasil e 11 países e entre as sete malhas privatizadas pelo Governo Federal: Sul, Nordeste, Centro-Leste, Oeste, Paulista, Sudeste e Teresa Cristina, mostrou que concessionárias que transportam commodities minerais são mais eficiente e baratas. Também apontou que o Brasil é menos eficiente e mais caro do que as ferrovias dos EUA, Canadá, Rússia, China e Índia, mas em melhor situação do que as ferrovias europeias. Por fim, foi verificado que as malhas privatizadas tiveram grandes aumentos de produtividade por empregado e densidade, mas que somente na malha Nordeste houve uma queda de preço. Também foi realizada uma análise econômico-financeira de cinco concessionárias: MRS Logística, América Latina Logística (ALL), Ferrovia dos Bandeirantes (Ferroban), Ferrovia Centro-Atlântica (FCA) e Ferrovia Novoeste. A análise mostrou que três delas já têm uma taxa de retorno maior que a esperada antes da metade do prazo de concessão.

“Se essas três concessionárias tivessem a taxa de retorno igual à esperada pelo Governo Federal, seus preços de fretes cobrados poderiam ser 14,6% menores na MRS, 6,3% menores na ALL e 3% na Novoeste”, afirma Benini. “Se o Governo Federal não cobrasse outorga, mas somente controlasse a taxa de retorno das concessionárias, os preços de fretes poderiam ser 25,6% menores na MRS, 9,1% menores na ALL e 16,7% menores na Novoeste”, complementa.

A pesquisa concluiu que o modelo de privatização brasileiro foi positivo. Porém, mesmo melhorando os principais indicadores de produtividade, a estrutura ainda precisa de alguns ajustes. “O primeiro passo seria estabelecimento de ferramentas mais precisas para que a ANTT controle os preços praticados para o transporte ferroviário, visto que a concorrência entre operadores não conseguiu executar este papel. Um segundo ajuste seria a separação contábil entre a concessionária da malha fixa e a operadora de transporte, de modo a clarificar os custos envolvidos em cada operação e, assim, diminuir as vantagens absolutas da concessionária operadora da malha, com intuito de aumentar a competição das firmas operadoras de transporte ferroviário”, conclui Benini.