

TRANSPORTE FERROVIÁRIO: COLOCANDO A COMPETITIVIDADE NOS TRILHOS

- *O transporte ferroviário de cargas pode reduzir tanto a dependência do transporte rodoviário como os custos do transporte de insumos para as empresas e de mercadorias finais para os consumidores.*
- *O modelo de exploração ferroviária adotado no Brasil levou a ineficiências, como baixo volume de investimentos, trechos de ferrovias abandonados e dificuldades de interconexão entre ferrovias.*
- *É necessário adequar o modelo regulatório e renovar os contratos de concessão vigentes para promover o compartilhamento da malha entre concessionários, aumentar os investimentos e resolver o problema dos trechos ociosos.*

Um sistema ferroviário eficiente e bem conectado é um diferencial de competitividade no transporte de cargas. Para o Brasil superar os atuais gargalos logísticos, é fundamental aumentar o tamanho da malha, a velocidade média dos comboios e a conectividade do sistema.

A operação da malha ferroviária do país apresenta problemas e deficiências, entre as quais se destacam:

- **desempenho insatisfatório das concessionárias,** que se reflete na evolução do volume de carga transportada e no montante de investimento realizado;
- **ausência de concorrência no mercado;** e
- **dificuldades enfrentadas na interconexão** das diversas malhas.

Diante do fracasso da política de construção de novas ferrovias e do reconhecimento da intensidade da crise fiscal enfrentada pelo País, o foco da política de transporte ferroviário se deslocou para a retomada do investimento na melhoria e expansão da malha atual, com ênfase no recurso à prorrogação antecipada dos contratos vigentes. A Lei 13.448, de junho de 2017, explicita essa orientação.

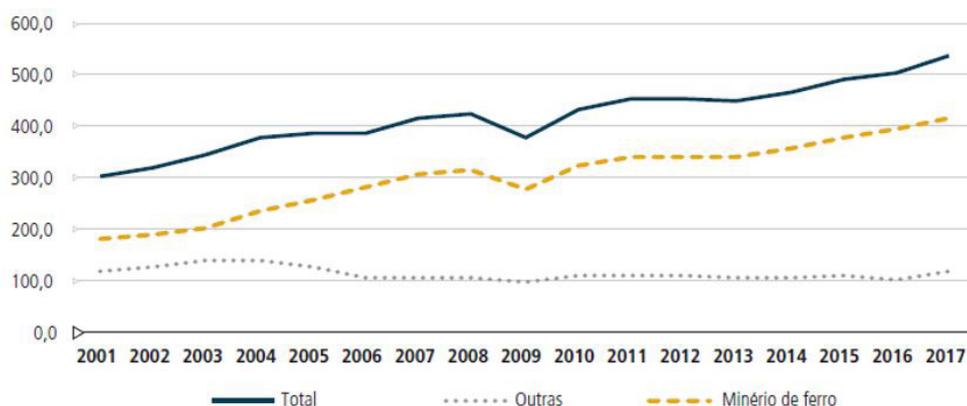
A motivação para a prorrogação antecipada é a viabilização do investimento no setor. A

escassez de investimento não é, no entanto, o único problema que afeta o transporte ferroviário de carga no País. É necessário promover alterações no modelo de concessão e nos contratos vigentes, de modo a enfrentar as deficiências regulatórias observadas e promover a concorrência. Caso contrário, a prorrogação dos contratos irá perenizar, por mais 40 anos, as deficiências e erros do modelo vigente.

A principal questão a ser enfrentada na reforma do marco regulatório é o compartilhamento da malha concedida. A Lei 13.448/17 reconhece a necessidade de promover esse compartilhamento, estabelecendo que as prorrogações sejam orientadas pela garantia contratual de capacidade de transporte a terceiros, outorgada pela ANTT, garantindo-se o direito de passagem e a exploração da malha por operador ferroviário independente. Assim, a nova lei, além de enfrentar a questão da interconexão entre as malhas, viabiliza a concorrência intramodal no setor de transporte ferroviário.

A eficácia da lei depende basicamente de sua regulamentação. É importante que as cláusulas dos contratos de prorrogação da concessão sejam orientadas por resoluções da ANTT, que estabeleçam a revisão do marco regulatório vigente. Essa revisão deve ser concluída antes da formalização da prorrogação dos contratos atuais.

EVOLUÇÃO DA PRODUÇÃO DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE CARGA – 2001-2017 (EM MILHÕES DE TU*)



Fonte: Elaboração própria, com base em dados da ANTT. *Toneladas Úteis.

Principais recomendações

1 Renovar os contratos de concessão, mediante a garantia de compartilhamento da malha concedida. Os contratos resultantes da prorrogação devem assegurar uma parcela da capacidade instalada da ferrovia para compartilhamento com outras concessionárias e com operadores ferroviários independentes (capacidade reservada a terceiros), a ser revista periodicamente pelo Poder Concedente:

- nas situações em que a capacidade disponível para a concessionária esteja plenamente ocupada e a parcela da capacidade reservada para terceiros permaneça ociosa, o contrato deve prever a concessão pela União de subsídio às concessionárias que remunerem essa parcela ociosa; e
- nos trechos da malha já próximos da saturação, onde a implantação da capacidade reservada para terceiros deve ser gradativa e associada a um programa de investimento para a expansão da malha.

2 Adequar o marco regulatório atual ao efetivo compartilhamento da malha concedida. As três resoluções da ANTT de 2011, assim como o Regulamento do Operador Ferroviário Independente, precisam ser adequados às determinações e às oportunidades abertas pela Lei 13.448/17.

3 Aumentar os investimentos das concessionárias. As cláusulas contratuais relativas às obrigações de investimento devem:

- contemplar a viabilidade da reserva de capacidade para terceiros;
- definir, com clareza, os mecanismos necessários para viabilizar o financiamento de investimentos não previstos no momento de prorrogação do contrato; e
- abordar as dificuldades operacionais decorrentes da coexistência de diferentes bitolas na malha ferroviária, incluindo eventualmente, nas obrigações de investimento, a implantação de terceiro trilho.

4 Resolver a questão dos trechos ferroviários ociosos. Estabelecer as diretrizes para que a questão dos trechos ferroviários ociosos seja incorporada aos novos contratos de concessão, com critérios e prazos para que tenham uma das seguintes destinações: reativação pela atual concessionária, devolução do trecho para nova licitação ou desativação definitiva.

5 Definir o processo de dissolução da Valec. Revogar as concessões outorgadas à Valec pela Lei 11.772/08 e restabelecer a previsão da dissolução da empresa, quando da conclusão do processo de subconcessão da Tramo Sul, da Ferrovia Norte-Sul.

Acesse a versão completa do documento por meio do QR code ao lado ou em: <http://www.cni.com.br/eleicoes2018/downloads/> Este resumo é parte da série *Propostas da Indústria para as Eleições 2018*, composta por 43 documentos. A série, baseada no *Mapa Estratégico da Indústria 2018-2022*, é uma contribuição da CNI para o novo governo e apresenta análises e propostas das prioridades para aumentar a competitividade do Brasil. Qualquer parte desta publicação poderá ser reproduzida, desde que citada a fonte. Brasília-DF, julho de 2018.



Confederação Nacional da Indústria

CNI. A FORÇA DO BRASIL INDÚSTRIA