



Ferrovias

Pesquisa analisa concessionárias no Brasil

O segundo meio mais importante na matriz de transportes brasileira é o ferroviário que, nos últimos anos, aumentou a sua capacidade e se tornou primordial para suprir o mercado interno e as exportações de commodities minerais, siderúrgicas e agrícolas. A fim de avaliar essa evolução do transporte ferroviário no Brasil, o pesquisador Rafael Antonio Cren Benini, da Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz (Esalq), averiguou a concentração na in-

dústria de transporte ferroviária brasileira. Ele verificou se as metas estabelecidas às concessionárias para investimento, aumento de produção e redução dos acidentes foram atingidas.

Desde a privatização, em 1997, até 2008, as ferrovias brasileiras praticamente dobraram a 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 Beni-

ni, 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%.

A pesquisa 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, a comparação técnica entre as concessionárias, entre o Brasil e 11 países, e entre as malhas privatizadas pelo Governo Federal

mostrou que concessionárias que transportam commodities minerais são mais eficientes 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.

Foi verificado, ainda, que as malhas privatizadas tiveram grandes aumentos de produtividade por empregado e densidade, mas que somente na malha Nordeste houve uma queda de preço.