

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DO RIO DE JANEIRO
DEPARTAMENTO DE ECONOMIA

MONOGRAFIA DE FINAL DE CURSO

PRIVATIZAÇÃO DO SISTEMA FERROVIÁRIO BRASILEIRO

Andréia Barroso Fontelles
Nº de matrícula 9916296-7

Orientador: José Henrique Tinoco

Julho de 2003

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DO RIO DE JANEIRO
DEPARTAMENTO DE ECONOMIA
MONOGRAFIA DE FINAL DE CURSO

PRIVATIZAÇÃO DO SISTEMA FERROVIÁRIO BRASILEIRO

“Declaro que o presente trabalho é de minha autoria e que não recorri para realizá-lo, a nenhuma fonte de ajuda externa, exceto quando autorizada pelo professor tutor.”

Andréia Barroso Fontelles
Nº de matrícula 9916296-7

Orientador: José Henrique Tinoco

Julho de 2003

“As opiniões expressas neste trabalho são de responsabilidade única e exclusiva do autor.”

AGRADECIMENTO

Dedico este trabalho para pessoas especiais que, em muito, contribuíram para o meu crescimento pessoal e profissional:

À minha família que sempre esteve presente nos momentos bons ou ruins da minha vida. Minha mãe com sua atenção, carinho e preocupação, meu pai com sua paciência e palavras de conforto nos momentos de necessidade e meu irmão pela sua amizade e companheirismo.

Ao meu orientador, Professor José Henrique Tinoco, meu pai, Cesar Biaggio Fontelles e ao meu amigo, Ricardo Lagares, que me ajudaram no decorrer desse trabalho, a desenvolver senso crítico em relação aos assuntos estudados.

Aos meus amigos queridos, que durante esses quatro anos e meio de faculdade estiveram sempre por perto nos momentos em que eu precisei, seja com telefonemas, abraços, “estudos” ou palavras de carinho.

Aos amigos do Hotel Copacabana Palace, que em muito contribuíram para o meu crescimento profissional.

ÍNDICE

I. Capítulo 1- Introdução.....	06
II. Capítulo 2 - Surgimento do Transporte Ferroviário no mundo.....	08
2.1 A história da ferrovia no Brasil.....	08
2.2 Histórico da Rede Ferroviária Federal S.A.....	10
2.3 Histórico da Ferrovia Paulista S.A. - FEPASA.....	13
III. Capítulo 3 - O Estado Intervencionista Brasileiro.....	15
IV. Capítulo 4 - O Processo de Privatização.....	20
V. Capítulo 5 – O Modelo Adotado.....	28
5.1 Características do Modelo.....	28
5.2 Dados das principais ferrovias no Brasil.....	29
VI. Capítulo 6- Estágio atual e perspectiva futura das ferrovias.....	33
VII. Capítulo 7 – Conclusão.....	37
VIII. Bibliografia.....	39

1 - INTRODUÇÃO :

A economia brasileira acumulou ao longo de muitos anos um conjunto de ineficiências e distorções que prejudicaram a competitividade do seu setor produtivo. Com o avanço da abertura econômica, a partir de 1990, ocorreu um aumento na qualidade dos produtos e serviços em geral, obrigando a indústria nacional a aprimorar a sua produção para torná-la competitiva.

Após vigoroso processo de ajustamento, o produto nacional cresceu em qualidade e teve seu custo de fabricação reduzido. Entretanto, faltava ajustar o sistema de distribuição, carente de investimentos capazes de reduzir o preço final das mercadorias tornado-as competitivas com os demais produtos do resto do mundo.

O Governo, que havia esgotado sua capacidade de investimento na ferrovia, vislumbra, numa parceria com a iniciativa privada, a solução para a revitalização do setor e formula um modelo inteligente e factível em criar atratividade dos segmentos privados sobre o negócio ao qual há muito tempo os empresários haviam abandonado.

Em fevereiro de 1995, o Congresso Nacional aprova a Lei de Concessão dos Serviços Públicos. O processo toma velocidade e a transformação no setor acontece com tranquilidade. Constitui-se, no Brasil, uma privatização ferroviária com os trens em movimento e a produção mantida.

Com o interesse privado mobilizado, no final do ano de 1995 é lançado o edital da primeira das seis malhas em que foi dividida a Rede Ferroviária Federal, com leilão marcado para março de 1996. A crença de que as ferrovias não despertariam o interesse da iniciativa privada fora quebrada. Grupos estrangeiros, bancos e um grande número de empresas brasileiras fizeram o sucesso dos leilões.

O modelo de concessão das ferrovias administradas pela Companhia Vale do Rio Doce, frente à privatização da Empresa que envolveu alienação de todos os ativos, teve que ser adaptado, uma vez que a concessão do serviço de transporte ferroviário de cargas e passageiros é atribuição Federal.

Adaptando os modelos às circunstâncias, a desestatização das ferrovias brasileiras avançou rapidamente. A Fepasa, que permanecia como operadora estadual, passou à administração federal no processo de quitação da dívida do Estado de São Paulo junto à União. Para impor maior velocidade ao processo de avaliação, visando a concessão dos serviços, a Fepasa foi integrada ao patrimônio da RFFSA e foi privatizada como a sua sétima malha, segundo os moldes anteriormente empregados com êxito.

O processo caminhou mais rápido do que a reorganização do setor. O BNDES, gestor do programa de privatização, preocupou-se com o acerto e o sucesso dos leilões, ficando a fiscalização e o controle das futuras concessões para posterior estruturação.

2 - O SURGIMENTO DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO NO MUNDO

A Revolução Industrial que ocorreu na Europa, no final do século XVIII, atingindo principalmente a Inglaterra, gerou uma grande transformação nos meios de produção, alterando de modo significativo o destino de nossa civilização. A concentração de produção em grandes fábricas deixava de ser artesanal, em consequência do uso de máquinas e inúmeros inventos na manufatura das mercadorias, permitindo assim, a produção em grande escala, marcando um surto de progresso que por sua vez acarretou em outras necessidades. Os transportes terrestres, impossibilitados de transportar grandes quantidades de mercadoria e com baixa velocidade, pois na época eram limitados à tração animal, sofreram mudança radical a fim de atender aos novos e mais distantes consumidores.

A primeira “máquina fixa a vapor de alta pressão” foi construída em 1801 pelo inventor inglês Richard Trevithick. Já a primeira locomotiva a vapor, denominada “Invicta”, foi concluída em 1804 e era utilizada para tracionar vagonetes sobre trilhos em minas de carvão que antes eram tracionadas por cavalos. Porém, somente em 1814, George Stephenson desenvolveu, com o apoio substancial dos empresários ingleses, sua primeira locomotiva a vapor que tinha a finalidade de transportar mercadorias e passageiros.

A ferrovia representou um fator importante no processo de industrialização da Inglaterra e no desenvolvimento de tantas outras localidades por todo o mundo. Desde seu surgimento, a ferrovia era tida como elemento gerador de desenvolvimento, daí a expressão “onde está a ferrovia, está o progresso”.

Em 1921, a Inglaterra possuía 123 ferrovias privadas, que posteriormente seriam fundidas em quatro grandes grupos, estatizados ao final da Segunda Guerra Mundial.

2.1 – A história da ferrovia no Brasil

A história do sistema ferroviário no Brasil parece estar diretamente ligada a ciclos

que, ora transformam as estradas de ferro em propriedades estatais, ora em propriedades privadas. Desde a construção da primeira ferrovia em solo nacional os trens periodicamente são arrendados a particulares, brasileiros ou estrangeiros, ou acabam encampados pelo Estado.

Enquanto o Brasil ainda era colônia havia a necessidade de manter-se o isolamento entre as regiões, visando facilitar a vigilância dos povoados por parte dos enviados de Portugal para exploração das riquezas naturais de nossa terra. Entretanto, com a vinda da Família Real de Portugal para o Brasil, verificou-se uma aceleração de alguns pontos do litoral e do interior. Um dos fatores determinantes para o surto de desenvolvimento foi a abertura dos portos brasileiros ao comércio internacional, ato celebrado por D. João VI em 1808.

Àquela época, a base econômica do Brasil estava na agricultura de exportação, principalmente o café, e os grandes latifundiários, a aristocracia local, já exercia pressão sobre a Regência no sentido de serem implantadas ferrovias no Brasil. A primeira tentativa de viabilizar-se a construção de ferrovias foi através da Lei Feijó, Decreto n.º 101 de 1835, do então Regente Padre Diogo Antônio Feijó, que concedia privilégios às companhias que viessem a ser criadas para explorar o transporte ferroviário de cargas e de passageiros. No entanto, os projetos idealizados naquela ocasião não evoluíram devido à falta de recursos, o Brasil teve que pagar indenização a Portugal por sua independência, e necessitava de capital estrangeiro.

Somente no ano de 1852, por meio da Lei n.º 641, concretizou-se o projeto de uma ferrovia no Brasil. Por contar com condições mais favoráveis ao empreendimento e garantias financeiras, o empreendedor de risco Irineu Evangelista de Souza, mais tarde Barão de Mauá, montou uma grande operação financeira internacional, e no mesmo ano recebeu do Governo Imperial o privilégio para construção e exploração de uma ferrovia, que ligava a Praia da Estrela, na Baía da Guanabara e a raiz da Serra de Petrópolis. O primeiro trecho da Estrada de Ferro Mauá, com 14,5 km foi inaugurado no dia 30 de abril de 1854 por D. Pedro II e percorrido por um trem tracionado pela locomotiva “Baronesa”, que recebeu o nome em homenagem à mulher de Mauá. Estava então implantado o transporte ferroviário no Brasil.

Muitos outros projetos também foram bem sucedidos, sempre interligando os pólos de maior desenvolvimentos no litoral entre si e alguns do interior. Devido à exploração da atividade cafeeira na região Sudeste, no Vale do Paraíba e, principalmente no atual estado de São Paulo, implantou-se naquela região uma grande concentração de ferrovias.

Entretanto, somente depois de 1890, a atividade ferroviária passou a ter vida própria, sem depender da proteção do Estado. A partir daí, qualquer empresa privada poderia dedicar-se a ela, desde que respeitasse as “zonas de privilégio”, ou seja, a distância de cinco léguas para cada lado das ferrovias existentes, que foi regulamentada pelo governo, a menos que houvesse acordo entre as ferrovias. Até o fim do Império, o sistema ferroviário contava com 9.356 km. de linha e 66 estradas de ferro, sendo nove da União e as demais concessões privadas.

2.2 – Histórico da Rede Ferroviária Federal S.A.

Após um período de muito crescimento em quilometragem e grande sucesso, pois conduzia o progresso a muitos dos pequenos povoados e gerava o aparecimento de outros, a ferrovia defrontou-se com novos e graves problemas. Outros modos de transportes - tanto o rodoviário quanto à aviação comercial estavam em pleno desenvolvimento - passaram a concorrer com as ferrovias, que estavam em grande desvantagem, pois em consequência da Segunda Guerra Mundial tiveram aumento de seus custos, seja para a importação de equipamentos ou com gastos de pessoal necessário à sua manutenção.

Em julho de 1951, foi instalada a “Comissão Mista Brasil – Estados Unidos”, com o objetivo de formular projetos para o desenvolvimento brasileiro. Esta Comissão indicou a necessidade de aperfeiçoamento da administração e de financiamento às empresas estatais de transportes, sendo uma reforma administrativa nas ferrovias de União fortemente recomendada. Por esta época, a quase totalidade das ferrovias brasileiras pertencia à União ou aos Estados.

Visando atender às recomendações da Comissão Mista, ainda em 1951, o Presidente da República determinou um estudo sobre a reorganização administrativa das ferrovias, designando um grupo de trabalho composto de representantes dos Ministérios da Fazenda e da Viação e do Banco Nacional de Desenvolvimento (BNDES). Na conclusão desses estudos, em 1952, foi encaminhado ao Congresso um projeto propondo a constituição da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), com personalidade jurídica própria, dando-lhe um caráter de empresa privada. Este programa inverteu a política que, desde 1930, o Governo vinha seguindo quanto à administração e exploração das ferrovias.

Após anos de debates no Congresso foi, finalmente, aprovada a Lei 3.115 que fundou a RFFSA em 30 de setembro de 1957, dando início ao ciclo de administração centralizada das ferrovias. Pela lei, além das ferrovias da União, qualquer outra que fosse transferida para o Governo ou tivesse o arrendamento rescindido, integraria a RFFSA.

A Rede Ferroviária Federal SA foi constituída mediante a incorporação das estradas de ferro a seguir relacionadas:

- Estrada de Ferro Madeira – Mamoré
- Estrada de Ferro Bragança
- Estrada de Ferro São Luís – Teresina
- Estrada de Ferro Central do Piauí
- Rede de Viação Cearense
- Estrada de Ferro Mossoró – Souza
- Estrada de Ferro Sampaio Correia
- Viação Férrea Federal Leste Brasileiro
- Estrada de Ferro Bahia a Minas
- Estrada de Ferro Goiás
- Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina
- Estrada de Ferro Noroeste do Brasil
- Rede Ferroviária do Nordeste
- Estrada de Ferro Central do Brasil
- Rede Mineira de Viação

- Rede de Viação Paraná – Santa Catarina
- Estrada de Ferro Leopoldina
- Estrada de Ferro Santos a Jundiá

Posteriormente, em 1964, após algumas ferrovias serem absorvidas e outras acrescidas à empresa, assim ficou constituída a Rede Ferroviária Federal SA:

- Estrada de Ferro Madeira – Mamoré
- Estrada de Ferro São Luís – Teresina
- Rede de Viação Cearense
- Rede Ferroviária do Nordeste
- Viação Férrea Federal Leste Brasileiro
- Viação Férrea Centro - Oeste
- Estrada de Ferro Leopoldina
- Estrada de Ferro Central do Brasil
- Estrada de Ferro Santos a Jundiá
- Estrada de Ferro Noroeste do Brasil
- Rede de Viação Paraná – Santa Catarina
- Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina
- Estrada de Ferro Santa Catarina
- Viação Férrea do Rio Grande do Sul.

Quando foi incluída no Plano Nacional de Desestatização, em março de 1992, a Rede Ferroviária Federal SA era constituída por doze Superintendências Regionais:

- Superintendência Regional Recife – SR-1
- Superintendência Regional Belo Horizonte – SR-2
- Superintendência Regional Juiz de Fora – SR-3
- Superintendência Regional São Paulo – SR-4
- Superintendência Regional Curitiba – SR-5
- Superintendência Regional Porto Alegre – SR-6
- Superintendência Regional Salvador – SR-7

- Superintendência Regional Campos – SR-8
- Superintendência Regional Tubarão – SR-9
- Superintendência Regional Bauru – SR-10
- Superintendência Regional Fortaleza – SR-11
- Superintendência Regional São Luiz – SR-12

Pelo Decreto n.º 3277, de 07 de dezembro de 1999, estabeleceu-se a Dissolução, Liquidação e Extinção da Rede Ferroviária Federal SA.

2.3 – Histórico da Ferrovias Paulista SA - FEPASA

No Estado de São Paulo as ferrovias tiveram seu marco inicial em 10 de fevereiro de 1867, com a inauguração da “São Paulo Railway”, que foi construída pelos ingleses e ligava Jundiaí ao porto de Santos. Devido a seu traçado estratégico, em função da “zona de privilégio”, monopolizava toda carga que chegava a Jundiaí com destino ao porto santista. Assim, não restou outra opção aos empresários paulistas, a não ser investirem eles mesmos no prolongamento da ferrovia até onde fosse do seu próprio interesse.

Desse modo as demais ferrovias paulistas foram implantadas, quase em sua totalidade, pelos então principais fazendeiros e proprietários de escravos: os “Barões do Café”. Substituindo-se a tração animal pela estrada de ferro, a mão-de-obra escrava economizada no transporte poderia ser direcionada ao incremento da produção na lavoura.

A partir de 1868, foram criadas as ferrovias:

- Companhia Paulista de Estradas de Ferro,
- Estrada de Ferro Sorocabana,
- Companhia Mogiana de Estradas de Ferro,
- Estrada de Ferro Araraquara e
- Estrada de Ferro São Paulo a Minas.

Em 1971, essas ferrovias formaram a empresa estatal, Ferrovia Paulista SA – FEPASA, de propriedade do Estado de São Paulo, visto que o governo já detinha o controle acionário delas, algumas desde a década de 40.

Ao passar para o controle da RFFSA, em 18 de fevereiro de 1998, recebeu a denominação de Malha Paulista. Foi leiloadada em 10 de novembro de 1998, e passou a denominar-se Ferrovias Bandeirantes SA – FERROBAN.

3 - O ESTADO INTERVENCIONISTA BRASILEIRO

Nas primeiras décadas do século XX, a economia mundial estava norteada pelo “Liberalismo Econômico”, cuja ideologia supunha que o mercado por si só se bastava. No período da “Velha República”, desde a Proclamação da República até o início da “Era Vargas”, em 03 de novembro de 1930, no Brasil, não havia industrialização; a ele era atribuída “vantagem comparativa”, isto é, abundância de riquezas naturais e mão-de-obra farta e barata. O país dependia das atividades agrárias ou, mais precisamente, da monocultura de exportação, para abastecer o mercado interno de produtos industrializados importados.

Um dos princípios mais utilizados durante a crise de 1928-1930 foi baseado no aumento das tarifas, de acordo com o lema “beggar the neighbor”, sendo válido também para as exportações competitivas. Trata-se de uma iniciativa bastante ineficaz, pois incentiva os demais países a também adotarem tarifas, gerando uma perda do bem-estar social. Dentro deste contexto, situa-se a tarifa Smooth-Hawley. Este aumento de proteção mundial levou a uma diminuição no nível de atividade da economia mundial, impactando inclusive na demanda pelo café nacional (preço oscila negativamente), além de estimular a substituição de importações pelas indústrias domésticas.

Tal política requeria pesados investimentos em diversos setores como, energia elétrica e transportes cujas concessões eram na maioria controladas pelo capital estrangeiro. A Revolução de 1930 levou à Presidência da República Getúlio Vargas (1930 a 1945), após ser deposto o presidente Washington Luís. A demanda era escassa; e os estrangeiros se recusavam a investir em expansão para proporcionar o desenvolvimento do nosso parque industrial. O Estado tomou para si a responsabilidade de alavancar este processo. O governo de Getúlio Vargas caracterizou-se como um governo extremamente centralizador e de grande intervenção na economia.

Mais adiante, em 1937, com a conjuntura econômica mundial apontando para uma crise nos EUA (só revertida com a entrada dos EUA na Guerra e a venda por eles de diversos armamentos às nações participantes da guerra), com impacto sobre as exportações brasileiras para este destino, foi realizado o golpe do Estado Novo, sendo a orientação

cambial relativa ao monopólio (taxa oficial, livre e especial) e havendo o default da dívida externa, sob alegações de que era mais necessário reequipar a economia, em especial as forças armadas e o sistema ferroviário.

O período (1939-1945) pode ser dividido em 1939-1942 e 1943-1945. A 1ª fase é marcada por uma forte restrição externa em função da escassez de mercados, relativa a perda do mercado alemão em 39, do mercado europeu, oriental e japonês (1941), visto que em situação de guerra as importações de café destes mercados foram muito reduzidas, com pouca pressão inflacionária (revertida em 1941 em função do descompasso da demanda agregada – desequilíbrio das contas públicas, choques de ofertas agrícolas com o encarecimento de produtos) e economia estagnada. As exportações também despencam. Já na 2ª fase, visto que as exportações diminuíram em valor muito menor às importações, houve um acúmulo involuntário de reservas, reduzindo o poder de barganha brasileiro e forçando o Brasil a antecipar a negociação da dívida. As exportações passaram a depender de acordos específicos, motivados por causas políticas (economic warfare), compras estratégicas (demanda militar) e preempção (compra com intuito de evitar a aquisição por rival; muito praticada por EUA e G.B. contra a Alemanha), além de ter ocorrido uma maior diversificação do destino das exportações, incluindo localidades como América Latina e África do Sul, com destaque para os têxteis e manufaturas.

No período após a Segunda Guerra Mundial, sem Getúlio Vargas no governo, a intervenção do Estado nas atividades econômicas foi bem mais atenuada. O governo dedicou-se às atividades de planejamento, para garantir crescimento equilibrado e conquistar maior ajuda do capital estrangeiro. Os objetivos não foram atingidos, pois na década de 50 o país encontrava-se mergulhado em grave crise, com taxa de inflação muito elevada, desequilíbrio na balança de pagamentos e insuficiente fornecimento de energia, transportes e alimentos aos centros urbanos, que cresciam muito rapidamente.

Na tentativa de implantar uma política econômica que retomasse o desenvolvimento a ponto de resolver a crise, o presidente Getúlio Vargas, de volta ao governo, pelo voto em 1950, recorreu à nova e profunda intervenção na economia. Pondo em prática uma política nacionalista, de defesa das riquezas do país e redução da dependência estrangeira.

Objetivando consolidar a industrialização brasileira, o governo de Juscelino Kubtscheck (1956 – 1961) transformou-se num verdadeiro instrumento do progresso econômico, onde o desenvolvimento deveria promover um crescimento acelerado, muito acima dos padrões tradicionais. Na fase de euforia, o Produto Interno Bruto chegou a crescer 6,9% ao ano. Contudo, o modelo possuía um custo extremamente elevado e para sustentá-lo foram necessários muitos recursos vindos do exterior e da própria arrecadação do governo, o que causou desequilíbrios à economia brasileira gerando: déficit público, dívida externa e interna e elevadas taxas de inflação.

A renúncia do presidente Jânio Quadros, em agosto de 1961, agravou os problemas políticos e econômicos; o crescimento baseado na expansão da indústria de bens duráveis esgotou-se e o país entrou em estagnação e recessão. A crise deu sustentação ao golpe militar de 31 de março de 1964. Durante o governo militar a intervenção não se limitou à economia e à política. Dizia-se que a proposta era de um novo modelo econômico, baseado no desenvolvimento autônomo através do crescimento da demanda interna, economia de escala e competitividade nos setores industriais voltados para exportação. Para isso foi adotado o modelo de concentração de renda, com o propósito de facilitar os investimentos em grandiosos projetos de industrialização e a abertura da economia ao capital internacional. Porém, o país permaneceu em estagnação de 1962 até 1967.

As tarifas públicas foram usadas como instrumento de combate à inflação. Também ocorreu a estatização das empresas estrangeiras que operavam as concessões de serviços públicos, principalmente geração e distribuição de energia. Foram também adquiridas pelo Estado empresas nacionais em setores totalmente estranhos às atividades do setor público. O governo fez a opção pela estabilização da economia, deixando de lado a expansão do setor produtivo estatal.

Houve nova intervenção do governo na economia em 1968, através de uma drástica mudança no controle de preços, também tentando conter a inflação. A década de 60 terminou com a economia estabilizada e em fase de crescimento acelerado, de 1967 a 1974. O Produto Interno Bruto (PIB) cresceu 11,3% ao ano. Foi o “Milagre Brasileiro”, tempo de “Brasil Grande”, das grandes obras como a “Transamazônica”, a ponte “Rio - Niterói” e a “Hidrelétrica de Itaipu”. O capital estrangeiro financiou essas obras, que

estavam fora do alcance da economia brasileira, e assim o governo se endividou muito além de sua capacidade de pagamento, na tentativa de expansão do setor produtivo estatal.

O primeiro “Choque do Petróleo”, em outubro de 1973, frustrou o crescimento elevado. A alta nos preços do petróleo provocou uma crise mundial e as economias dos países ricos fizeram seus ajustes, elevando as taxas de juros e forçando baixa nos preços dos produtos que importavam de países pobres como o Brasil, o que causou à nossa economia desequilíbrio no balanço de pagamentos e inflação elevada com o crescimento econômico entrando em declínio. Entretanto, o governo subestimou a crise mundial e optou por financiar com capital estrangeiro o crescimento econômico, e promover posteriormente um ajuste gradual.

Ao final da década de 70, as pressões econômico-financeiras, em função dos grandiosos projetos colocados em andamento e do segundo “Choque do Petróleo”, refletiram-se na taxa de inflação, que em 1980 alcançou 110%. A economia brasileira apresentava sinais de deterioração. O governo, que tinha três metas prioritárias: combate à inflação, desenvolvimento da agropecuária e equilíbrio do balanço de pagamentos, teve que acrescentar outra, uma alternativa para o petróleo como fonte energética, dando início ao Proálcool.

A década de 80 ficou conhecida como “A Década Perdida” sob o ponto de vista do crescimento econômico, e nela foram decretados diversos pacotes econômicos na tentativa de conter a inflação. Todos fracassaram.

Em 1983 a inflação chegou a 211%, e em 1985 a 250% ao ano. Com o objetivo de conter a hiperinflação, que se mostrava inevitável, em 27 de fevereiro de 1986 foi anunciado o primeiro de uma série de choques na economia, o Plano de Estabilização Econômica, conhecido como Plano Cruzado, pelo presidente José Sarney.

Em princípio houve redistribuição de renda e aumento da massa salarial, que provocou forte pressão da demanda. O congelamento de preços se prolongou por muito tempo e desencadeou um desequilíbrio entre oferta e demanda e desajuste na estrutura dos

preços. Em novembro do mesmo ano o governo recorre a novo plano e em fevereiro de 1987 decreta “moratória” dos pagamentos da dívida externa.

Durante a década de 80 as economias dos países capitalistas desenvolvidos se ressentiram do segundo choque do petróleo e entraram em recessão. Nos Estados Unidos, que sofria com a desvalorização do dólar no mercado mundial, o Banco Central Americano restringiu o crédito e elevou as taxas de juros, aumentando com isso os gastos com o pagamento do serviço da dívida externa para os países endividados. Após a moratória do México, foram suspensos novos empréstimos ao Brasil pelo sistema financeiro internacional.

Em novembro de 1989, em Washington, reuniram-se para o encontro “Latin American Adjustment: How Much Has Happened?”, os mais importantes economistas latino-americanos de perfil liberal juntamente com funcionários do Fundo Monetário Internacional, Banco Interamericano de Desenvolvimento, Banco Mundial e do governo americano para analisarem as reformas econômicas aplicadas pelos países da América Latina. O encontro foi promovido pelo “Institute for International Economics”, uma entidade privada, que ao final formulou o que ficou conhecido como “Consenso de Washington”, o qual veio a ter suas conclusões assumidas como regra para os países que quisessem tomar empréstimos nos organismos internacionais.

Dentre as conclusões, merece especial destaque o trabalho que trata da “privatização das empresas estatais”. Com a saída do Estado do setor produtivo da economia, fica a encargo do governo dar especial atenção à saúde, educação e infraestrutura, sendo essa a função do “Estado Mínimo”, este papel deveria ser assumido por todos os países endividados.

Baseado nas conclusões do “Consenso de Washington”, o governo brasileiro, no começo da década de 90, formulou o Programa Nacional de Desestatização.

4 – O PROCESSO DE PRIVATIZAÇÃO

O alto custo e os investimentos na deficitária RFFSA, ao longo da década de 1980 e início dos anos 1990, contribuíram, em parte, para a formação de um gigantesco déficit público brasileiro, obrigando o Governo a traçar uma nova trajetória para a indústria ferroviária. A partir da publicação do Decreto 473 de 10/03/1992 a RFFSA passou a fazer parte das empresas relacionadas para o Programa Nacional de Desestatização (PND).

Nos três anos seguintes foram contratados dois consórcios: (1) Ernest & Young, para realizar o complexo trabalho de modelagem da privatização e de avaliação financeira das malhas ferroviárias incluídas no PND; e (2) Deloitte & Touche, para efetuar uma segunda avaliação financeira das malhas ferroviárias.

Como conclusão, tal estudo recomendou que se abandonasse o modelo de venda, substituindo-o por outro que contemplasse a concessão do serviço de transporte ferroviário, em paralelo ao arrendamento dos bens e equipamentos necessários à prestação daquele serviço. Entre outras razões, a venda da RFFSA esbarrava nos altos valores contábeis dos bens que compunham seu ativo, na falta de documentos comprovando a titularidade de boa parte dos mesmos e na constatação de que a capilaridade da malha da empresa compreendia regiões de características completamente diferentes, que dificilmente atrairiam o interesse de um único comprador.

A atividade de transporte ferroviário é intensiva em capital e apresenta rendimentos crescentes de escala, operar com ociosidade resulta em prejuízos a serem assumidos pelo controlador, até então o setor público. Assim, a opção de privatizar a operação de transporte com o valor mínimo da concessão definido pela expectativa de fluxo de caixa, foi a melhor forma de tentar reativar o setor sem gerar maiores pressões sobre as finanças públicas.

No início de 1995 o Congresso brasileiro aprovou a Lei de Concessão de Serviços Públicos que, transformou o programa brasileiro em um dos maiores processos de privatização já concebidos, tanto pelo volume de recursos quanto pela diversidade dos setores envolvidos.

Iniciaram-se diversos estudos propondo a divisão das linhas físicas da RFFSA em diversas Malhas Regionais. O critério geo-econômico acabou por prevalecer sobre os demais, tendo sido aprovado que o modelo de concessão e arrendamento se aplicaria sobre seis Malhas Regionais, nas quais foram agrupadas das antigas 12 Superintendências Regionais (SR) em que se dividia a RFFSA. A Malha Sul incluiu as SR-5 (com sede em Curitiba) e SR-6 (Porto Alegre), a Malha Oeste compreendeu a SR-10 (Bauru), a Estrada de Ferro Tereza Cristina manteve-se independente (representava a antiga SR-9, sediada em Tubarão, SC), a Malha Sudeste incluiu a SR-3 (Juiz de Fora, MG) e SR-4 (São Paulo), a Malha Centro-Leste englobou a SR-2 (Belo Horizonte), SR-7 (Salvador) e SR-8 (Campos, RJ) e a Malha Nordeste abrangeu a SR-1 (Recife), SR-11 (Fortaleza) e SR-12 (São Luís).

A seguir, é apresentada uma síntese cronológica do processo de desestatização das malhas da RFFSA. Nos contratos de concessão, além da fixação dos tetos tarifários por fluxo de transporte, foram estipuladas metas de produção, de investimento e de redução de acidentes.

- A primeira malha leiloada em março de 1996 foi a Malha Oeste, que abrangia os trechos ferroviários do Mato Grosso do Sul e do oeste de São Paulo. Denominada Ferrovia Novoeste S/A, a nova concessionária começou a operar em 01/07/1996 e, segundo os termos do contrato, até 01/07/2001 teria que aplicar R\$89 milhões no sistema, recuperando material rodante, via permanente e investindo em novos trechos. Principais produtos transportados: minério de ferro e produtos agrícolas.
- A segunda malha leiloada em junho de 1996 foi a Malha Centro-Leste, que abrangia os trechos das Superintendências de Belo Horizonte, Salvador e Campos. Denominada Ferrovia Centro-Atlântica S/A, a nova concessionária, que tem as empresas Vale do Rio Doce e a Siderúrgica Nacional como dois dos principais acionistas, começou a operar em 01/09/1996 e, pelos termos do contrato de concessão, até 01/09/2002 teria que aplicar R\$327,4 milhões no sistema, de forma a aumentar para 40% sua participação no mercado de carga, constituído basicamente de cimento, minérios, calcário, produtos siderúrgicos e petróleo.

- A terceira e única malha de bitola larga da RFFSA, a Malha Sudeste, foi leiloadada em setembro de 1996 e abrangia as Superintendências de São Paulo e Juiz de Fora. Denominada MRS Logística S/A, tem como duas das principais empresas acionistas a MBR e a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) e sua receita operacional provém do transporte de minério de ferro, carvão mineral, cimento e produtos siderúrgicos, representando mais de 50% de todo o transporte realizado pela RFFSA.

- A quarta malha leiloadada em novembro de 1996 foi a Malha de Tubarão, que correspondia à Superintendência de mesmo nome da RFFSA. Denominada Ferrovia Tereza Cristina S/A, a nova concessionária entrou em operação em fevereiro de 1997 e seus administradores esperam conquistar novas cargas, além do carvão mineral das minas da região de Criciúma, que é transportado até as usinas termelétricas de Capivari, em Santa Catarina.

- A Quinta malha leiloadada em dezembro de 1996 foi a Malha Sul, que abrangia os trechos das Superintendências de Curitiba e de Porto Alegre. Denominada Ferrovia Sul-Atlântica S/A, ela atende aos estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, transportando fertilizantes, combustíveis e produtos agrícolas, entre outros de menor importância. Depois de sua integração com o Mercosul, passou a chamar-se América Latina Logística do Brasil S/A.

- A Sexta e última malha leiloadada em julho de 1997 foi a Malha Nordeste, que abrangia os trechos das Superintendências de Recife, Fortaleza e São Luiz. Denominada Companhia Ferroviária do Nordeste S/A, a nova concessionária atende aos estados do Nordeste, desde Maranhão até Sergipe, e transporta, principalmente, derivados de petróleo, álcool, milho e alumínio.

Em relação às demais ferrovias, verificou-se o seguinte:

Companhia Vale do Rio Doce – CVRD

A CVRD possuía duas ferrovias: a EFVM e a EFC. Nesse caso a privatização consistiu na venda de todos os ativos da CVRD, que foi leiloadada em 06 de maio de 1997. Naquela ocasião, foram concedidos os serviços de transporte ferroviário de cargas e passageiros por trinta anos, sendo permitida sua renovação por igual período.

Ferrovias Paulista SA – FEPASA

Foi incorporada à RFFSA pelo Decreto nº 2.502, de 18 de fevereiro de 1998, em ato contínuo os consultores que formularam o processo de desestatização da RFFSA, iniciaram os estudos para o que passou a denominar-se Malha Paulista, utilizando o mesmo modelo anteriormente adotado, como sendo a sétima malha da RFFSA, tendo sido realizado o leilão para concessão em 10 de novembro de 1998.

Todas as malhas foram oferecidas aos investidores através de leilões realizados na Bolsa do Rio, entre março de 1996 (Malha Oeste) e novembro de 1998 (Malha Paulista). As tabelas abaixo apresentam os resultados apurados nesses leilões.

PREÇO MÍNIMO DAS MALHAS DA RFFSA

(em US\$ milhões)

MALHA	Arrendamento	Venda de ativos	Concessão	Total
Malha Oeste	55,4	2,7	3,1	61,2
Malha Centro-Leste	291,7	8,6	15,8	316,1
Malha Sudeste	823,6	3,5	43,5	870,6
EF Tereza Cristina	15,0	0,3	0,8	16,1
Malha Sul	142,0	2,6	7,6	152,2
Malha Nordeste	9,1	0,9	0,5	10,6
Malha Paulista	184,1	2,1	9,8	196,0
TOTAL	1.520,9	20,8	81,1	1.622,8

RESULTADO DOS LEILÕES DAS MALHAS DA RFFSA
(em US\$ milhões)

MALHA	Data do leilão	Preço Mínimo	Resultado do leilão	Ágio
Malha Oeste	Mar/96	61,2	63,4	3,6%
Malha Centro-Leste	Jun/96	316,1	316,1	0,0%
Malha Sudeste	Set/96	870,6	870,6	0,0%
EF Tereza Cristina	Nov/96	16,1	17,9	11,2%
Malha Sul	Dez/96	152,2	208,5	37,0%
Malha Nordeste	Jul/97	10,6	14,6	37,9%
Malha Paulista	Nov/98	196,0	205,8	5,0%
TOTAL		1.622,8	1.696,9	4,6%

Os valores acima apresentados foram integralmente pagos em moeda corrente. O capital nacional foi o principal investidor no processo de desestatização da RFFSA, tendo adquirido todas as ferrovias, exceto a Malha Oeste e uma participação de 4% na Malha Paulista adquirida por capital de origem estrangeira. Os fundos de pensão também tiveram discreta participação, tendo adquirido apenas uma pequena parte (12%) da Malha Paulista. A estrutura de capital após o leilão apresenta-se na tabela abaixo.

ESTRUTURA DE CAPITAL APÓS LEILÃO DE ARRENDAMENTO/CONCESSÃO

MALHA OESTE	
<u>Concessionários / Arrendatários - GRUPO CONTROLADOR</u>	
Noel Group, Inc	20,0%
Brazil Rail Partners, Inc.	20,0%
Wetern rail Investors. LLC	20,0%
<u>Concessionários / Arrendatários – OUTROS</u>	

BankAmerica Intern. Invest. Corp.	18,0%
DK Partners	2,0%
Chemical Latin America Equity Assoc.	20,0%
Total	100,0%
MALHA CENTRO – LESTE	
<u>Concessionários / Arrendatários – (CONSÓRCIO TACUMÃ)</u>	
Mineração Tacumã Ltda	12,5%
Interférrea S.A. Serv. Intermodais	12,5%
Companhia Siderúrgica Nacional	12,5%
Tubinambarana S.A.	12,5%
Railtex Int. Holdings, Inc.	12,5%
Varbra S.A	12,5%
Ralph Partners I	12,5%
Judori Adm.Empr. E Part. Ltda	12,5%
Total	100,0%
MALHA SUDESTE	
<u>Concessionários / Arrendatários – (CONSÓRCIO MRS LOGÍSTICA)</u>	
CSN	20,0%
MBR – Minerações brasileiras Reunidas S/A	20,0%
Ferteco Mineração S/A	16,8%
Usinas – Usinas Siderúrgicas de Mg	20,0%
Fundação Caemi de Previdência social	0,0%
Cosigua – Cia. Siderúrgica da Guanabara	5,3%
Celato Integração Multimodal S/A	4,3%
Ultrafertil S/A	8,9%
ABS - Empreend. Imob. Part. E Serv. S/A	4,7%
Total	100,0%
ESTRADA DE FERRO TEREZA CRISTINA	
<u>Associação dos Participantes</u>	
Banco Interfinance	33,3%

Gemon Geral de Engenharia e Montagens S/A	33,3%
Santa Lúcia Agroindústria e Comércio Ltda	33,3%
Total	100,0%
MALHA SUL	
<u>Consórcio Sul Atlântico</u>	
Ralph Partner's Inc.	17,5%
Varbra S.A	17,5%
Jodori Adm. Empr. E Part. LTDA	17,5%
Railtex	15,0%
Interferrea	17,5%
Brazil Private Equity	11,3%
Brazilian Equity Investments III Ltda.	3,0%
Brazilian Equities Limited	0,8%
Total	100,0%
MALHA NORDESTE	
<u>Consórcio Manor</u>	
Taquari Participações	40,0%
Companhia Siderúrgica Nacional	20,0%
Companhia Vale do Rio Doce	20,0%
ABS Empreendimentos, Part. E Serviços S.A.	20,0%
Total	100,0%
MALHA PAULISTA	
<u>Consórcio Ferrovias</u>	
Ferropasa – Ferronorte Participações S/A	36,0%
Cia. Vale do Rio Doce	17,0%
Shearer Empreendimentos e Participações S/A	14,0%
Fundos de Pensão (Previ/Funcef)	12,0%
Chase Latin American Equity Associates	4,0%
Outros	17,0%
Total	100,0%

Consolidavam-se assim as reformas estruturais do país, com a finalidade de atingir a modernização do Estado, transferindo à iniciativa privada atividades que não dependem essencialmente do setor público, a fim de reordenar a posição do Estado na economia.

O processo de desestatização das malhas da RFFSA iniciado em 1995 e finalizado em 1997, obedeceu a sequência: privatização – reforma regulatória – fortalecimento da nova agência reguladora. Em meados de 1995, as doze superintendências regionais, que constituíam a RFFSA naquela época, foram divididas em seis malhas e as condições de concessão e arrendamento por leilão foram divulgadas em editais, sendo o valor mínimo de concessão definido pela expectativa de fluxo futuro de caixa e o direito de uso da via permanente fixado em 30 anos, prorrogável por igual período.

5 – O MODELO ADOTADO

O modelo concebido teve como órgãos condutores o Conselho Nacional de Desestatização – CND, com a função normativa e o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES, no papel de gestor, sendo dividido em dois segmentos a seguir descritos:

- a) Concessão dos serviços de transporte ferroviário de cargas, com o arrendamento ao concessionário dos bens necessários à operação ferroviária, aplicado a Rede Ferroviária Federal SA – RFFSA e à Ferrovia Paulista SA – FEPASA;
- b) Venda efetiva dos ativos da empresa ferroviária, caso da Companhia Vale do Rio Doce – CVRD, através da Estrada de Ferro Vitória a Minas – EFVM e Estrada de Ferro Carajás – EFC.

O modelo teve por finalidade tentar solucionar as seguintes questões:

- Desonerar o Estado;
- Obter investimentos em modernização e expansão do sistema ferroviário;
- Gerar aumento da eficiência operacional;
- Evitar o surgimento de monopólios nacionais ou regionais, criando condições de concorrência;
- Possibilitar retorno ao investidor sem necessidade de subsídios e incentivos à operação final.

5.1 – Características do modelo

No que tange à RFFSA:

- Divisão em seis malhas autônomas, após uma ampla análise envolvendo:
 - Estrutura organizacional regional;
 - Restrições de caráter técnico;

- Existência de malhas isoladas;
 - Principais fluxos de transporte.
-
- Concessão de serviço de transporte ferroviário de cargas aos novos operadores, pelo prazo de trinta anos, prorrogável por até trinta anos;
 - Arrendamento dos bens necessários à prestação do serviço;
 - Fixação de metas de produção (medidas em tonelada quilômetro útil – TKU) e de redução do número de acidentes;
 - Fixação de tarifas de referência (limites máximos) para o transporte, obrigando-se o poder concedente a reajustá-las;
 - Garantia de tráfego mútuo e, na impossibilidade, de direito de passagem a outras operadoras ferroviárias;
 - Permanência sob a responsabilidade da RFFSA, de todos os passivos existentes até a data da concessão.

A seguir estão listados dados recentes sobre a receita total bruta das principais ferrovias brasileiras que passaram pelo processo de privatização.

5.2 - Dados das principais ferrovias do Brasil

ALL – América Latina Logística

Receita Total Bruta (R\$. 10³):

1999 – 285.554

2000 – 203.076

2001 – 437.637

2002 – (até março) 98.571

Extensão da Malha: 15.628 km. No Brasil são 7,2 mil km e na Argentina 8,5 mil km (centro-oeste da Argentina até o Chile).

CFN – Cia Ferroviária do Nordeste

Receita Total Bruta (R\$. 10³):

1999 – 32.908

2000 – 28.029

2001 – 24.137

2002 – (até março) 5.974

Extensão da Malha: 4.238 km.

EFC – Estrada de Ferro Carajás

Receita Total Bruta (R\$. 10³):

1999 – 224.896

2000 – 266.218

2001 – 377.740

2002 – (até março) 6.588

Extensão da Malha: 892 Km.

EFVM – Estrada de Ferro Vitória-Minas

Receita Total Bruta (R\$. 10³):

1999 – 694.500

2000 – 672.768

2001 – 1.121.412

2002 – (até março) 265.113

Extensão da Malha: 905 Km de extensão de linha, dos quais, 594 Km são em linha dupla.

FCA – Ferrovia Centro-Atlântica

Receita Total Bruta (R\$. 10³):

1999 – 247.577

2000 – 261.473

2001 – 299.477

2002 – (até março) 50.802

Extensão da Malha: 7.080 km.

Ferrobán – Ferrovias Bandeirantes

Receita Total Bruta (R\$. 10³):

1999 – 143.041

2000 – 154.376

2001 – 218.798

2002 – (até março) 32.072

Extensão da Malha: 4.236 km

Ferronorte – Ferrovias Norte Brasil

Receita Total Bruta (R\$. 10³):

1999 – N.D.

2000 – 73.200 (a partir de março)

2001 – 133.254 (a partir de abril)

2002 – N.D.

Extensão da Malha: 410 km próprios, que se interligam à malha da FERROBAN, formando um corredor ferroviário de 1310 km até o porto de Santos, para o escoamento da safra de grãos do Mato Grosso.

Ferropar – Ferrovia Paraná

Receita Total Bruta (R\$. 10³):

1999 – 4.052

2000 – 6.103

2001 – 10.894

2002 – 2.045 (até fevereiro)

Extensão da Malha: 250 Km

FTC – Ferrovia Tereza Cristina

Receita Total Bruta (R\$. 10³):

1999 – 15.212

2000 – 28.874

2001 – 23.863

2002 – 5.608 (até março)

Extensão da Malha: 164 km.

MRS - Logística

Receita Total Bruta (R\$. 10³):

1999 – 473.673

2000 – 602.790

2001 – 689.317

2002 – 181.515 (até março)

Extensão da Malha: 1674 km, sendo 1632 km de bitola larga e 42 km de bitola mista.

Novoeste

Receita Total Bruta (R\$. 10³):

1999 – 47.732

2000 – 53.418

2001 – 56.614

2002 – 2.728 (até março)

Extensão da Malha: 1.621 km em bitola estreita.

6 – ESTÁGIO ATUAL E PERSPECTIVA FUTURA DAS FERROVIAS

As demandas atuais da economia brasileira e a competição globalizada impõem índices elevados de produtividade. Para o setor exportador brasileiro, esta baixa produtividade das ferrovias locais é uma das barreiras, tornando o custo de nossos produtos ainda mais elevado.

Além dos problemas estruturais, a conjuntura financeira internacional atinge o país reduzindo o acesso a fontes externas de financiamento e a capacidade de investimentos, acarretando elevação nos custos de importação de materiais e equipamentos.

Os inegáveis malefícios provocados pela elevada participação das rodovias na matriz de transportes brasileiros são amplamente conhecidos. Entretanto, as propostas de soluções para alteração dessa situação estão longe de obter consenso. Um exemplo disso, são defesas incisivas sobre a necessidade de priorizar o transporte hidroviário para obter-se reduções expressivas no “Custo-Brasil”.

Além do fato de que os rios brasileiros são intensamente utilizados para a produção de energia hidroelétrica, o que exigiria enormes investimentos públicos para a construção de eclusas que viabilizassem a transposição das barragens, pois a operação de eclusas não pode ser cobrada aos usuários, deve-se destacar outra característica importantíssima: a bacia hidrográfica brasileira possui baixo potencial para utilização hidroviária, necessitando sempre de operar sob esquemas multimodais.

Em sua maior parte, essa bacia está localizada na Amazônia, ou seja, longe das áreas produtivas e das concentrações populacionais. As demais bacias apresentam uma conformação geomorfológica não adequada para hidrovias, com rios encachoeirados, leitos em formação ou com grande sinuosidade e baixo calado, percorrendo grandes distâncias em paralelo a costa marítima antes de desaguar no oceano, quando o fazem.

São exigidas em todas as bacias transbordos até os portos, o que aumenta o custo da operação nas exportações. Dessa forma, excetuando-se as operações nos rios São Francisco, Tietê (com maior potencial de utilização concentrado no mercado doméstico),

Madeira e Araguaia-Tocantins (para os mercados externos), a malha ferroviária brasileira deve ser considerada a base para a reestruturação do perfil de transporte de cargas no Brasil, de forma que a indústria e a agricultura nacional possam equiparar-se no quesito oferta de rede de transportes às economias desenvolvidas. Em outras palavras, somente com o funcionamento eficiente da malha ferroviária, o Brasil poderá construir uma rede de transportes de baixo custo operacional, que aumente a competitividade das empresas instaladas em território nacional.

Os problemas existentes no setor ferroviário são graves, mas apresentam possibilidades de resolução eficaz em curto prazo. Evidentemente, que uma parcela expressiva da solução depende do cumprimento por parte dos concessionários das metas estabelecidas no processo de privatização da malha ferroviária. Mas para tanto, talvez algumas modificações precisem ser implementadas, especialmente no que se refere à relação entre concessionários, expressa nas cláusulas de tráfego mútuo e/ou direitos de passagem.

Do ponto de vista dos concessionários existe a possibilidade de que os níveis atuais de lucratividade sejam adequados aos recursos investidos e a investir, ou seja, que eles não tenham necessidade de incrementar o fluxo de transporte (ou introduzir novos serviços).

Sem planejamento a longo prazo, medidas de estímulo ao aumento da capacidade de investimento das concessionárias e aporte de recursos públicos(uma vez que o Estado continua dono dos ativos), pouco se pode esperar.

Estima-se que sejam necessários investimentos adicionais aos programados pelas concessionárias da ordem de R\$ 15 bilhões para a retificação de traçados em pontos críticos (existem quase 11 mil passagens de nível consideradas áreas de risco), construção de novos trechos e investimentos em segurança no entorno das ferrovias e suas interseções com grandes centros urbanos.

A recuperação das ferrovias como prioridade em um programa estratégico de desenvolvimento e a utilização adequada das diversas modalidades de transporte torna mais eficiente a logística do setor em todo o país, com reflexos em toda a economia. O

mundo desenvolvido conhece o potencial das ferrovias. Enquanto no Brasil se busca ampliar a velocidade atual dos trens para níveis próximos à média americana de 80 km/hora, nos Estados Unidos - que têm sua malha totalmente privatizada - o governo está com um programa de investimento de US\$ 71 bilhões, capacitando o sistema local a operar em alta velocidade.

A maior parte da movimentação de cargas no Brasil ocorre no sentido Norte-Sul ou em direção às capitais, regiões metropolitanas e grandes cidades, exigindo soluções de regulação, como, por exemplo: definição de regras que possibilitem a prestação de serviços de transportes no sentido Norte-Sul, especialmente através das malhas da CFN, FCA e Ferroban. Esse serviço poderia ser realizado com a utilização pró-ativa dos direitos de passagem, ao invés da possibilidade de exigir operação de tráfego mútuo; estabelecimento de normas que efetivamente possibilitem a circulação de trens de carga no interior das regiões metropolitanas, usando a malha federal sob gestão das companhias de trens urbanos, o que é fundamental para o estabelecimento de modernos e ágeis serviços de logística baseados na multimodalidade e, também exigirá uma regulamentação adequada da legislação o que possibilita a criação do Operador de Transportes Multimodal/OTM.

A solução para essas questões exige atenção especial da Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT), responsável pela regulação do setor, e com responsabilidade por inúmeras outras tarefas a cumprir (regras de tarifação, eliminação de ramais não-competitivos etc.) para que o processo de privatização de ferrovias seja coroado de sucesso e contribua de forma significativa para a redução efetiva do “Custo-Brasil”.

Ainda há muito a ser feito para o país ter uma base de transportes mais equilibrada, com menor domínio do setor rodoviário. Hoje, na matriz de transporte do Brasil, os caminhões respondem por 60% do total transportado e apenas 20% estão com as ferrovias. No mercado de graneis a ferrovia tem um pouco mais de participação: cerca de 28%. Outros 26% são transportados por via marítima, e 42%, por caminhões. Nesta categoria estão incluídos graneis líquidos, uma carga tipicamente ferroviária ou marítima, porque normalmente é concentrada entre pontos definidos. Porém, mesmo nesse segmento que tem um perfil mais adequado para o transporte de grandes massas, a presença

preponderante ainda é a do transporte rodoviário. No mercado de carga geral, representado pelo transporte de produtos e insumos industrializados, a participação das ferrovias é de apenas 7%, contra 91% da modalidade rodoviária.

Essa má distribuição dos meios de transporte ocorre como consequência do comportamento histórico da economia, dos governos e das políticas de transportes. Se considerarmos o total de transporte e a evolução do PIB nos últimos vinte anos, observamos que o volume total transportado tem um comportamento muito parecido com o comportamento do PIB. Isso é lógico porque tudo que é produzido e consumido tem que ser transportado. Quando avaliamos a ferrovia como um todo, vemos que houve uma pequena evolução, que acompanha a evolução da produção total do transporte. Mas quando medimos apenas o desempenho da malha ferroviária concessionada, excluindo a EFVM e a EFC, que são sistemas dedicados, na sua maior parte, ao mercado específico de minério, vemos que essa evolução foi praticamente nula nesse período. Ou seja, as malhas hoje concessionadas transportaram no início da década de 80, aproximadamente, o mesmo que elas transportavam no período pré-privatização.

A utilização maciça do transporte rodoviário ocasiona perdas para o setor produtivo, em decorrência do preço do frete e da falta de capacidade de movimentação. Sobrecarregadas e precárias, as rodovias não conseguem eficiência no transporte de cargas, geram um desperdício avaliado em US\$ 150 milhões anuais e oneram de forma significativa os custos do produto brasileiro, reduzindo a competitividade do país. O desenvolvimento enfrenta barreiras que precisam ser superadas e as ferrovias são a melhor resposta aos desafios da globalização. Em outras palavras, somente com o funcionamento eficiente da malha ferroviária o Brasil poderá construir uma rede de transportes de baixo custo operacional, que aumente a competitividade das empresas instaladas em território nacional.

O Brasil demanda investimentos significativos em infra-estrutura ferroviária, de forma planejada e contínua e uma política pública consistente, agressiva e focada no futuro, que passe a considerar o segmento como estratégico para a economia.

7 - CONCLUSÃO :

Após várias décadas de absorção de grande parte das responsabilidades pela provisão dos serviços de transportes ferroviários de carga, novos desafios foram impostos ao Governo, agora no papel de regulador, depois que foi concluído em 1997 o processo de privatização das malhas da RFFSA, com arrendamento dos ativos operacionais.

A privatização da malha ferroviária brasileira foi concluída no final de 1998 e significou um marco decisivo na retomada do desenvolvimento do transporte ferroviário no país. A ferrovia é o elemento fundamental na construção de opções logísticas multimodais, capazes de reduzir o custo de transporte e contribuir para aumentar a competitividade do setor produtivo brasileiro nos mercados interno e externo.

Um dos desafios após a privatização foi a definição de marcos regulatórios que estabelecessem: (1) a forma de atuação do Governo no exercício de sua nova função; (2) os direitos e obrigações das concessionárias privadas; e (3) os mecanismos de resolução de conflitos entre o poder concedente, as concessionárias e os usuários do transporte ferroviário. Diante deste contexto, a Lei 10.233 de 5 de junho de 2001 criou a ANTT com a missão de regular e padronizar a prestação de serviços de transporte terrestres, bem como monitorar e fiscalizar o cumprimento das obrigações estabelecidas nos contratos de concessões e de arrendamentos.

Os fundos de investimentos federais e estaduais para abertura e remodelação de ferrovias merecem destaque. Eles foram criados na reformulação do setor ferroviário em 1995, pois o Governo concluiu que se não houvessem investimentos, o transporte ferroviário, em condições precárias de operação e com sua infra-estrutura bastante degradada, não conseguiria competir com o rodoviário.

Nos planos para os próximos anos, as ferrovias projetam um crescimento médio anual de 15% do volume transportado, o que possibilitaria atingir uma participação ferroviária no mercado de transporte mais próxima dos padrões internacionais e melhor ajustada às necessidades do mercado. Para atingir este objetivo, é necessário investir na modernização e na expansão do sistema ferroviário, o que lhe dará condições de aumentar

sua participação nos mercados tradicionalmente atendidos pela ferrovia (grãos e minérios) e de conquistar novos mercados, especialmente o de carga geral, onde a concorrência com o sistema rodoviário é mais acirrada e existe maior exigência quanto à qualidade dos serviços.

BIBLIOGRAFIA:

ARAUJO, Helena Caetano de ; PIRES, José Cláudio Linhares. **Regulação e arbitragem nos setores de serviços públicos no Brasil: problemas e possibilidades**. Edição especial de Revista de Administração Pública. Rio de Janeiro - RJ: Fundação Getúlio Vargas, setembro / outubro de 2000.

Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES. **Programa Nacional de Desestatização**: RFFSA. Maio de 1995.

BUZELIM, Francisco. **O Setor Ferroviário**. Curso de Pós-Graduação em Regulação, Defesa da Concorrência e Concessões. Rio de Janeiro. Setembro de 1999.

CAMPOS, Anna Maria; ÁVILA, Jorge Paula Costa; SILVA, Dércio Santiago da. **Avaliação das agências reguladoras: uma agenda de desafios para a sociedade brasileira**. Edição especial da Revista de Administração Pública. Rio de Janeiro - RJ. Fundação Getúlio Vargas, setembro / outubro de 2000.

GOMES, José Maria Machado. **A Economia da Regulação**. Curso de Pós-Graduação em Regulação, Defesa da Concorrência e Concessões. Rio de Janeiro - RJ. Julho de 1999.

GUIMARAES, Inês Cristina Oliva. **Ferrovias brasileiras: situação das privatizações**. Monografia da disciplina Sistema de Transporte Ferroviário. Rio de Janeiro - RJ. Instituto Militar de Engenharia, outubro de 1997.

PECI, Alketa. **Novo marco regulatório para o Brasil da pós-privatização: o papel das agências reguladoras em questão**. Anais do 23º encontro da ANPAD. Foz do Iguaçu-PR: ANPAD, 1999.

RFFSA / ARREN. **O processo de desestatização da RFFSA**. Relatório de acompanhamento das metas contratuais de concessões. Rio de Janeiro - RJ, 2001.

RFSSA / DED. **Estradas de ferro no Brasil e no mundo**. Publicação comemorativa da I Assembléia Geral da ALAF. Rio de Janeiro - RJ, setembro de 1965.

RFSSA / DRP. **História das estradas da Rede Ferroviária Federal S.A.**. Publicação da RFSSA. Rio de Janeiro - RJ, junho de 1960.