



Ferrovias: investimentos nos trilhos

A Rede Ferroviária Federal foi incluída no Programa Nacional de Desestatização (PND) em 1992. O modelo de concessão dividiu a Rede Ferroviária Federal - RFFSA em seis malhas regionais: Malha Sudeste, Malha Centro-Oeste, Malha Sul, Malha Oeste, Malha Nordeste e Ferrovia Tereza Cristina. Como agente do Programa Nacional de Desestatização, o BNDES foi o responsável por elaborar o modelo de privatização, que começou em 1996 e terminou no ano seguinte, aumentando a eficiência do setor.

Com o sucesso do programa, o banco financiou as novas concessionárias privadas. Em 1995 e 1996, liberou para as ferrovias R\$17,488 milhões. O ano de maior aporte ocorreu em 2002, no montante de R\$273,245 milhões. Os desembolsos do BNDES para o setor somaram R\$1,093 bilhão de 1995 a 2005.

O processo de transferência para a administração e operação privadas começou em 1996, com a concessão das malhas do Sistema Rede, e encerrou em 1999, com a concessão da antiga Ferrovia Paulista (Fepasa). A mais valorizada das malhas foi a Sudeste, privatizada em 20 de setembro de 1996, ao preço mínimo de R\$1,433 bilhão. O maior ágio foi alcançado com a concessão da Malha Nordeste, em 18 de julho de 1997, da ordem de 37,9%.

No processo de desestatização das ferrovias, o governo federal recebeu R\$790 milhões à vista, mais parcelas trimestrais ao longo dos 30 anos das concessões. Os investimentos em material rodante e recuperação da malha somaram mais de R\$2 bilhões entre 1996 e 2001.

O setor pretende investir R\$11,3

bilhões, dos quais, R\$7,1 bilhões virão da iniciativa privada e R\$4,2 bilhões do governo federal, nos próximos cinco anos. Os cálculos são da Associação Nacional dos Transportes Ferroviários (ANTF). Essa cifra permitirá um aumento de 57% na capacidade de oferta de transporte ferroviário de carga pesada, com um ganho de seis pontos percentuais na matriz de transporte como um todo e uma redução de custos para o País da ordem de R\$11 bilhões.

Para o crescimento do sistema ferroviário não sofrer interrupção, o governo federal necessita solucionar alguns entraves, tais como:

1. Dificuldade de financiamentos, porque as empresas não são proprietárias dos bens ativos, mas, sim, operadoras do sistema ferroviário de cargas; mediante contrato de arrendamento vinculado ao de concessão de cada malha transferida à iniciativa privada, não há condições de oferecer garantias a empréstimos no Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

2. Realocação das comunidades irregulares ao longo da faixa de domínio para eliminar os riscos de acidentes. Existem 824 focos de invasão em faixas de domínio, envolvendo 200 mil famílias, o que diminui a velocidade média das locomotivas de 40 km/h para 5 km/h nas áreas urbanas.

3. Ampliação da capacidade de investimentos públicos, bem como

Ferrovias no Brasil: pós 1996

Tamanho da malha	28,5 km
Concessionárias	11
Investimentos privados	R\$ 6,3 bilhões
Carga (bilhões t/km útil)	de 20,1 para 39,0
Redução do índice de acidentes	62%

Fonte: ANUT

Brasil: transportes usados na exportação

Transporte	Valor US\$ milhões	Participação %	Variação 03/04
Marítima	78.084	80,9	29,4
Rodoviária	6.466	6,7	43,8
Meios próprios	5.371	5,6	13,2
Linha de transmissão	4.419	4,6	64,7
Fluvial	1.216	1,3	498,6
Ferroviária	664	0,7	43,5
Postal e outros	251	0,3	50,3
Total geral	96.475	100,0	32,0

Fonte: MT

definição das regras e efetivação das parcerias público-privadas (PPPs) entre o setor público e o setor privado. Estão indicados como objetos de licitação de PPPs os projetos do Ferroanel de São Paulo (tramo norte) e do desvio Guarapuava-Ipiranga (PR).

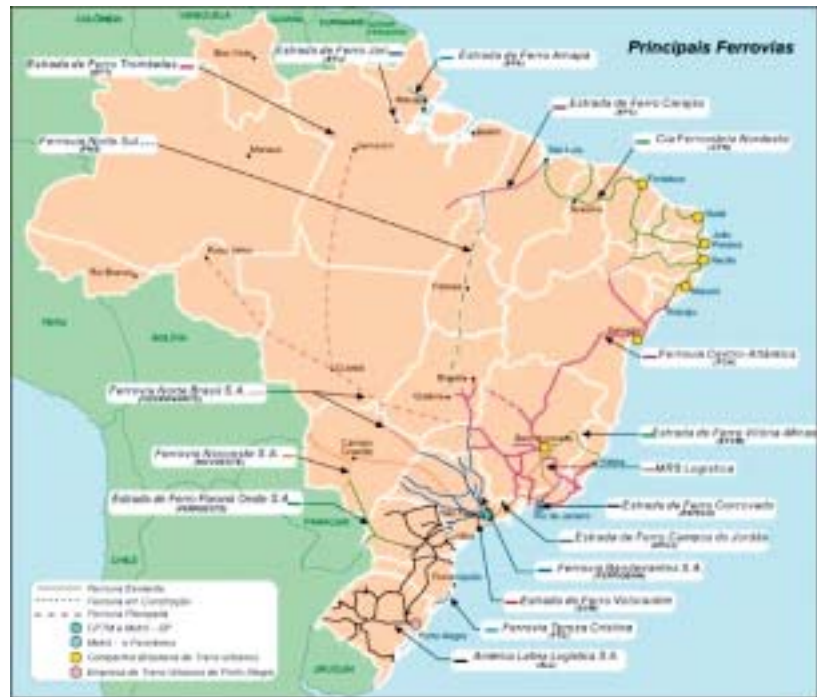
4. Efetivação do Plano de Revitalização das Ferrovias, lançado em maio de 2003. A primeira etapa prioriza a restauração de trechos precários, com baixa densidade de tráfego e de funções importantes no atendimento ao mercado. A segunda etapa soluciona os trechos críticos e aumenta a capacidade dos corredores de transporte ferroviário para os portos exportadores do País.

O processo de recuperação da malha ferroviária, mesmo que lento, tem trazido bons resultados. Em 1996, a indústria nacional produziu seis vagões dentro do Brasil, e todos foram exportados para a África. Em 2005, a demanda prevista de vagões é de 6 mil, contra os 4,6 mil em 2004. Para 2006 e 2007, o número deverá ficar em torno de 5 mil, para estabi-

O *boom* na indústria ferroviária ocorreu a partir de 2003, com a expansão das concessionárias, num movimento puxado pelo fato de a ferrovia ganhar cargas das rodovias e aumentar a exportação de minério de ferro e de grãos. Agora, uma vez superada a fase de euforia na demanda por vagões e locomotiva no País, é preciso se concentrar mais na qualidade dos produtos.

PORTOS: REFORMA REDUZ OS CUSTOS

A Lei Federal 8630/93, de Modernização dos Portos, reduziu os custos operacionais para menos da metade. Os portos brasileiros conseguiram substanciais melhorias no atendimento aos usuários, mas a reforma está longe de ser completa. De acordo com a Associação Nacional dos Usuários de Transporte de Carga (Anut), as empresas de comércio exterior desembolsaram US\$1,2 bilhão por atraso no embarque e desembarque de mercadorias nos portos brasileiros.



As exportações brasileiras em 2004 atingiram um valor nunca antes alcançado, de US\$96 bilhões; um crescimento de 32%, se comparado com igual período de 2003. Deste total, a maioria dos produtos brasileiros foi vendida para o exterior por três vias principais: marítima, rodoviária e aérea.

À lentidão nas operações portuárias, se somou um ambiente externo pouco ameno. A alta da de-

manda chinesa por navios para escoar sua produção e também para transportar os bens importados pelo país diminuiu o número de embarcações disponíveis pelo Brasil. Isso terminou por elevar os preços das diárias dos navios. O aluguel diário de um porta contêiner, conhecido por *demurrage*, que normalmente gira em torno de US\$15 mil, chegou a US\$45 mil em 2004.

Diferentemente em relação às rodovias, o investimento governamental nos portos é um problema menor. Os portos brasileiros devem receber, em 2005, o maior fluxo de investimentos públicos dos últimos dez anos, estimados pelo MT, em US\$637 milhões. O aporte vai para as áreas de dragagem, melhoramento das estradas de acesso e unificação dos serviços dos agentes federais, entre outros.

Através do Regime tributário para Incentivo à Modernização e Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto), criado em 2004, os investimentos em infraestrutura portuária podem atingir US\$500 milhões até 2007, prazo dado pelo governo para que operadores e arrendatários de áreas nos portos se beneficiem de isenções de tributos, como IPI, Imposto de Importação, Cofins e PIS/Pasep.



Mas as desventuras ultrapassam os portos e chegam à navegação de cabotagem, realizada entre portos brasileiros. Há registros de que os fretes entre Rosário (Argentina) e Recife, com aproximadamente 5,2 mil quilômetros de distância, custam menos do que o frete entre Paranaguá e Recife, que só tem 2,8 mil quilômetros. O transporte, feito por empresas de navegação nacionais, é onerado por tributos e encargos trabalhistas, dentre outros. Esta é uma das razões pelas quais o trigo, o milho e o arroz do Sul não conseguem competir com o importado.

A reserva de mercado e o ônus na navegação de cabotagem precisam ser revistos pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ, a agência reguladora do setor), junto com o Ministério dos Transportes, embora o Brasil deva adotar políticas de proteção à armação nacional.

São urgentes a desburocratização e os investimentos públicos nos portos e na área retroportuária – calado, armazéns, estacionamentos, acessos, guindastes e equipamentos. As obras estratégicas do projeto Avança Brasil, do governo passado, ainda não foram executadas.

Sete empresas que atuam com operações portuárias no País, entre as quais, a Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), Cargill e Doux-Frangosul, têm programados investimentos de US\$900 milhões até 2008 em obras de expansão e compra de equipamentos para movimentação de cargas nos portos. Mas a demora do governo em adequar os contratos de arrendamento de terminais destas empresas à lei de modernização dos portos, de 1993, já está retardando investimentos e pode até resultar no cancelamento de alguns projetos.

Para que os investimentos deslanchem, será preciso encontrar uma solução para a insegurança jurídica dos contratos de arrendamento destes terminais. A Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP) clama pela definição de uma política portuária, que contemple um novo modelo de gestão, em substituição ao das companhias Docas. ■

Prioridades para o escoamento da soja

Uma relação de obras para dar vazão à soja colhida na região centro-oeste e nas novas fronteiras de produção, no oeste da Bahia e no sul do Piauí e do Maranhão, foi elaborada pelo governo. Infelizmente, a perspectiva para estarem prontas estas obras passa de três anos. As realizações ainda não começaram. Os esforços estão concentrados na implementação de trabalhos durante o período de seca para melhorar as condições das estradas existentes e desafogar um pouco a safra 2005/06.

Os recursos estão sendo aplicados em trechos não pavimentados de rodovias federais importantes de Mato Grosso (BR-230; BR-163 e BR 174) e Pará. O objetivo é não mais sobrecarregar os portos de Santos e Paranaguá. Para tanto, investimentos pesados serão necessários em rodovias e ferrovias.

A pavimentação da BR-163 é considerada fundamental no trajeto de 1.560 quilômetros entre Nova Mutum (MT) e Santarém (PA), tendo sido incluída no Plano Nacional de Desestatização, para concessão à empresa e ao consórcio ligados à iniciativa privada, a fim de fazer a exploração, com cobrança de pedágio.

Outra obra importante é a ampliação da ferrovia norte-sul, no trecho que vai de Gurupi (TO) a Estreito (MA), em combinação com a duplicação da BR-153 (Belém e Brasília). O objetivo é viabilizar o escoamento através do porto de Itaguaí, com o emprego tanto de rodovia como de ferrovia, com a construção de uma estação de transbordo (mudança de carga entre caminhão e trem).

Entre as prioridades do governo para inaugurar as PPPs aparecem duas obras. A primeira é ampliação da ferrovia Norte-Sul, orçada em R\$1,4 bilhão. A segunda é ampliação da Transnordestina, que exigirá investimentos de R\$4,5 bilhões. No total, serão construídos 880 km de trechos novos, 1.100 km de alargamento das vias atuais e 870 km de remodelação, para ligar a cidade de Eliseu Martins, no sul do Piauí, aos Portos de Pecem e Suape. ■

Brasil: exportação de soja (mil t)

Portos	1992	1998	2003	2004
Paranaguá	1.171	3.696	5.734	5.135
Santos	1.060	1.897	5.700	5.629
Rio Grande	1.267	1.642	3.731	2.312
Outros	340	2.040	4.725	6.171
Total	3.838	9.275	19.890	19.247

Fonte : ANEC

Carga tributária sobre o diesel

Existe uma crença generalizada de que o diesel é subsidiado. Nada mais falso. Segundo estudo da Petrobrás, o preço do óleo diesel na bomba embute 26,2% de tributos. A tributação na receita da distribuição e revenda não é levada em conta.

Com um consumo anual de 36 milhões de metros cúbicos de diesel no País, a carga tributária atinge R\$15,5 bilhões por ano. Do total, R\$7,6 bilhões vêm do ICMS e R\$7,9 bilhões, do PIS/COFINS/CIDE. O valor estabelecido para a Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (CIDE) pelo decreto nº 5.060, de 30 de abril de 2004, de R\$0,07 por litro de diesel, soma R\$ 2,5 bilhões por ano.

A arrecadação da CIDE sobre todos os combustíveis, de R\$22,4 bilhões nos anos de 2002, 2003 e 2004, deveria ser aplicada integralmente no financiamento dos programas de infra-estrutura de transportes, de acordo com a Lei nº 10.336. No entanto, isto não acontece.

Cerca de 20% (R\$4,4 bilhões) são automaticamente destinados a outras finalidades, por meio do dispositivo de Desvinculação das Receitas da União (DRU). A partir de 2004, em torno de 25% (R\$1,9 bilhão) foram transferidos para os Estados, para aplicação na infra-estrutura de transportes. Dos R\$16,1 bilhões restantes, a União deixou de usar, para aumentar o superávit fiscal, R\$3,9 bilhões. ■

Preço do litro do diesel ⁽¹⁾

Preço cobrado pela Petrobrás	R\$ 0,9840	60 %
CIDE/PIS/COFINS	R\$ 0,2180	13 %
ICMS	R\$ 0,2121	13 %
Distribuidores e revendedores	R\$ 0,2269	14 %
Total	R\$ 1,641	100 %

Fonte : Petrobrás. ⁽¹⁾Rio de Janeiro em maio de 2005.