

A indústria metroferroviária e a realidade brasileira nos setores público e privado

A situação brasileira, tanto no setor de transporte de cargas como no de passageiros, apresenta as mesmas distorções na sua matriz de transporte.

Massimo A. Giavina-Bianchi *

Após 10 anos do arrendamento da malha ferroviária brasileira, a situação no setor de transporte de cargas começa a melhorar e a tendência é de que a sua matriz de transporte seja readequada dentro dos padrões internacionais – meta a ser atingida somente nos próximos 10 anos. A grande novidade é que finalmente o setor público (executivo) começa a entender o seu papel fundamental, que não é só o institucional, mas também na sua regulamentação e na sua participação direta e indireta.

A baixa eficiência da cadeia de logística de transporte de cargas, desde a sua origem no campo e/ou na indústria até o seu destino, seja no Brasil ou no exterior, é um dos grandes gargalos para a obtenção da competitividade do produto brasileiro.

No setor de transporte de passageiros a matriz de transporte nas grandes cidades encontra-se totalmente distorcida entre os diferentes modais que compõem essa matriz. Diferentemente do setor de cargas, somente agora as autoridades públicas, principalmente o Ministério das Cidades e as Secretarias dos Estados, começam a acordar sobre a

grave distorção, que se acentuou com a Constituição de 1988.

Passaram-se quase 20 anos e só agora os governos Federal e Estadual começam a entender que a sua participação é fundamental para que a sociedade tenha a mobilidade correta.

A distorção dessa matriz tem grande contribuição no aumento da poluição atmosférica, sem contar, ainda, a perda da produtividade dos trabalhadores pelas horas perdidas nos congestionamentos das grandes cidades, além de causar, nas classes mais necessitadas de transporte de massa, um grande desgaste diário já no início da jornada de trabalho.

Recentemente o governo federal enviou ao Congresso Nacional diversas medidas provisórias relativas ao Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) - 2007-2010, que contemplam investimentos de R\$ 7,9 bilhões para o setor de cargas e R\$ 3,1 bilhões para o de passageiros. Embora modestos, esses investimentos representam o início do engajamento do governo nesses setores.

Cabe agora à sociedade organizada pressionar as autoridades governamentais para um maior envolvimento, e aqui

não estamos falando só no que tange a investimentos, mas principalmente na parte que lhes cabe, que são:

- > na regulamentação das agências reguladoras – transporte de cargas e passageiros;
- > na implantação efetiva da Lei 9611/98 da OTM (Operador de Transporte Multimodal) – transporte de cargas;
- > na segurança jurídica-regulatória a longo prazo – transporte de cargas e passageiros;
- > na redução da incidência de impostos para a indústria metroferroviária, que hoje é da ordem de 33% - transporte de passageiros;
- > no cumprimento dos pagamentos em dia nos contratos com os órgãos públicos (principalmente no setor de transporte de passageiros);
- > nas condições de isonomia nas concorrências internacionais exigindo conteúdo mínimo nacional - (vide setor de plataformas de petróleo) - transporte de passageiros;
- > na linha de financiamento (BNDES), em particular utilizando o FAT (Fundo de Amparo ao Trabalhador) - transporte de cargas e passageiros;

> na destinação correta dos recursos da Cide – transporte de cargas e passageiros;

> na redução da tarifa de energia de tração para o transporte público, isto é, retornar a reduções estabelecidas no passado nas tarifas pelo DNAE (Departamento Nacional de Águas e Energia), pois a perda de receita (consumo) das concessionárias de energia elétrica é insignificante. A tarifa atual tem grande incidência na fixação do custo do bilhete (cerca de 1/3) – transporte de passageiros.

Atualmente, o quadro da indústria metroferroviária se apresenta totalmente diferente do passado, quando dependia única e exclusivamente do Estado, que não tinha condições de administrar, investir e manter os seus serviços, tanto de transporte de cargas como de passageiros.

A consequência desse quadro, principalmente pela inadimplência nos pagamentos pelo Estado, foi praticamente a destruição da indústria metroferroviária. Entretanto, com o arrendamento das ferrovias de cargas pela iniciativa privada, que inicialmente desconfiou da possibilidade da indústria brasileira atender, buscando a importação, os concessionários tiveram uma agradável surpresa. Pois das cinzas que restavam da indústria, esta ressurgiu como a ave mítica grega Fênix.

No transporte de passageiros, que se manteve basicamente ligado ao Estado, salvo alguns casos, como no Rio de Janeiro, que passaram para a iniciativa privada, a indústria vem atendendo e desempenhando o seu papel fornecendo equipamentos e sistemas no estado-da-arte, apesar da contínua falta de recursos para investimentos.

Aguarda-se um novo ciclo de investimentos, tanto público como privado que, sem dúvida, a indústria saberá atender com equipamentos e sistemas com tecnologia de ponta. Entretanto, é necessário que as autoridades governamentais cumpram as suas partes, principalmente dando a isonomia com relação aos concorrentes do mercado externo, em particular, exigindo uma porcentagem mínima do conteúdo local. Assim fazem

do, estaremos preservando a indústria nacional, sem protecionismo, mas sim permitindo investimentos em programas e desenvolvimento de novos produtos.

O produto "eventualmente" importado torna-se, a médio e longo prazo, muito caro. Quando importamos equipamentos metroferroviários que devem ter uma vida útil longa, esses necessitam, a médio e longo prazo, de peças de reposição que são, sem dúvida, mais caras e a sua manutenção muito mais demorada, entre outros fatores. Essas dificuldades que são hoje, uma realidade, causam uma redução na vida útil desses equipamentos – exemplos não faltam. Isso representa que os recursos são mal empregados.

Outro fator prejudicial que se constata é que a indústria nacional não tem os seus pagamentos feitos pontualmente, fato este que não ocorre quando os equipamentos são importados.

Em nível macroeconômico, a importação de equipamentos apresenta fatores mais graves para o Brasil, pois gera um aumento do endividamento em moeda forte, onera a balança comercial e reduz o nível de empregos no Brasil. Não podemos deixar de considerar que o operário

brasileiro gasta o seu salário no supermercado da esquina, na padaria etc., gerando mais empregos e arrecadação de impostos. É um jogo onde todos saem ganhando – Estado e sociedade.

Pode-se afirmar que o engajamento do governo, principalmente com o lançamento do PAC, começa a cumprir o seu papel. A indústria está pronta:

> no que tange ao setor de transporte de cargas, já temos condições de um crescimento sustentável;

> no transporte de passageiros nas grandes cidades vislumbramos, através da implantação dos projetos das PPP (Parceria Público Privada), e a participação de organismos de financiamento tanto nacional (BNDES) como internacionais (BIRD e BID), a efetiva retomada na implantação de sistemas de transporte de passageiros.

Assim fazendo, estaremos proporcionando, não só uma melhor qualidade de vida para o cidadão brasileiro, mas também contribuindo para a redução do aquecimento global.

eda

* Executivo-chefe da Trans Sistemas de Transportes S.A. – T TRANS e diretor-delegado da FIESP – SIMEFRE (Sindicato Interestadual da Indústria de Materiais e Equipamentos Ferroviários e Rodoviários).