

**ELVIS BARBOSA**

**FERROVIAS DO ESTADO DO PARANÁ: UMA ANÁLISE  
DA INFRA – ESTRUTURA DE LOGÍSTICA E INVESTIMENTOS APÓS A  
DESESTATIZAÇÃO**

Monografia apresentada como requisito parcial à conclusão do Curso de Ciências Econômicas, do Setor de Ciências Sociais Aplicadas da Universidade Federal do Paraná.

Orientador: Professor Walter Shima.

**CURITIBA**

**2004**

## TERMO DE APROVAÇÃO

ELVIS BARBOSA

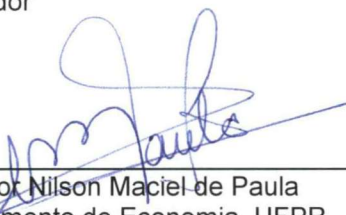
FERROVIAS DO ESTADO DO PARANÁ:  
UMA ANÁLISE DA INFRA-ESTRUTURA DE LOGÍSTICA E INVESTIMENTOS  
APÓS A DESESTATIZAÇÃO

**Monografia aprovada como requisito parcial para obtenção de grau de Bacharel no Curso de Ciências Econômicas, Setor de Ciências Sociais Aplicadas da Universidade Federal do Paraná, pela seguinte banca examinadora:**



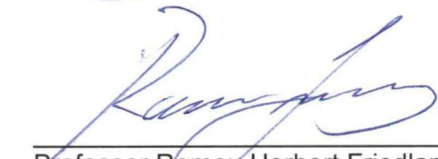
---

Professor Walter Tadahiro Shima  
Departamento de Economia, UFPR  
Orientador



---

Professor Nilson Maciel de Paula  
Departamento de Economia, UFPR  
1.º Membro da Banca Examinadora



---

Professor Romeu Herbert Friedlander Jr.  
Departamento de Economia, UFPR  
2.º Membro da Banca Examinadora

Curitiba, 14 de dezembro de 2004.

## **DEDICATÓRIA**

Dedico este trabalho à minha família, aos meus amigos da UFPR que me acompanharam todos esses anos e aos meus próprios esforços, pois aprendi que sem vontade e perseverança nunca atingiremos nossos objetivos.

## **AGRADECIMENTOS**

A **DEUS**, que me deu vida e inteligência, e que me dá força para continuar a caminhada em busca dos meus objetivos.

Aos meus pais, Clenio e Sirley que me ensinaram a não temer desafios e a superar os obstáculos com humildade.

Ao Professor Walter Shima pelo incentivo e orientações dadas para a realização da monografia.

E aos demais, que de alguma forma contribuíram na elaboração deste trabalho.

## **EPIGRAFE**

Ter uma vida sem objetivos é pior que estar morto, porém esses objetivos devem considerar a necessidade de crescimento espiritual do homem. Conhecer Deus e a si próprio torna-se essencial ao alcance da felicidade e plenitude do indivíduo.

(o autor)

## SUMÁRIO

LISTA DE SIGLAS.....	vi
LISTA DE ILUSTRAÇÕES.....	vii
LISTA DE TABELAS.....	viii
TERMINOLOGIA BÁSICA.....	ix
RESUMO.....	x
INTRODUÇÃO.....	1
<b>1 BASE TEÓRICA DO ESTUDO.....</b>	<b>3</b>
1.1 PRIVATIZAÇÃO DO SETOR DE TRANSPORTES NO BRASIL.....	6
1.2 TEORIAS DA REGULAÇÃO.....	7
1.2.1 Análise Normativa como uma Teoria Positiva.....	8
1.2.2 Teoria da Captura.....	8
<b>2 O PROCESSO DE PRIVATIZAÇÃO DO SETOR FERROVIÁRIO.....</b>	<b>10</b>
2.1 AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT.....	13
2.2 UM BREVE HISTÓRICO SOBRE O DESENVOLVIMENTO DO SISTEMA FERROVIÁRIO NACIONAL.....	15
2.3 A HISTÓRIA DO TREM NO PARANÁ.....	17
<b>3 ESTRADA DE FERRO PARANÁ OESTE – FERROESTE.....</b>	<b>20</b>
3.1 CONTRATO DE SUBCONCESSÃO DA FERROPAR.....	22
3.2 ANÁLISE DO DESEMPENHO DA SUBCONCESSÃO - FERROPAR.....	25
3.2.1 Metas de Investimentos e Produção.....	26
<b>4 FERROVIA SUL ATLÂNTICO S.A. – ALL.....</b>	<b>28</b>
4.1 CONTRATO DE CONCESSÃO – ALL.....	28
4.2 UMA ANÁLISE DO DESEMPENHO DA CONCESSÃO – ALL.....	31
4.2.1 Metas de Investimentos e Produção.....	31
<b>5 CONCLUSÕES.....</b>	<b>33</b>
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	36
ANEXOS.....	38

## LISTA DE SIGLAS

AGEF	- Rede Federal de Armazéns Gerais Ferroviários
ALL	- América Latina Logística S/A
ANTT	- Agência Nacional de Transportes Terrestres
BIT	- Banco de Informações dos Transportes
BNDES	- Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
DNIT	- Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes
FERROESTE	- Estrada de Ferro Paraná Oeste S/A
FERRONORTE	- Ferrovia Norte Brasil S/A
FERROPAR	- Ferrovia Paraná S/A
GEMON	- Geral de Engenharia de Montagem S/A
INSS	- Instituto Nacional de Seguridade Social
PND	- Programa Nacional de Desestatização
REFER	- Fundo de Pensão dos Ferroviários
RFFSA	- Rede Ferroviária Federal S/A
RTF	- Regulamento dos Transportes Ferroviários
SIADE	- Sistema de Acompanhamento do Desempenho das Concessionárias de Serviços Públicos de Transporte Ferroviário

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

GRÁFICO 1 – SALDO DA BALANÇA COMERCIAL PARANAENSE – 1991/2003.....	19
GRÁFICO 2 – INVESTIMENTOS PREVISTOS/REALIZADOS – FERROPAR – 1996-2003.....	27
GRÁFICO 3 – PRODUÇÃO PREVISTA/REALIZADA – FERROPAR – 1996- 2003.....	28
GRÁFICO 4 – INVESTIMENTOS META/REALIZADO – ALL – 1996- 2003.....	32
GRÁFICO 5 – PRODUÇÃO PREVISTA/REALIZADA – ALL – 1996-2003.....	33
MAPA 1 – MALHA FERROVIÁRIA DA FERROESTE.....	40
MAPA 2 – MALHA FERROVIÁRIA DA ALL.....	41
FIGURA 1 – ATUAL ORGANOGRAMA ADMINISTRATIVO DA ANTT.....	42

## LISTA DE TABELAS

TABELA 1 – DISTRIBUIÇÃO INTERMODAL DE CARGAS NO BRASIL (1996 2000).....	01
TABELA 2 – A DESESTATIZAÇÃO DAS MALHAS DA RFFSA.....	13
TABELA 3 – FERROVIAS FISCALIZADAS PELA ANTT.....	15
TABELA 4 – PAUTA DE EXPORTAÇÕES DO PARANÁ (PRINCIPAIS PRODUTOS – 2003/2004).....	20
TABELA 5 – VALORES DA CONCESSÃO E DO ARRENDAMENTO – FERROPAR.....	23
TABELA 6 – META DE TRANSPORTE ANUAL DE PRODUTOS (EXPORTAÇÃO) – FERROPAR.....	24
TABELA 7 – META DE PRODUÇÃO ANUAL ALL.....	30

## TERMINOLOGIA BÁSICA

- TU (tonelada útil tracionada) – total de carga movimentada na malha, no transporte remunerado
- TKU (tonelada km útil) – representa o somatório dos produtos das TU tracionadas pelas distâncias de transporte na própria malha, inclusive de tráfego mútuo e de direito de passagem
- Trem.km (trem x quilometro) – somatório do percurso dos trens, inclusive os de serviço

## RESUMO

Este trabalho investiga, através de uma análise das regras que regulam os setores de infra-estrutura no Brasil, os fatores que determinam a expansão e investimentos nos transportes ferroviários de produtos no estado do Paraná. Com o aumento expressivo da participação brasileira no comércio internacional, principalmente na exportação de produtos agrícolas (soja, milho e outros) a partir do início da década de 90, a logística de transporte das matérias precisava urgentemente ser melhorada, tendo em vista ainda que o transporte rodoviário se tornara bem mais oneroso aos agentes econômicos (produtores, transportadoras e o Estado). Devido ao baixo poder de aplicação de recursos, o Estado não teve a competência necessária à manutenção e expansão operacional das ferrovias no Brasil e, conseqüentemente, a privatização do setor foi inevitável. Desde 1996 a malha sul está sendo administrada pela iniciativa privada, conforme Lei das Concessões (8.987/95), tendo o BNDES como agente executor do programa e o governo passa a executar, através das agências reguladoras e do ministério dos transportes, a regulação e gestão do setor. Porém, devido a problemas relacionados aos interesses das classes e/ou categorias sociais mais favorecidas e organizadas, ou seja, interesses políticos influenciando decisões econômicas, existem problemas de definição das regras, bem como faltam instrumentos de controle sobre as obrigações das empresas que obtiveram direito a exploração deste mercado. A presente monografia procura definir também o papel de cada agente econômico, analisando também o setor como sendo estratégico ao crescimento sustentado do Brasil.

## INTRODUÇÃO

As riquezas naturais brasileiras e sua vocação agrícola determinam que se desenvolvam no país as suas potencialidades agro-industriais, possibilitando ainda uma maior competitividade de seus produtos no exterior. Com base nessas características é que o estudo em questão se fez necessário.

Conforme dados da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT (2000), o principal meio de escoamento da safra brasileira é o modal rodoviário com média de 60% entre os anos de 1996 à 2000, tendo o modal ferroviário participação média de 20% para o mesmo período. Esse fato explica o encarecimento da comercialização e o aumento dos custos de produção. Sabe-se que com o crescimento do modal ferroviário haverá igualmente redução no consumo de combustível, menor custo na conservação de rodovias e maior segurança para quem as usa.

Segundo estudos efetuados pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, na sua publicação mensal chamada *SINOPSE ECONÔMICA*, existe uma previsão de crescimento da economia brasileira – PIB em 2004, com índice de 4,1% e para 2005 de 4,2%, conforme mediana das expectativas do mercado coletadas pelo Banco Central do Brasil em 23/07/2004. Verifica-se ainda o crescimento substancial de 43% nas exportações de produtos agrícolas, comparando-se aos primeiros semestres de 2003 e 2004, com decréscimo de 31% nas importações. Portanto se fazem necessários investimentos para o crescente aprimoramento da capacidade logística de transportes e infra-estrutura de armazenamento e distribuição da produção no Brasil e conseqüentemente no Paraná.

A taxa de crescimento anual do PIB paranaense ficou, no período de 1990/1994, em média 4,9% ao ano, acima da média nacional de 2,3%, tendência essa que se manteve, superando o desempenho da economia brasileira também no período de 1995/2003. A taxa média de expansão da economia paranaense deve ser de 6% no ano de 2005, enquanto para o Brasil, no mesmo período, a projeção é de um crescimento anual de 4,5% a 5%, conforme dados fornecidos pelo IPARDES (2004).

No estado as ferrovias estão sob concessão de duas empresas privadas, as quais são a América Latina Logística S/A – ALL, que controla a maioria da malha ferroviária do sul do país, e a Ferrovia Paraná S/A – FERROPAR, que obteve a subconcessão do governo paranaense, controlando 248 km de vias férreas.

O objetivo principal da presente monografia é analisar a atual situação da estrutura do transporte ferroviário no Paraná e se os investimentos previstos nos contratos de concessão foram realmente efetuados pelas concessionárias no que se refere a melhorias na infra-estrutura de logística de transportes de bens e/ou produtos, no período de 1996 à 2003.

Para tanto, o trabalho em questão está dividido da seguinte forma: no primeiro capítulo serão destacadas as características de regulamentação dos setores de infra-estrutura no Brasil, segundo estudos do BNDES, e as teorias correspondentes ao tema. Após, no capítulo dois, serão demonstrados os cenários referentes as ferrovias no âmbito nacional e paranaense, tendo como discussão as características do transporte, destacando ainda a evolução histórica do setor no Brasil e no Paraná, enfatizando também a análise dos motivos que levaram o Governo Federal a incluir as ferrovias no PND, bem como a criação e competências atribuídas à ANTT. Nos capítulos três e quatro destacam-se as duas empresas (concessionárias) que estão atualmente responsáveis pelo transporte de cargas via ferrovias no Paraná, a análise dos contratos, bem como informação dos dados estatísticos sobre investimento e produção (realizado/meta).

Por fim, no capítulo cinco a conclusão apresenta os principais problemas e vantagens de privatização das ferrovias no Paraná, destacando ainda algumas medidas que podem ser tomadas para melhorar a regulamentação do setor.

Para que o presente trabalho acadêmico possa ter maior clareza, existem alguns objetivos específicos que serão analisados, os quais são:

- a) destacar a importância da ANTT como órgão regulador do setor ferroviário no Brasil (papel do Estado);
- b) efetuar análise dos contratos de concessão;
- c) estudar os benefícios da privatização do setor ferroviário, apontando os índices de crescimento da malha e dos investimentos;
- d) analisar a regulamentação do Estado no que se refere aos setores de transporte no Brasil, focando no setor ferroviário.

## 1 BASE TEÓRICA DO ESTUDO

A perda progressiva da capacidade de investimento em infra-estrutura pelo Estado brasileiro com o conseqüente comprometimento da qualidade e da expansão e modernização dos serviços públicos, incentivou a aprovação da Lei de Concessões (PIRES; PICCININI, 2000).

A substituição do Estado pela iniciativa privada na operação dos setores de infra-estrutura vem exigindo o desenvolvimento de novos marcos regulatórios para garantir os investimentos necessários, promover o bem-estar dos consumidores e usuários e aumentar a eficiência econômica. No caso específico da infra-estrutura, em razão de os investimentos serem suporte para as demais atividades econômicas e permitirem a integração do espaço nacional, a relação custo-benefício privada tende a ser inferior a social, podendo gerar um volume de investimentos inferior ao socialmente desejável. Em um contexto de existência de um único provedor de determinado serviço de infra-estrutura, a regulação assume o papel crucial de extrair a renda de monopólio em prol dos consumidores, procurando reproduzir, por meio de diversos mecanismos administrativos e jurídicos, as condições ideais de concorrência, procurando ainda aproximar do social o retorno privado (PIRES; PICCININI, 2000).

Existem alguns instrumentos regulatórios que proporcionam um maior controle e possibilitam o cumprimento de tais exigências.

Objetivos da Regulação:

- a) buscar eficiência econômica (menor custo para o usuário);
- b) evitar abuso do poder de monopólio;
- c) assegurar o serviço universal;
- d) assegurar a qualidade do serviço prestado;
- e) estabelecer canais para atender as reclamações dos usuários ou consumidores sobre a prestação de serviços;
- f) estimular a inovação;
- g) assegurar a padronização tecnológica;
- h) garantir a segurança e proteger o meio-ambiente.

É importante destacar o fenômeno da informação assimétrica o qual envolve duas dimensões principais, uma exógena e outra endógena às firmas, as quais são:

a **seleção adversa** onde o regulador não tem o mesmo nível de informações que a firma regulada a respeito de fatores exógenos que afetam a eficiência da firma (tecnologia, comportamento da demanda, etc.) e o **perigo moral** onde somente a firma tem conhecimento do resultado de determinados movimentos intrinsecamente endógenos (custos, resultado de medidas administrativas, etc.), o que possibilita à empresa regulada manipulação com objetivo de obtenção de vantagens na revisão dos contratos ou na estipulação das metas regulatórias (PIRES; PICCININI, 2000).

Atualmente, ainda segundo PIREs e PICCININI (2000), verificam-se duas tendências regulatórias. Uma é a introdução de mecanismos de incentivos para tornar mercados caracteristicamente de monopólio natural em mercados competitivos. Outra tendência é uma forma de intervenção regulatória indireta, por meio do estímulo e do monitoramento de uma estrutura competitiva para a indústria, visando criar o ambiente mais neutro possível para todos os agentes. São os Instrumentos regulatórios:

- a) agências independentes – em relação ao governo ou qualquer agente do setor, diretoria estável para viabilizar as decisões, especialização para evitar assimetria de informações ou risco de captura pelas firmas reguladas, transparência através de canais de comunicação com os consumidores e órgãos de representação e o estabelecimento de regras claras para gestão das agências;
- b) Controle de entrada e saída – barreiras institucionais à entrada e saída de empresas no mercado;
- c) regulação da concorrência – deve estar presente no período de transição de um ambiente monopolista para outro competitivo, devido as fortes assimetrias entre as empresas incumbentes e as entrantes;
- d) definição das tarifas e introdução de mecanismos de incentivos – garantir preços baixos, elevados níveis de produção, resolver tensões e introduzir mecanismos de introdução à eficiência dinâmica (inovações de produtos e processos que resultem redução futura de custos, preços e melhor qualidade) ;
- e) monitoramento dos contratos de concessão – definição de metas de desempenho e códigos de conduta para o atendimento dos usuários, estabelecendo multas e penalidades pelo não cumprimento.

O maior desafio regulatório nos setores de infra-estrutura é a criação de um ambiente que, simultaneamente, atraia investimentos privados, em especial, para a modernização e a expansão dos diversos segmentos, e promova o aumento do bem-estar do consumidor.

O setor de transportes tem a presença de diversas concessionárias privadas em seus diferentes segmentos, porém com precária regulamentação e inexistência de agências independentes. Conforme estudos efetuados pela RFFSA e o BNDES (1995), a exploração econômica das atividades é feita sob regime de monopólio natural e a entrada é regulamentada por meio de concessão, permissão ou autorização, sendo que a exploração da malha ferroviária é precedida de licitação para outorga de concessão por um período de 30 anos. Ainda não existe uma articulação entre as diversas instâncias regulatórias dos segmentos de transportes no Brasil, fato esse que não proporciona a elaboração de políticas eficientes de defesa da concorrência no setor. No caso das ferrovias, os editais e os contratos de concessão estabeleceram obrigações de interconexão com outras linhas e de execução de tráfego mútuo de outras concessionárias, além de estipular mecanismos de controles de concentração acionária de capital (proibição de que um acionista detenha mais do que 20% do capital votante ao longo do prazo de concessão, salvo com autorização do poder concedente).

Destaca-se também que referente a regulação tarifária no setor ferroviário, existem, em contrato, limites mínimo e máximo para os serviços, de acordo com a distância, tipo de produto e região geográfica, sem definição explícita de metodologia de cálculo. A qualidade na prestação dos serviços e a segurança é medida através de níveis mínimos anuais de produção e taxas anuais de redução no índice de acidentes. Os contratos estipulam planos trienais de investimentos, com detalhamento dos projetos, de seus custos e de seu programa de implantação, sendo as concessionárias passíveis de multa no caso do não cumprimento.

Há uma grande necessidade de centralização da regulamentação do setor dos transportes em agências independentes – nos níveis municipal, estadual e federal – substituindo o poder decisório que vem sendo desempenhado por uma série de comissões de caráter colegiado.

## 1.1 PRIVATIZAÇÃO DO SETOR DE TRANSPORTES NO BRASIL

Conforme CASTRO (2002), com a necessidade de privatização do setor de transportes no Brasil, tendo em vista as estruturas antiquadas e onerosas existentes na operação e administração do sistema, o Estado deve efetuar uma maior regulação da atividade privada no setor (mistura de elementos competitivos e monopolísticos na oferta). A criação de uma agência reguladora forte, independente e transparente possibilitará a instituição de condutas empresariais de acordo com o interesse público. Os contratos devem vigorar pelos próximos 30 anos, ou 60, em caso de prorrogação. Após a privatização, em 2000, o efetivo da RFFSA foi reduzido de 40 para 20 mil funcionários, sendo este número reduzido para os atuais 11.500 trabalhadores.

A contribuição fiscal das privatizações no setor de transportes foi pouco significativa em relação aos gastos preparatórios, o que mostra que o setor depende de grandes investimentos públicos para manter níveis adequados de serviços e expansão da capacidade de oferta (CASTRO, 2002).

Existem muitas questões pendentes, as quais são:

- a) máximos tarifários e usuários cativos, aonde não se chega a um acordo entre usuário e concessionária a respeito do preço do transporte com base nos custos, cabendo ao poder concedente estipular;
- b) o limite tarifário inferior, procurando evitar a competição desleal de preços abaixo do custo incremental e o benefício financeiro mínimo à concessionária;
- c) as tarifas e o equilíbrio econômico-financeiro do concessionário;
- d) a conectividade do sistema ferroviário, onde devem ser definidas cláusulas de abertura ao tráfego de outros operadores.

Segundo VISCUSI, VERNON e HARRINGTON (2000, cap. 10), na sua teoria sobre a regulação e regras *antitruste*, o Estado usa o instrumento da regulação como forma de sanção ou coerção com o propósito de restringir a decisão dos agentes econômicos. As variáveis mais reguladas são: o preço, a quantidade ofertada ou demandada, controle de entrada e saída de firmas e ainda a qualidade do produto (definição de seus indicadores) e o investimento, seus níveis. O processo

de regulação é dividido em fases, sendo que na primeira definem-se os poderes regulatórios através de legislação específica, onde as partes envolvidas são representadas pelos legisladores e na segunda o que for decidido é implantado, neste momento é que a responsabilidade passa a ser dos agentes reguladores.

## 1.2 TEORIAS DA REGULAÇÃO

A regulação de um certo segmento econômico, segundo o Modelo de Stigler (VISCUSI; VERNON; HARRINGTON, 2000, cap. 10), é a imposição do Estado sustentada pela ameaça de sancionar a ação dos indivíduos ou organizações, tendo com o uso da coerção o objetivo de restringir a decisão dos agentes econômicos. As variáveis mais reguladas são:

- a) o preço – consiste na ação de tabelar um preço fixo que a firma deve cobrar ou estabelecer limites de preço dentro de algum limite ou estrutura de preço;
- b) a quantidade – as restrições na quantidade podem ser usadas com ou sem regulação de preço ou determinar o atendimento de toda a demanda no preço regulado;
- c) número de firmas – trata-se do controle de entrada e saída, sendo o mais relevante e eficaz, pois é o mesmo que permite o maior ou menor grau de concorrência. Se usado juntamente com a regulação dos preços pode-se alcançar, teoricamente, a universalização e o ótimo limite da concorrência;
- d) qualidade do produto e investimento – no que se refere a qualidade a mesma é pouco regulada devido ao elevado custo de cumprir tendo em vista a difícil definição dos indicadores. O investimento também é regulado, porém com pouca frequência. Trata-se da definição de metas a cada determinado período, estabelecendo graus de cobertura ou atendimento á determinadas parcelas da população.

Dentro da teoria em questão existem duas fases do processo de regulação. Na primeira, o Governo, juntamente com diversos agentes, estabelece uma legislação que define os poderes regulatórios sobre um determinado setor. Dentro desta fase do processo verifica-se que tanto firmas quanto consumidores iniciam

pressões para influenciar as decisões. Os legisladores, que são representantes dos agentes econômicos, são muito importantes.

A segunda fase abrange a implementação da legislação, a qual responsabilidade de aplicação é da agência regulatória. Os reguladores passam a ser peças chave e substituem os legisladores. As firmas entrantes potenciais passam a buscar formas de entrar no mercado.

### 1.2.1 Análise Normativa como uma Teoria Positiva

Ainda sob a análise de VISCUSI, VERNON e HARRINGTON (2000, cap. 10) onde se define que a regulação existe tendo em vista a existência de imperfeições ou falhas de mercado que impedem a concorrência (Monopólio Natural e Externalidades), consistindo na regulação dos preços, da entrada e saída de firmas e o uso do imposto como correção das externalidades, propiciando equilíbrio no(s) mercado(s). No Monopólio Natural apenas uma firma produz uma quantidade socialmente favorável e minimiza custos, tendo em vista que a estrutura necessária e a escala são muitas elevadas. Exemplos são os serviços de utilidade pública. A regulação neste caso se faz necessária tendo em vista o conflito entre Eficiência Alocativa (regulação da entrada e saída de firmas e dos preços, mantendo assim a concorrência) e Eficiência Produtiva (regulação dos preços). Na Externalidade a ação de um agente A afeta a função de produção de outro agente B. A externalidade pode ser positiva ou negativa, sendo que para este último caso a adoção de impostos é necessário á regulação. Exemplos de externalidade negativa: a poluição ou o ruído. A visão é de que a regulação deve acontecer como uma resposta a uma demanda dos agentes para corrigir falhas de mercado. O que a teoria diz porém não explica é que a regulação serve para corrigir falhas de mercado mas é mal administrada pela agência.

### 1.2.2 Teoria da Captura

Uma revisão da história da regulação nos Estados Unidos desde o final do século XIX revela que ela, a regulação, não está fortemente correlacionada com a existência de falhas de mercado, pois se constatou que pelo menos até os anos

sessenta a regulação atuava de forma a favorecer os produtores e, portanto, tendendo a elevar o lucro da indústria.

Conforme a Teoria da Captura (VISCUSI; VERNON; HARRINGTON, 2000, cap. 10), as indústrias é que demandam a regulação, agindo de forma positiva em relação aos produtores. Há a captura dos legisladores ou dos reguladores, passando a indústria a controlá-los conforme seus interesses.

Como existem alguns fatos que as teorias acima não explicam adota-se a abordagem de Stigler, Peltzman e Becker, citados por VISCUSI, VERNON e HARRINGTON (2000, cap. 10), onde se verifica que os grupos de interesse influenciam diretamente na política regulatória. Primeiramente os votantes e grupos de interesse determinam que serão os legisladores, esses, juntamente com o Poder Executivo, determinam a lei regulatória, sempre respeitando os interesses dos grupos como forma de manter sustentação política. O Poder Judiciário aprova ou não o processo regulatório. De uma maneira geral os legisladores, movidos por favorecimentos, controlam os reguladores (orçamento), influenciando todo o processo de regulação – o benefício será maior aos grupos de interesse que estiverem mais organizados. No subsídio cruzado a venda de um produto proporciona a venda de um outro, podendo ser usado como instrumento para redistribuição de renda.

## 2 O PROCESSO DE PRIVATIZAÇÃO DO SETOR FERROVIÁRIO

Conforme estudos efetuados pela ANTT (2000) o modal ferroviário caracteriza-se, especialmente, por sua capacidade de transportar grandes volumes, com elevada eficiência energética, principalmente em casos de deslocamentos a médias e grandes distâncias. Apresenta, ainda, maior segurança, em relação ao modal rodoviário, com menor índice de acidentes e menor incidência de furtos e roubos.

É importante destacar que no Brasil, até meados da década de sessenta, mais da metade dos recursos investidos pelo Estado eram dirigidos ao setor de transportes, caindo para um terço no final dos anos setenta. Após a primeira crise do petróleo houve uma grande expansão e reconstrução da malha ferroviária, fato esse que possibilitou um grande aumento da dívida pública no setor (BARAT, 1978).

O Programa Nacional de Desestatização – PND – foi deflagrado com a promulgação da Lei 8.031, de 12 de abril de 1990, com os objetivos de promover um ajuste fiscal duradouro, diminuir o *déficit* fiscal e o endividamento público, permitindo assim a maior participação do Estado nas áreas sociais. Outras metas do programa foram estimular a reestruturação e a modernização do parque industrial, fortalecendo o mercado de capitais. O Governo promoveu a venda de várias empresas estatais do setor produtivo e sancionou, em fevereiro de 1995, a Lei 8.987, que regulamenta o artigo 175 da Constituição brasileira, relativo ao regime de concessão e prestação de serviços públicos (BNDES, 2000).

Conforme a Associação Nacional do Transporte Ferroviário – ANTF (2004) a Rede Ferroviária Federal passou por diversas crises desde sua criação ao reunir 22 ferrovias despadronizadas, em estado precário e com excesso de pessoal. Por ser uma companhia de grande porte, com linhas estendidas por quase todo o território nacional e apresentando um crônico déficit operacional, os recursos a ela destinados sempre foram insuficientes para atender as necessidades mais imediatas. O mais grave é que a maior parte desses valores visava atender exclusivamente a interesses de *lobbies* políticos ou empresariais, que não tinham qualquer relação com as prioridades da empresa.

A malha da RFFSA e seus equipamentos ficaram rapidamente obsoletos, salvando-se apenas alguns trechos que contavam com financiamento do Banco Mundial – BIRD. A frota de locomotivas, além da idade média elevada, não recebia o suporte financeiro para manutenção adequada, que dependia muito de peças de reposição importadas. Nos trechos mais críticos da via permanente, a RFFSA não conseguia sequer substituir os dormentes podres e os trilhos com desgaste excessivo. Os novos concessionários receberam, portanto, linhas, instalações e equipamentos em estado precário de conservação.

A receita estatal não cobria a despesa com pessoal e combustíveis. A contribuição da empresa como patrocinadora do Fundo de Pensão dos Ferroviários – REFER e o recolhimento ao Instituto Nacional de Seguridade Social – INSS deixaram de ser honrados, levando ao acúmulo de um enorme endividamento, agravado por um passivo trabalhista de grandes proporções.

Segundo informações do Ministério dos Transportes (2004), a RFFSA e sua controlada Rede Federal de Armazéns Gerais Ferroviários – AGEF foram incluídas no Programa Nacional de Desestatização - PND - através do Decreto n.º 473, de 10 de março de 1992. A Lei das Concessões (8.987/95) foi o instrumento legal usado pelo BNDES – agente executor do programa – para regulação do processo de privatização das ferrovias, onde se definiram direitos e obrigações para as partes envolvidas (Concessionárias, Estado e Usuários), bem como o princípio de manutenção do equilíbrio econômico e financeiro do setor.

O modelo de privatização definido para a RFFSA pelo Conselho Nacional de Desestatização, após estudos promovidos pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES, consiste basicamente em: divisão da RFFSA em seis malhas regionais (Nordeste, Sudeste, Sul, Oeste, Centro-Leste e Teresa Cristina), transferência ao setor privado, mediante leilão, da concessão dos serviços de transporte ferroviário e arrendamento dos bens da RFFSA aos novos operadores.

A implementação desse modelo foi iniciada em março de 1996 com o leilão da Malha Oeste (Bauru), seguida pelas Malhas Centro-Leste, em junho, Sudeste em setembro, Teresa Cristina em novembro e Sul em dezembro de 1996. Finalmente foi concluída a privatização da Malha Nordeste em julho de 1997. Em fevereiro de 1998 a Malha Paulista, antiga FEPASA, foi incorporada à RFFSA através do Decreto n.º

2.502 e leiloada em novembro do mesmo ano. No dia 7 de dezembro de 1999 foi assinado o Decreto n.º 3.277 que dispõe sobre a dissolução, liquidação e extinção da Rede Ferroviária Federal.

Antes do processo de desestatização do setor ferroviário a União outorgou para construção e exploração a Ferrovia Norte-Sul, em 29/01/1988, a Estrada de Ferro Paraná Oeste S/A – FERROESTE, em 04/10/1988, e a Ferrovia Norte Brasil S/A – FERRONORTE, em 12/05/1989. Pela análise da tabela 2, observa-se que o período de privatização foi relativamente curto, tendo em vista a necessidade de desonerar o Estado das responsabilidades de manutenção e expansão da malha ferroviária, proporcionando ainda a obtenção de receitas. Cabe destacar que as ferrovias que não foram privatizadas estão atualmente sob gestão do Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes – DNIT, sendo o principal órgão executor do Ministério dos Transportes. O DNIT foi implantado em fevereiro de 2002 para desempenhar as funções relativas à construção, manutenção e operação da infraestrutura dos segmentos do Sistema Federal de Viação sob administração direta da União nos modais rodoviário, ferroviário e aquaviário, substituindo assim o antigo DNER.

TABELA 2 – A DESESTATIZAÇÃO DAS MALHAS DA RFFSA

<b>Malhas Regionais</b>	<b>Data do Leilão</b>	<b>Concessionárias</b>	<b>Início da Operação</b>	<b>Extensão (km)</b>
OESTE	05/03/1996	Ferrovia Novoeste S.A.	01/07/1996	1.621
CENTRO-LESTE	14/06/1996	Ferrovia Centro-Atlântica S.A.	01/09/1996	7.080
SUDESTE	20/09/1996	MRS Logística S.A.	01/12/1996	1.674
TEREZA CRISTINA	22/11/1996	Ferrovia Tereza Cristina S.A.	01/02/1997	164
NORDESTE	18/07/1997	Cia. Ferroviária do Nordeste	01/01/1998	4.534
SUL	13/12/1998	Ferrovia Sul Atlântico S.A. - América Latina Logística S.A.	01/03/1997	6.586
PAULISTA	10/11/1998	Ferrovias Bandeirantes S.A.	01/01/1999	4.236
<b>TOTAL</b>				<b>25.895</b>

FONTE: RFFSA, BNDES

Posteriormente, em leilão realizado pelo Governo do Estado do Paraná no dia 10 de dezembro de 1996, gestão do então governador Jaime Lerner, a FERROESTE subconcedeu sua malha à Ferrovia Paraná S/A – FERROPAR, a qual

obteve direitos de exploração do serviço público de transporte de cargas no trecho construído entre Guarapuava e Cascavel, tendo a via 248 km de extensão.

Para o restante da malha ferroviária paranaense, ocorreu no dia 13 de dezembro de 1996, na Bolsa de Valores do Rio de Janeiro, o leilão da Malha Sul da Rede Ferroviária Federal, a qual foi adquirida pela empresa Ferrovia Sul Atlântico pelo preço de R\$ 216,6 milhões, representando um ágio de 37,8% em relação ao preço mínimo de R\$ 158 milhões estabelecidos pelo BNDES. A partir de março de 1997 a malha referente aos estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul começou a ser operada pela América Latina Logística S/A – ALL (BNDES, 2004).

Conforme a RFFSA (2004), foi decidido em Assembléia Geral Extraordinária realizada no dia 04 de novembro de 2003 pela Comissão de Liquidação a qual aprovou prorrogação do prazo para encerramento da liquidação da RFFSA até 24 de maio de 2004.

## 2.1 AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT

Conforme PIRES e PICCININI (2000), as agências reguladoras desempenham um papel muito importante dentro do contexto das economias modernas, pois são as mesmas que, através de mecanismos legais, efetuarão a definição de regras e/ou metas dos contratos de concessão, bem como a responsabilidade pela fiscalização do cumprimento dos mesmos. Porém destaque-se que para isso a defesa da competitividade e da concorrência justa do mercado deve ser preservada, criando assim incentivos para que as empresas privadas se habilitem a entrar e investir no setor ferroviário.

Dentro deste contexto, destaca-se a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, a qual foi criada através da Lei n.º 10.233, de 5 de junho de 2001, sendo de sua maior competência e responsabilidade efetuar a fiscalização e o acompanhamento do desempenho e a prestação dos serviços efetuados pelas concessionárias do transporte ferroviário no Brasil. Tratam-se de equipes técnicas que exercem ações conforme estabelecido na Lei n.º 8987/95, no Regulamento dos Transportes Ferroviários – RTF, nos Contratos de Concessão e nas Normas Complementares, editados pelo Ministério dos Transportes e pela ANTT para regulamentar a prestação desses serviços.

As ações baseiam-se no acompanhamento do desempenho das concessões, as inspeções de campo, programadas e eventuais, o controle das informações encaminhadas pelas concessionárias, bem como estudos concernentes às empresas ferroviárias e aos serviços prestados pelas mesmas.

As informações mensais enviadas pelas concessionárias ao Poder Concedente formam a base de dados do SIADE – Sistema de Acompanhamento do Desempenho das Concessionárias de Serviços Públicos de Transporte Ferroviário. A resolução n.º 1, de 20 de fevereiro de 2002 aprovou o Regimento Interno e a Estrutura Organizacional da ANTT (anexo 3).

Segundo relatório da própria agência, dos 29.798 quilômetros das ferrovias brasileiras, 28.653 são fiscalizados pela ANTT, sendo que o total da malha federal concedida (RFFSA e demais concessões) somam 28.865 quilômetros, ou seja 97% da rede.

TABELA 3 – FERROVIAS FISCALIZADAS PELA ANTT

CONCESSIONÁRIAS	MALHA	DATA DA OUTORGA	EXTENSÃO (KM)
Ferrovia Novoeste S/A	Oeste	05/03/96	1.621
Ferrovia-Centro Atlântica S/A	Centro-Leste	14/06/96	7.080
MRS Logística S/A	Sudeste	20/09/96	1.674
Ferrovia Tereza Cristina S/A	Tereza Cristina	22/11/96	164
Cia. Ferroviária do Nordeste	Nordeste	18/07/97	4.516
América Latina Logística do Brasil S/A	Sul	13/12/96	6.586
Ferrovias Bandeirantes S/A	Paulista	10/11/98	4.236
Cia. Vale do Rio Doce - CVRD	Estrada de Ferro Vitória-Minas	27/06/97	898
	Estrada de Ferro Carajás	27/06/97	892
FERROESTE (subconcedida ah FERROPAR)	Estrada de Ferro Paraná Oeste	04/10/88	248
		01/03/97	
FERRONORTE	Ferrovias Norte Brasil	12/05/89	512
VALEC - Eng. e Construção Ltda	Ferrovia Norte-Sul	29/01/88	226
<b>11 Concessionárias</b>	<b>12 Malhas Concedidas</b>	<b>1988/1998</b>	<b>28.653 km</b>

FONTE: ANTT

Em análise aos dados da tabela 3 verifica-se que 42% das malhas ferroviárias da RFFSA foram privatizadas ainda em 1996, totalizando 17.125 km de trilhos (60% do total), o que explica a real e urgente necessidade que o Estado tinha de repassar o controle das ferrovias à iniciativa privada, pois segundo a ANTT

(2004) o déficit anual era de cerca de R\$ 300 milhões (valores correntes de 1995). Verifica-se também que a Estrada de Ferro Paraná Oeste foi primeiramente concedida ao governo paranaense (FERROESTE – empresa de capital público) em 1988, sendo que posteriormente, em 1997 o Estado do Paraná subconcedeu o controle e exploração à empresa privada chamada FERROPAR.

A ANTT iniciou em 2002 a elaboração de um programa denominado Ações de Integração e Adequação Operacional das Ferrovias, o qual trabalha objetivamente basicamente desonerar os cofres públicos e obter um incremento da oferta e da qualidade dos serviços. Para isso verificou-se a necessidade de reestruturação operacional das malhas, fortalecimento empresarial das concessões e criação de mecanismo eficaz para fiscalização e controle do desempenho das concessionárias.

Resumidamente, com a implantação das ações espera-se um aumento da oferta de transportes de cargas através de maiores investimento nas vias, a correta definição de novas metas de produção e de redução de acidentes, integração das ferrovias aos demais modos de transportes com redução do custo logístico, maior integração entre as malhas ferroviárias, ampliação de encomendas de material ferroviário e ampliação do mercado de trabalho no setor.

## 2.2 UM BREVE HISTÓRICO SOBRE O DESENVOLVIMENTO DO SISTEMA FERROVIÁRIO NACIONAL

Conforme estudos efetuado por BARAT (1978), as primeiras estradas de ferro foram construídas por empresários privados, com incentivos governamentais. No Brasil, esses investidores eram predominantemente estrangeiros, sobretudo ingleses, franceses e belgas, cujo interesse maior estava voltado para a produção de café. Algumas linhas foram instaladas por concessionários privados brasileiros, com empréstimos externos, mas a maioria deles foi à falência e acabaram transferindo os seus empreendimentos para o Estado.

Em 1889, quando terminou a monarquia, o governo já era proprietário de 3,2 mil quilômetros de linhas férreas, ou seja, um terço do total. O principal fator determinante dessa intervenção foi o peso insuportável que as garantias de juros representavam para os cofres públicos.

No início do período republicano, o Tesouro Nacional foi profundamente abalado pelo pagamento das garantias que eram dadas para atrair capitais privados. Em 1898, a União foi obrigada a reservar um terço do seu orçamento para honrar esses compromissos e, em 1901, o presidente Campos Salles encampou 12 companhias ferroviárias estrangeiras, posteriormente arrendadas a empresários particulares. Em 1912, apenas três concessionárias estrangeiras operavam 60% do sistema ferroviário do país.

Para BARAT (1978), a evolução das ferrovias brasileiras, em síntese, pode ser dividida em três períodos. O primeiro, em 1854, quando surgiu a primeira linha, até o fim da monarquia em 1889, caracterizado pela presença de concessionárias, a maior parte estrangeiras. Ao término desta etapa eram 66 empresas explorando nove mil quilômetros de linhas de diferentes bitolas. O segundo iniciou a partir da proclamação da República, sendo finalizado no início da era Vargas, em 1930, quando se formaram grandes malhas pertencentes a concessionárias do exterior, com exceção da Estrada de Ferro D. Pedro II. No fim dessa fase a extensão total de linhas era superior a 32 mil quilômetros. O terceiro período engloba a fase inicial da industrialização, na década de 30, até a adoção do programa de desestatização em 1995, etapa marcada pela excessiva intervenção do Estado na economia (BARAT, 1978). É importante destacar que no início dos anos 60, durante o governo de Juscelino Kubitchek, o Estado priorizou seus investimentos no modal rodoviário devido, principalmente, as pressões de empresas automobilísticas estrangeiras, as quais queriam promover a expansão do mercado consumidor de veículos automotores de vias terrestres no Brasil.

Foram criadas a RFFSA em 1957 e a FEPASA em 1971, as quais detinham o controle das malhas ferroviárias federais, tendo como principais objetivos evitar a brusca interrupção do tráfego, prevenir o desemprego, propiciar a melhoria operacional, a reorganização administrativa e a recuperação de linhas e material rodante.

Conforme dados da ANTT (2004) o sistema ferroviário brasileiro totaliza atualmente 29.798 quilômetros, concentrando-se nas regiões Sul, Sudeste e Nordeste, atendendo parte do Centro-Oeste e Norte do país. Foram concedidos, aproximadamente, 28.865 quilômetros das vias ferroviárias à iniciativa privada.

## 2.3 A HISTÓRIA DO TREM NO PARANÁ

Em 20 de janeiro de 1880 deu-se início a construção do trecho pioneiro das ferrovias no Paraná. Cinco anos depois estava construída uma das mais difíceis obras de engenharia do mundo, com 110 quilômetros e 387 centímetros de trilhos assentados, 13 túneis escavados na rocha, sendo o maior com 420 metros de comprimento, 41 pontes e viadutos de estrutura metálica, que venceram a Serra do Mar, ligando o Porto de Paranaguá a rua Barão do Rio Branco, na área central de Curitiba (KROETZ, 1990).

Após a inauguração da linha entre Paranaguá e Curitiba, a concessão foi transferida para a Compagnie Generale des Chemins de Fer Paraná, de capital francês, sediada na capital paranaense. Posteriormente a mesma empresa construiu o ramal entre Morretes e Antonina, em 1892, além de ter prolongado a linha tronco, entre 1891 a 1894. Primeiramente até o Porto Amazonas e depois até Ponta Grossa, com 183 quilômetros. Três anos depois foi entregue ao tráfego um ramal de 78 quilômetros, ligando a povoação de Rio Negro à Linha Curitiba – Ponta Grossa. O esqueleto da malha ferroviária paranaense começava a tomar contornos. Em 1910 um novo plano ferroviário estabelecia que a linha tronco (Paranaguá – Ponta Grossa – Curitiba) deveria ter continuidade até Guarapuava, atingindo a região oeste na fronteira com o Paraguai. Esses trilhos nunca foram usados no Paraná, pois foram desviados para o Estado de Santa Catarina e este projeto arquivado (KROETZ, 1990).

Segundo a Secretaria Estadual de Transportes do Paraná (2004) as principais ligações de linhas de ferro no estado são:

a)	Paranaguá – Curitiba	110 km;
b)	Curitiba – Ponta Grossa	179 km;
c)	Ponta Grossa – Guarapuava	257 km;
d)	Ponta Grossa – Apucarana	332 km;
e)	Apucarana – Maringá	72 km;
f)	Apucarana – Londrina	51 km;
g)	Apucarana – Cianorte	256 km;
h)	Ponta Grossa – Pinhalzinho	127 km;
i)	Ponta Grossa – Rio Negro	130 km;

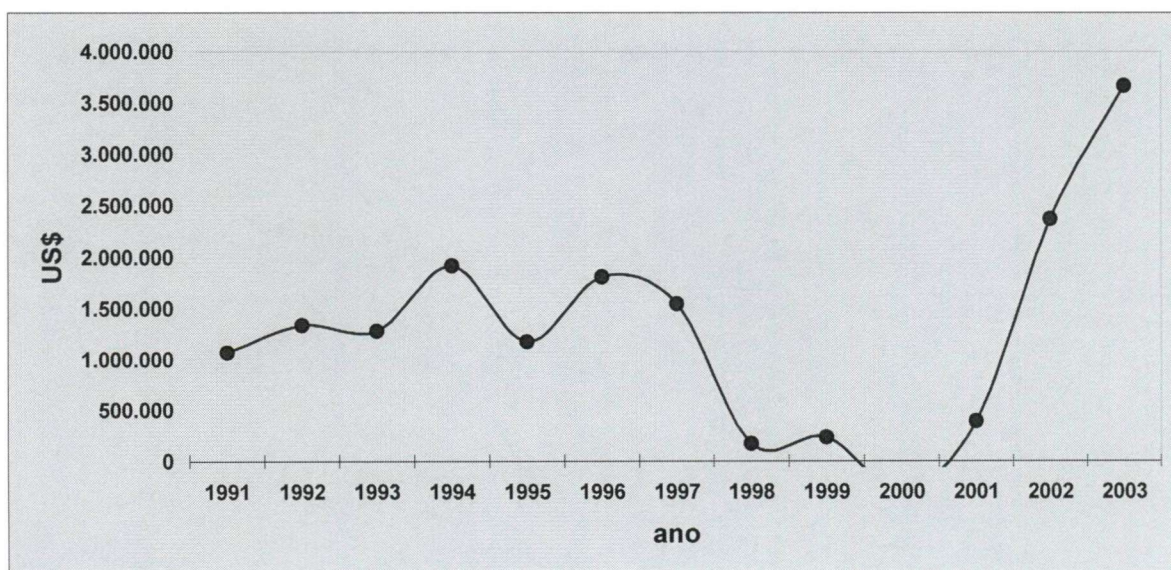
- |    |                                   |         |
|----|-----------------------------------|---------|
| j) | Rio Negro – Porto União           | 242 km; |
| k) | Guarapuava – Cascavel             | 248 km; |
| l) | Apucarana (PR) – Ourinhos (SP)    | 256 km; |
| m) | Ponta Grossa (PR) – Ourinhos (SP) | 321 km; |

Segundo dados estatísticos do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (2004) a taxa de crescimento das exportações paranaenses, comparando-se o primeiro semestre de 2003 ao de 2004, é de 43,2%, tendo ainda o Paraná participação no cenário nacional de aproximadamente 10% de tudo o que é exportado. Tal fato o torna, já em 2004, o segundo no *ranking* dos estados da federação.

Conforme análise do gráfico 1, o qual demonstra a variação do saldo da balança comercial paranaense no período entre os anos de 1991 e 2003, demonstra-se que a partir de 2001, com a estabilização econômica do Brasil, as exportações cresceram significativamente.

Os principais produtos de exportação do estado são *in natura*, ou seja, grãos e alguns de seus derivados. Apesar do baixo valor agregado dessas mercadorias o diferencial está na quantidade produzida, nas condições climáticas, destacando-se também o mercado externo em expansão – sustentação dos níveis elevados de preços.

GRÁFICO 1 – SALDO DA BALANÇA COMERCIAL PARANAENSE – 1991-2003



FONTE: MDIC

Porém o produto mais exportado continua sendo a soja (tabela 4), com cerca de 2,6 bilhões de dólares até setembro de 2004, superando o período anterior em 27%. Portanto o agronegócio domina 75% da pauta de exportações no Paraná – a China é o principal cliente, destacando-se ainda o setor metal-mecânico, que no total representa 20% das exportações.

TABELA 4 – PAUTA DE EXPORTAÇÕES DO PARANÁ PRINCIPAIS PRODUTOS – 2003/2004

Produto	2004 (jan/set)		2003 (jan/set)	
	Bilhões US\$	Participação (%)	Bilhões US\$	Participação (%)
Soja	2.635.250	39%	2.076.861	42%
Madeira e Móveis	937.817	14%	559.833	11%
Veículos e Autopeças	728.416	11%	703.160	14%
Carnes	710.646	11%	482.670	10%
Máquinas Eq. Mecânicos	689.113	10%	501.976	10%
Milho	436.127	7%	224.512	5%
Papel	159.592	2%	127.744	3%
Material Elétrico	149.458	2%	40.667	1%
Café	146.312	2%	116.396	2%
Açúcar	110.410	2%	131.586	3%
<b>TOTAL</b>	<b>6.703.141</b>	<b>100%</b>	<b>4.965.405</b>	<b>100%</b>

FONTE: MDIC

Diante deste cenário de crescimento das exportações no estado, devido principalmente a abertura de mercados ao comércio internacional brasileiro e de uma projeção otimista de manutenção da estabilidade econômica no país, surgem os problemas da logística de distribuição e da regulamentação do setor ferroviário pelo Estado.

### 3 ESTRADA DE FERRO PARANÁ OESTE – FERROESTE

A Estrada de Ferro Paraná Oeste S/A – FERROESTE, fundada em 15 de março de 1988, é uma empresa de economia mista, vinculada a Secretaria dos Transportes por ser o Estado do Paraná o seu maior acionista. A empresa detém a concessão, conforme Decreto do Governo Federal n.º 96.913/88, para construir e operar uma ferrovia entre Guarapuava, Estado do Paraná, e Dourados no Estado do Mato Grosso do Sul, e servindo o Oeste e extremo Oeste paranaense, o Mato Grosso do Sul, Paraguai e norte da Argentina (SECRETARIA DOS TRANSPORTES DO ESTADO DO PARANÁ, 2004).

Concebida principalmente para transporte de grãos agrícolas e insumos para plantio, a FERROESTE, denominada no passado de "Ferrovia da Soja" e "Ferrovia da Produção", teve sua construção iniciada em 15 de março de 1991, com a implantação do trecho Guarapuava - Cascavel, com 248 quilômetros, numa primeira etapa, sendo que em etapas posteriores, Cascavel – Guaíra e Cascavel – Foz do Iguaçu, com 171 quilômetros, cada um dos novos segmentos, os quais trechos até presente data não foram iniciados (anexo 1).

Na primeira fase do projeto, correspondente ao trecho Guarapuava – Cascavel, o tráfego de trens teve início no primeiro semestre de 1996, em fase pré-operacional, em decorrência de um acordo com a Rede Ferroviária Federal S/A – RFFSA, que ao longo de 4 anos garantiria o material rodante necessário à movimentação de até 1 milhão de toneladas anuais. O Ministério dos Transportes autorizou a abertura definitiva ao tráfego em 12 de dezembro de 1996. Foram transportados 250.000 toneladas de mercadorias nesses primeiros meses de operação experimental.

O valor final gasto na construção da ferrovia foi de US\$ 340 milhões no câmbio da época.

Acompanhando a tendência verificada no setor ferroviário brasileiro e visando desobrigar o Estado da necessidade de vultuosos investimentos na aquisição de locomotivas e vagões, a FERROESTE transferiu para iniciativa privada, a responsabilidade pela exploração do transporte de carga entre Guarapuava e

Cascavel, através de leilão realizado em 10 de dezembro de 1996, direitos esses exercidos pelo prazo de 30 anos e renováveis por igual período.

O consórcio vencedor, composto por quatro empresas societárias que detêm igual participação acionária (América Latina Logística, FAO Empreendimentos e Participações, Gemon – Geral de Engenharia de Montagem S/A – empresa do Grupo MPE e Pound S/A), veio a constituir a Ferrovia Paraná S/A – FERROPAR que iniciou suas atividades em 01 de março de 1997, após a assinatura, em 28 de fevereiro de 1997, do Contrato de Subconcessão n.º 27.101.003.0.89. Nesse contrato, há previsão do atendimento de uma demanda de transporte que pode chegar a 4,8 milhões de toneladas, obrigando a subconcessionária a fazer a alocação de locomotivas e vagões, necessários ao cumprimento das metas de transporte.

O contrato prevê ainda que a FERROPAR, mediante o pagamento de direito de passagem, poderá circular com as suas composições nas linhas da América Latina Logística do Brasil S/A, concessionária das linhas da RFFSA. No decorrer do segundo semestre de 1998, a ALL - então denominada Ferrovia Sul Atlântico, após autorização da FERROESTE e Ministério dos Transportes, passou a fazer parte da FERROPAR, em igualdade de condições com os demais controladores.

Atualmente a concessionária conta com uma estrutura de 17 locomotivas, 350 vagões e opera em uma malha ferroviária de 248 km, ligando as cidades de Cascavel e Guarapuava. O número de funcionários é de 92 efetivos e 65 terceirizados (SECRETARIA DOS TRANSPORTES DO ESTADO DO PARANÁ, 2004).

Conforme notícia amplamente divulgada nos meios de comunicação brasileiros, especificamente no jornal Valor Econômico, edição do dia 16 de janeiro de 2004, o Governo do Paraná instaurou processo administrativo para extinguir a concessão assinada em 1997 com a subconcessionária e retomar o controle da ferrovia, devido ao não pagamento dos compromissos com o governo e o não cumprimento das metas de produção e investimentos financeiros estabelecidas anteriormente em contrato.

A primeira parcela da dívida venceria no dia 15 de janeiro de 2000 e as demais nos dias 15 de abril, de julho e outubro de cada ano, até 2026. Mas, em 31 de março de 2000, o consórcio não conseguiu efetuar a quitação do compromisso

financeiro com o estado. No mesmo ano Governo do Estado do Paraná, sob comando do então governador Jaime Lerner, concedeu à Ferropar um diferimento de quase 74% de todas as parcelas que venceriam entre 2000 e 2003, o que em valores atuais atingiria R\$ 26 milhões, segundo a FERROESTE. O acordo permitiu que a operadora pagasse R\$ 553 mil por trimestre até outubro de 2003, porém, com as parcelas correntes, o valor chegou aos R\$ 3,2 milhões

Depois do diferimento, o consórcio assumiu o compromisso de investir R\$ 7,4 milhões (recursos que viriam dos acionistas e de financiamentos) na ferrovia e na compra de locomotivas e vagões, mas não cumpriu (SECRETARIA DE TRANSPORTES DO PARANÁ, 2004). Atualmente o pedido de retomada do controle ainda está tramitando na justiça federal, tendo em vista as repercussões que a atitude tomada gerou na política e na mídia brasileira.

### 3.1 CONTRATO DE SUBCONCESSÃO DA FERROPAR

Conforme dados obtidos da ANTT (2004), o Contrato de Subconcessão n.o 27.101.003.0.89 foi firmado no dia 27 de fevereiro de 1997, entre o Governo do Estado do Paraná e a Ferrovia Paraná S/A, tendo o aval da União, conforme leilão efetuado no dia 10/12/1996 - edital n.o 01/96. A subconcessionária obteve o direito de exploração por 30 anos do trecho compreendido entre Guarapuava e Cascavel, com arrendamento dos bens operacionais, podendo ainda vender bens de pequeno valor. O prazo pode ser prorrogado por mais 30 anos, sendo que os valores das parcelas referentes ao pagamento dos direitos ao estado serão cobradas após período de carência de 3 anos, como segue na tabela 5.

TABELA 5 – VALORES DA CONCESSÃO E DO ARRENDAMENTO – FERROPAR

PARCELA	VALOR
Primeira Parcela	R\$1.284.200,00
108 Parcelas Trimestrais	R\$1.015.522,20
<b>TOTAL</b>	<b>R\$25.684.000,00</b>

FONTE: ANTT

No contrato está definido que a subconcessionária deverá efetuar investimentos que possibilitem atingir nos primeiros cinco anos níveis mínimos de produção anual no sentido da exportação (tabela 5).

O governo estadual definirá, a partir do ano de 2001, novas metas de produção a serem atingidas pela concessionária. Quanto ao item SEGURANÇA, as metas serão definidas a cada cinco anos, a partir do terceiro ano da subconcessão, sempre acordado entre as partes (tabela 6).

Em capítulos posteriores da monografia serão apresentados e observados os dados estatísticos referente as metas de produção e investimento definidos para a FERROPAR. Com base nestes dados já se pode chegar a conclusão que em nenhum momento, após a assinatura do contrato de concessão, a empresa conseguiu cumprir as metas acordadas.

**TABELA 6 – META DE TRANSPORTE ANUAL DE PRODUTOS (EXPORTAÇÃO) – FERROPAR**

NO TRECHO CASCAVEL – GUARAPUAVA		NO TRECHO DA RFFSA	
ANO	META (bilhões ton)	ANO	META (bilhões ton)
1	0,200	1	0,501
2	0,331	2	0,798
3	0,489	3	1,127
4	0,598	4	1,370
5	0,614	5	1,426

FONTE: ANTT

As tarifas serão balizadas conforme decisões do Ministério dos Transportes, reajustadas através do IGP-DI, sendo que o limite mínimo não pode ser inferior aos custos variáveis de longo-prazo. O serviço prestado deve ser adequado e o equilíbrio econômico-financeiro deve ser respeitado. O usuário que tenha um alto grau de dependência do transporte ferroviário pode, caso ache necessário, solicitar a União que intervenha na negociação do contrato tarifário. As tarifas podem ser revistas em qualquer momento ou por determinação da União.

Das obrigações da Subconcessionária, se pode destacar as principais: manter as obrigações referentes ao transporte de cargas, prestar contas a União,

proteger meio-ambiente, Integração ao Sistema Ferroviário Nacional, manter uma adequada prestação de serviços, informar o governo estadual e a União sobre seus programas de investimento trienais e de alterações acionárias e garantir tráfego mútuo.

O Governo Estadual tem por obrigação fiscalizar, aplicar penalidades, garantir a prestação de serviços de qualidade, resolver reclamações de usuários, estimular melhoria na qualidade, aumento de produtividade e a preservação e conservação do meio-ambiente e extinguir a concessão nos casos previstos em contrato.

A União tem como atribuições a regulamentação, homologação de reajustes tarifários e a defesa do serviço público, evitando abusos econômicos.

Os acionistas da Ferropar devem prover financeiramente a empresa para que as metas de investimento possam ser alcançadas.

Dos direitos da Subconcessionária destaca-se a ampliação e melhoria da malha ferroviária, estender a prestação de serviços para crescimento econômico da região onde se situa a ferrovia, receber dos usuários pagamento no que refere aos serviços que lhe forem requisitados e preservação do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Dentre os direitos e obrigações dos Usuários pode-se citar: receber serviço adequado, zelando pelo mesmo; receber da União, do Governo Estadual e da subconcessionária informações para defesa de interesses individuais e coletivos; comunicar atos ilícitos e irregularidades na prestação dos serviços.

A fiscalização dos serviços ou contratos/acordos firmados pela subconcessionária será efetuada periodicamente pelo Governo Estadual e/ou Federal, sempre através do órgão técnico ou por entidades devidamente contratadas. Deve ser formada uma comissão na qual estarão representadas todas as partes envolvidas. Informações estatísticas, demonstrações financeiras e relatórios devem ser disponibilizados.

A subconcessionária deverá ter um sistema ou procedimentos que garantam o registro e encaminhamento das reclamações que porventura vierem a ser efetuadas pelos usuários, visando solução das mesmas. O órgão regulador, após verificar a irregularidade, entregará diretamente ou remeterá via correio (Aviso de Recebimento) auto de infração (advertência ou multa), sendo que, em caso de

multa, a subconcessionária terá 15 (quinze) dias para quitar o débito. Em caso de reiteração da infração no período de 120 dias a multa terá seu valor duplicado. A concessão poderá ser extinta com a concretização de um dos seguintes fatos:

- a) término do prazo contratual;
- b) encampação (pagamento prévio de indenização);
- c) caducidade (conforme Lei Federal n.º 8.987 de 13/02/95 ou na hipótese de inadimplência);
- d) rescisão (descumprimento das normas contratuais);
- e) anulação (decisão em processo administrativo ou judicial);
- f) falência ou extinção da subconcessionária.

Com a extinção da subconcessão os bens adquiridos em arrendamento, bem como os adquiridos após a efetivação do contrato serão devolvidos ao Estado, o qual providenciará a ocupação das instalações e a utilização por seus agentes, de todos os bens reversíveis e arrendados por força do contrato (ANTT, 2004).

### 3.2 ANÁLISE DO DESEMPENHO DA SUBCONCESSÃO - FERROPAR

PIRES e PICCININI (2000) destacam a responsabilidade do Estado na elaboração dos marcos regulatórios afirmando que:

A reestruturação dos setores de infra-estrutura no Brasil, como resultado da substituição do Estado pela iniciativa privada na sua operação, vem exigindo o desenvolvimento de novos marcos regulatórios. Nesse novo contexto, a regulação deve, fundamentalmente, ter a missão de incentivar e garantir os investimentos necessários, promover o bem-estar dos consumidores e usuários e aumentar a eficiência econômica.

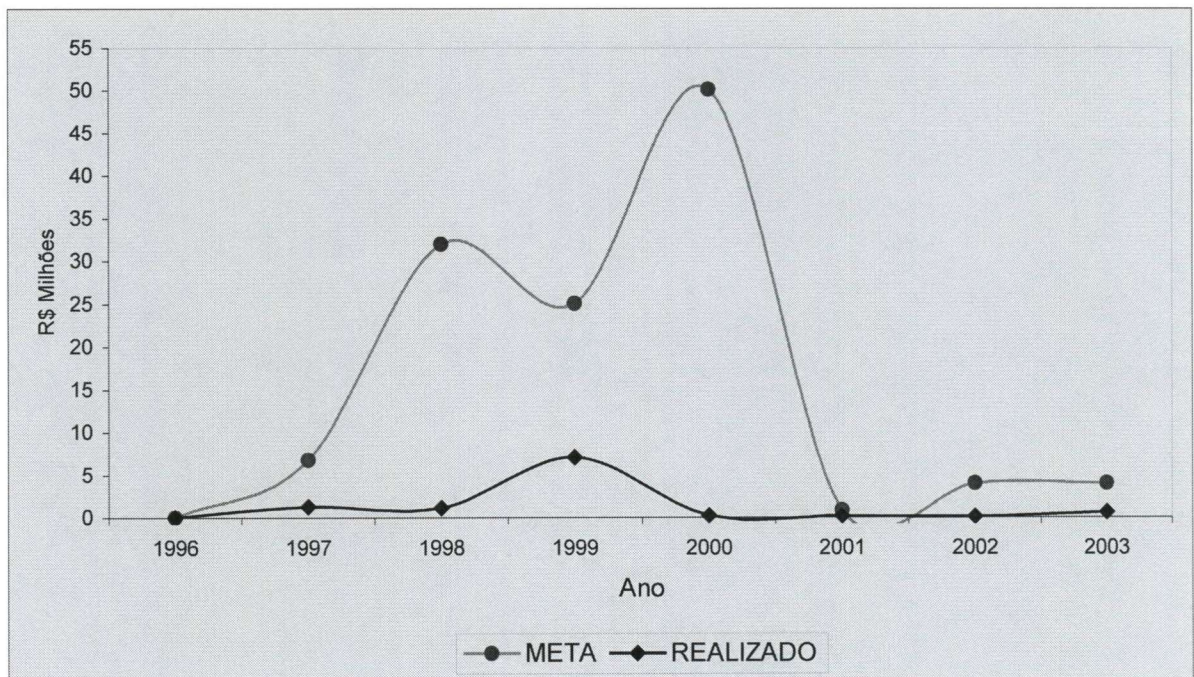
Destaque-se ainda que os serviços de infra-estrutura se caracterizam pela necessidade de grandes investimentos em capital, a elaboração de projetos com longo prazo de maturação, obrigação jurídica de seu fornecimento e a relação custo-benefício tende a ser inferior a social. Com base nos dados referentes aos investimentos e a produção será possível traçar um paralelo entre a regulação do estado e o efetivo cumprimento por parte das subconcessionária.

### 3.2.1 Metas de Investimentos e Produção

Preliminarmente pode-se verificar nos gráficos 2 e 3 que após a subconcessão adquirida pela FERROPAR as metas estabelecidas pelo governo federal referente aos investimentos que deveriam ser realizados pela a subconcessionária não foram alcançadas, bem como as metas de produção.

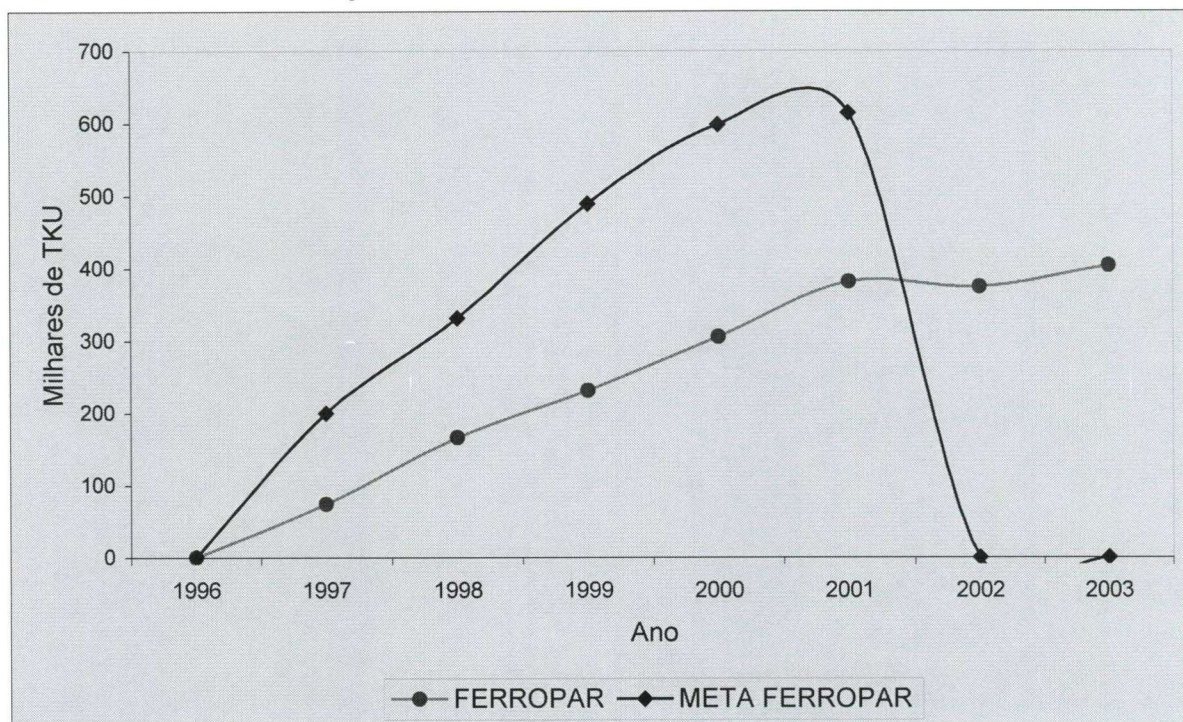
Explica-se portanto o motivo que levou ao governo paranaense a solicitar o cancelamento do contrato de subconcessão, bem como a retomada de controle do trecho.

GRÁFICO 2 – INVESTIMENTOS PREVISTOS/REALIZADOS – FERROPAR – 1996-2003



FONTE: ANTT, Ministério dos Transportes

GRÁFICO 3 – PRODUÇÃO PREVISTA/REALIZADA – FERROPAR – 1996-2003



FONTE: ANTT, Ministério dos Transportes

#### 4 FERROVIA SUL ATLÂNTICO S.A. – ALL

Com a aquisição das ferrovias argentinas Ferrocarril Mesopotamico General Urquiza (ALL Meso) e Ferrocarril Buenos Aires al Pacifico General San Martin (ALL Central), em 1999, a Ferrovia Sul Atlântico S/A passou a adotar o nome América Latina Logística S/A. São 15 mil quilômetros de vias férreas no Brasil e Argentina.

A América Latina Logística do Brasil S/A – ALL obteve a concessão da Malha Sul pertencente a Rede Ferroviária Federal S/A – RFFSA, no leilão realizado em 13/12/1996 (ANTT, 2004).

A outorga dessa concessão foi efetivada por Decreto Presidencial de 21/02/1997, publicado no Diário Oficial da União de 24/02/1997. A empresa iniciou a operação dos serviços públicos de transporte ferroviário de cargas em 01/03/1997.

No Brasil a empresa atua nos estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, com uma extensão total de 6.586 km, sendo a malha paranaense equivalente a 2.216 Km (anexo 2).

##### 4.1 CONTRATO DE CONCESSÃO – ALL

No dia 27 de fevereiro de 1997 foi assinado em Brasília contrato, o qual tem por objeto a concessão para exploração e desenvolvimento do serviço público de transporte ferroviário da Malha Sul da RFFSA para a Ferrovia Sul - Atlântico S/A, bem como o arrendamento dos bens operacionais de propriedade da primeira. O período de concessão será de 30 anos, podendo ser renovado até o limite máximo de 3 décadas. A concessão custou à concessionária R\$ 10.830.000,00 (5% do lance vencedor do leilão), sendo que a forma de pagamento estipulada em contrato foi de uma parcela inicial de R\$ 4.510.000,00 e mais 112 parcelas trimestrais no valor de R\$ 232.500,00 cada uma. O índice de reajuste a ser utilizado é o IGP-DI, sendo que o período de carência para cobrança da segunda parcela é de 2 anos.

Segue na tabela 7 as informações sobre as metas mínimas dos índices de produção a serem atingidas nos primeiros 5 anos:

TABELA 7 – META DE PRODUÇÃO ANUAL ALL

ANO	META (em bilhões ton)
1	8
2	8,8
3	9,7
4	10,7
5	11,7

FONTE: ANTT

No item 4.2 serão mostrados dados referente as metas de produção e investimentos estipulados para a ALL entre 1996 e 2003 , sendo que as mesmas foram devidamente cumpridas, fato esse que evidencia a diferença no modelo de gestão das duas empresas.

Foram estipuladas metas anuais de redução de acidentes (até o final do ano 1 = 5%; ano 2 = 15%; ano 3 = 30%; ano 4 = 40%), tendo como base o índice de acidentes medido na Malha Sul em 1995. Conforme relatório estatístico apresentado pela ANTT (2003) o número de acidentes ocorridos em 2003 com relação ao ano de 1996 diminui em 70%, de 737 para 223. A concessionária deverá fornecer a União informações de caráter estatístico relativas ao seu desempenho.

Conforme o contrato, define-se que as tarifas serão cobradas conforme limites impostos pelo Ministério dos Transportes, sendo que os valores não podem ser menores que os custos variáveis de longo-prazo e o reajuste terá como base o índice IGP-DI. O equilíbrio econômico-financeiro deve ser mantido.

Dentre as obrigações estipuladas à Concessionária, destacam-se as principais: prestar contas do serviço a União e aos Usuários, proteção ambiental, pagamento correto de impostos e tributos, integração do Sistema Ferroviário Nacional, prestar serviços de qualidade e sem abusos econômicos, participar do planejamento setorial, manter a integridade dos bens vinculados a concessão, apresentar plano trienal de investimentos, prestar apoio necessário aos fiscais da União, garantir o tráfego mútuo, manter as condições de segurança da ferrovia, submeter à aprovação prévia da União qualquer acordo de acionistas ou mudanças na composição acionária da concessionária e cumprir todas as obrigações estabelecidas no Contrato de Arrendamento.

Das obrigações da Concedente destacam-se os itens de regulação, aplicação de penalidades, intervenção, extinção da concessão, homologação de

reajustes e revisão de tarifas, estimulando ainda o aumento da produtividade, preservação do meio-ambiente e conservação.

Os representantes legais da concessionária tem por obrigação garantir os investimentos necessários à manutenção e aperfeiçoamento do serviço público, visando atendimento adequado aos usuários.

A Concessionária tem o direito de construir instalações, retificar traçados, participar de projetos públicos, bem como dar de garantia bens de sua propriedade vinculados ao transporte ferroviário, desde que não ultrapasse o limite de comprometimento da prestação do serviço, tendo primeiramente autorização prévia da União. Deve também receber pagamento dos usuários pela prestação dos serviços.

Os Usuários por sua vez devem receber serviço adequado, informações, comunicar aos órgãos competentes toda e qualquer irregularidade ou ato ilícito que esteja sendo praticado pela concessionária, porém zelando pelo serviço público que lhe for prestado.

A fiscalização será efetuada por órgão técnico da concedente ou por entidade conveniada, sendo que regularmente será nomeada comissão composta por representantes dos usuários, do poder concedente e da concessionária. Referente a exploração do transporte ferroviário, dados estatísticos do ano anterior deverão ser enviados, pela concessionária, ao poder concedente até o dia 28 de fevereiro de cada ano, bem como auditorias independentes devem ser efetuadas.

A concessionária deverá ter um sistema ou procedimentos que garantam o registro e encaminhamento das reclamações que porventura vierem a ser efetuadas pelos usuários, visando solução das mesmas. O órgão regulador, após verificar a irregularidade, entregará diretamente ou remeterá via correio (Aviso de Recebimento) auto de infração (advertência ou multa), sendo que, em caso de multa, a concessionária terá 15 (quinze) dias para quitar o débito. Em caso de reiteração da infração no período de 120 dias a multa terá seu valor duplicado. A concessão poderá ser extinta com a concretização de um dos seguintes fatos:

- a) término do prazo contratual;
- b) encampação (pagamento prévio de indenização);
- c) caducidade (conforme Lei Federal n.º 8.987 de 13/02/95 ou na hipótese de inadimplência);

- d) rescisão (descumprimento das normas contratuais);
- e) anulação (decisão em processo administrativo ou judicial);
- f) falência ou extinção da concessionária.

Com a extinção da concessão os bens adquiridos em arrendamento, bem como os adquiridos após a efetivação do contrato serão devolvidos ao Estado, o qual providenciará a ocupação das instalações e a utilização por seus agentes, de todos os bens reversíveis e arrendados por força do contrato.

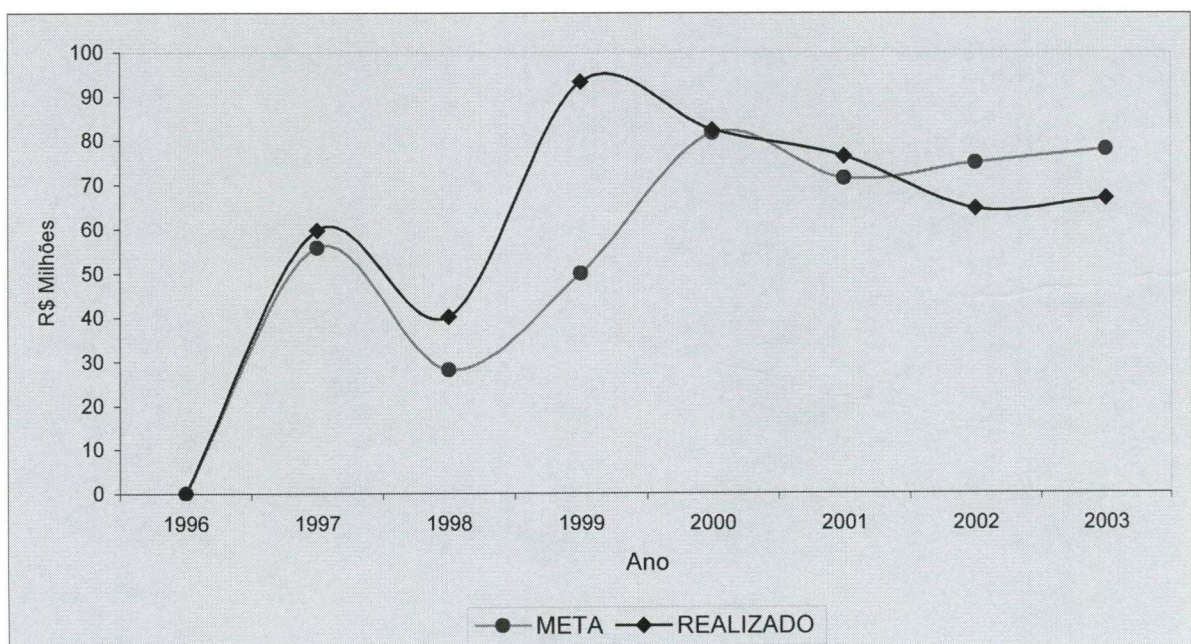
A concedente poderá intervir na concessão para assegurar a prestação do serviço, bem como para fazer cumprir as cláusulas contratuais, normas regulamentares e legais.

A concessão tem caráter de exclusividade da exploração e do desenvolvimento do transporte ferroviário de carga pela concessionária na faixa de domínio da MALHA SUL. A exclusividade não impedirá a travessia da faixa de domínio por outras vias, respeitadas as normas legais e as condições de operação da concessionária (ANTT, 2004).

## 4.2 UMA ANÁLISE DO DESEMPENHO DA CONCESSÃO – ALL

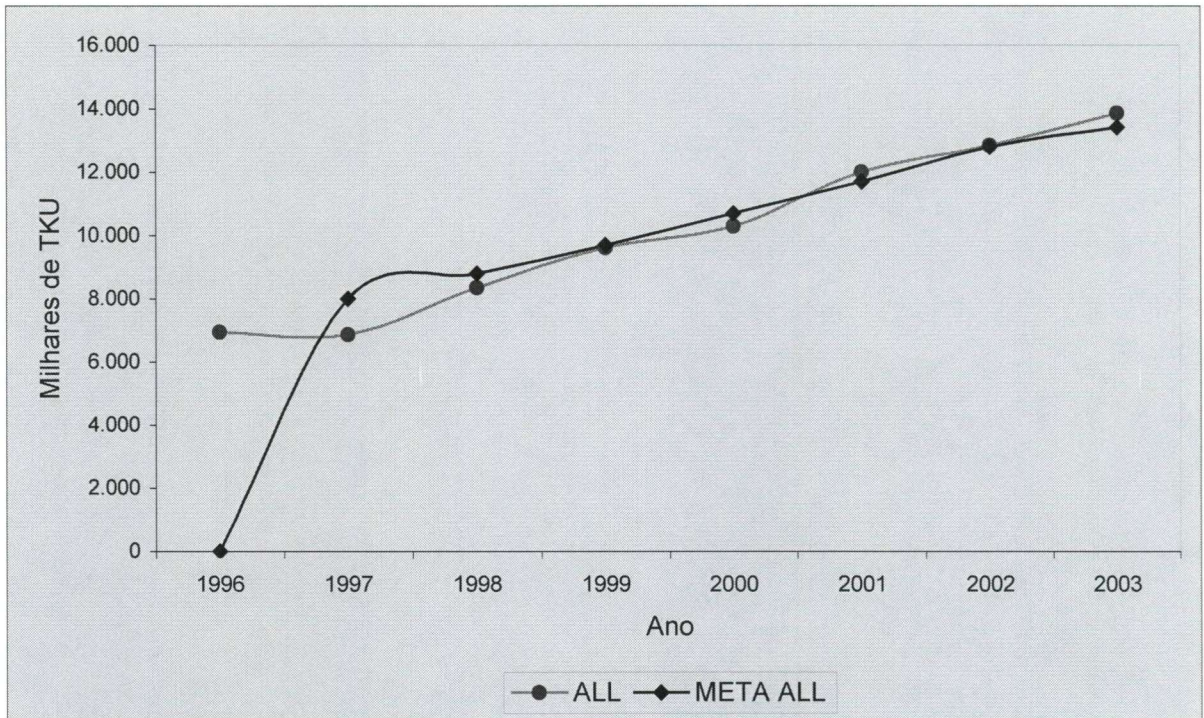
### 4.2.1 Metas de Investimentos e Produção

GRÁFICO 4 – INVESTIMENTOS META/REALIZADO – ALL – 1996-2003



FONTE: ANTT, Ministério dos Transportes

GRÁFICO 5 – PRODUÇÃO PREVISTA/REALIZADA – ALL – 1996-2003



FONTE: ANTT, Ministério dos Transportes

Conforme se pode visualizar nos gráficos 4 e 5, diferentemente das subconcessionária FERROPAR, a ALL manteve no período de estudo uma constante superação das metas de investimento e produção estipuladas pelo Governo Federal, através do seu órgão regulador a ANTT. Um dos grandes diferenciais entre as duas empresas é o modo de gestão da logística, pois a primeira não possui ainda uma estrutura organizacional eficiente.

A ALL é uma empresa multinacional, estruturada e com gestão eficiente. Todas as políticas e métodos são direcionados para o crescimento e competitividade no mercado de transporte ferroviário.

## 5 CONCLUSÕES

Com todas as informações constantes acima se pode definir que o presente trabalho obteve êxito na realização de seus objetivos, conforme segue abaixo.

São necessários muitos milhões de reais em investimentos por parte das concessionárias para que se possa expandir e manter a malha ferroviária, bem como a compra de vagões e locomotivas. Essa é uma das principais funções do governo: garantir legalmente, através de contratos, que o serviço seja ofertado com qualidade e segurança, proporcionando ainda o lucro almejado pelas empresas privadas, ou seja, o equilíbrio econômico e financeiro do setor.

A malha ferroviária paranaense não aumentou após sua privatização, porém o crescimento da produtividade foi verificado no período estudado devido, principalmente, a adequação do efetivo de pessoal das empresas. Anteriormente o número de funcionários era superior as necessidades, fato esse que contribuía ainda mais para o endividamento da União. Apesar dos esforços do governo as demissões no setor foram inevitáveis, pois as concessionárias privadas não teriam como absorver todo o contingente de pessoas mantidas pelas estatais. Um exemplo, segundo a ANTT, é o número de funcionários da ALL em 1996: no início da concessão, que era de 8.020, passando para 2.146 em 2000, ou seja, uma diminuição de 73% do efetivo, o qual se estabilizou no restante do período. Isso se explica pelo fato de que as empresas privadas visam o lucro, usando para isso métodos administrativos e de gestão que possibilitem atuar em três pilares principais: controle, qualidade e custos. Isso geralmente não se verifica em empresas estatais, as quais definem suas estratégias baseadas em interesses políticos e de classes mais organizadas.

Os investimentos efetuados pela ALL no período de 1996 – 2003 sempre estiveram acima ou bem perto da meta estipulada, conforme gráfico 3. Tais valores foram gastos principalmente na modernização do material rodante (locomotivas e vagões) e na recuperação e aumento da capacidade permanente, ambos conseqüências do *déficit* de investimentos ocorrido no período antecedente à desestatização da operação do sistema. A FERROPAR, do contrário, não obteve um desempenho satisfatório, sendo que o próprio Estado do Paraná objetiva obter

novamente o direito de operação do trecho, através de medidas judiciais, as quais estão embasadas no não cumprimento das regras acordadas em contrato (não pagamento das parcelas referentes à compra da subconcessão). Verifica-se que neste caso o poder regulatório do contrato foi falho, pois a situação da empresa já vinha se deteriorando desde os primeiros anos de concessão. A ANTT foi criada em 2001, portanto a regulação do setor ainda estava em fase de amadurecimento e organização. O governo estadual vigente na época não efetuou o devido estudo para a subconcessão, principalmente porque um dos grupos que participam da divisão acionária da FERROPAR é a própria ALL. Pode se especular que para essa última poderia ser até vantajoso um retorno do controle ao Estado, pois esse fato possibilitaria posterior negociação de subconcessão, a qual poderia proporcionar a ALL o monopólio privado das ferrovias no sul do país.

Certamente o BNDES deve ter o papel de grande parceiro das concessionárias como agente promotor dos investimentos, pois as empresas que compõem o setor não podem depender somente de aportes próprios (autofinanciamento), os quais são baseados no *superávit* operacional. Isso pode apresentar restrições, pois delega excessivas tarefas à um único agente, o que pode comprometer o crescimento a longo-prazo. Destaque-se ainda a necessidade da entrada de novos atores, tais como grandes usuários cativos e empresas de *leasing*, diversificando os meios de obtenção de recursos para expansão da infraestrutura das ferrovias, viabilizando assim as diretrizes de recuperação e de crescimento – maior rapidez ao desenvolvimento do setor, aumento da produção, da participação do segmento nos setores de transporte do país e da competitividade ferroviária.

Um dos grandes problemas verificados durante o estudo foi a falta de acompanhamento mais detalhado das metas estabelecidas em contrato, ou seja, a ANTT não possui atualmente um sistema eficaz que possibilite a gestão das políticas e procedimentos adotados pelas concessionárias. Na verdade sem essa melhoria o órgão regulador não pode em tempo hábil para providências informar às Empresas, a União e a Sociedade sobre o desempenho da iniciativa privada quanto a exploração do setor. Nos contratos são estabelecidas multas pelo não atingimento das metas, porém em grande parte dos casos as penalidades não são aplicadas no rigor da lei, como foi visto no caso da FERROPAR, onde, devido a burocracia do poder judiciário, até o presente momento não se definiu a situação sobre o retorno

do controle do trecho subconcedido ao governo paranaense. A regulamentação no âmbito federal esta devidamente organizada com a criação da ANTT, contudo no que diz respeito aos estados e municípios ainda é precária a situação. Segundo definição postulada por PIRES E PICCININI (2000) “É importante que sejam estabelecidas articulações entre as diferentes esferas regulatórias – municipal, estadual e federal – para a uniformização seja das regras de defesa da concorrência, seja dos contratos de concessão e demais procedimentos.”, detalhe esse que, no atual contexto, deixa a desejar por não levar em consideração fatos e especificidades regionais na definição das regras que regem os contratos de concessão.

Na verdade não haveria uma descentralização do controle, mas sim uma descentralização da fiscalização das empresas privadas. Isso mitigaria o risco de definição incorreta das metas, pois se sabe que existe assimetria de informações (privilégios) por parte dos agentes responsáveis pela exploração das ferrovias, o que torna difícil, custosa e complexa a monitoração por parte dos órgãos reguladores.

De uma forma geral é inegável que com a desestatização das ferrovias paranaenses, dois benefícios ficaram significativamente visíveis. Primeiramente o Estado deixou de arcar com todas as despesas de manutenção operacional e administrativa das estruturas, as quais eram onerosas e antiquadas. Em segundo lugar destaque-se que com a gestão privada houveram ganhos de eficiência operacional das malhas, bem como a diminuição do número de acidentes ocorridos no período. A participação do modal ferroviário no setor de transportes no Brasil ainda é pequena e para que a ferrovia passe a ter um papel relevante no transporte de carga geral é necessário que as empresas privadas passem a ter uma administração estratégica voltada para tal, que demandará, entre outros fatores, a mudança cultural do setor, que ainda não viveu esta realidade no passado. Além disso, esquemas operacionais adequados às necessidades dos clientes, confiabilidade e regularidade na operação, gestão comercial agressiva, a aplicação de tarifas justas, alta qualidade oferecida nos serviços e a disponibilização de equipamentos apropriados para conferir produtividade à operação e acordos para operação multimodal com o setor rodoviário, são indispensáveis.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANTF – Associação Nacional do Transporte Ferroviário. Disponível em: <[www.antf.org.br](http://www.antf.org.br)>. Acesso em: 14/09/2004.

ANTT – Agência nacional de Transportes Terrestres. Disponível em: <[www.antt.gov.br](http://www.antt.gov.br)>. Acesso em: 18/09/2004.

BARAT, Joseph. **A Evolução dos Transportes no Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE/IPEA, 1978.

BIT - Banco de Informações dos Transportes. Brasília: Ministério dos Transportes. Disponível em: <[www.transportes.gov.br](http://www.transportes.gov.br)>. Acesso em: 25/08/2004.

CASTRO, Newton de. **Privatização do Setor de Transportes no Brasil**. Disponível em: <<http://www.bndes.gov.br/conhecimento/ocde/ocde07.pdf>>. Acesso em: 06/06/2004.

EXAME. **Entrevista com o Ministro dos Transportes: O futuro é a multimodalidade**. São Paulo: Abril, ano 33, n.º 19, p.126-7, 22 de setembro de 1999.

IPARDES – Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social. Disponível em: <[www.pr.gov.br/ipardes](http://www.pr.gov.br/ipardes)>. Acesso em: 06/10/2004.

KROETZ, Lando Rogério. **As Estradas de Ferro do Paraná 1880-1940**. São Paulo: Pioneira, 1990.

MDIC – Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. Disponível em: <[www.desenvolvimento.gov.br](http://www.desenvolvimento.gov.br)>. Acesso em: 13/10/2004.

PIRES, Jose C L; PICCININI, Maurício S. **A Regulação dos Setores de Infra-Estrutura no Brasil**. Disponível em: <[http://www.bndes.gov.br/conhecimento/publicacoes/catalogo/Priv\\_Gov.pdf](http://www.bndes.gov.br/conhecimento/publicacoes/catalogo/Priv_Gov.pdf)>. Acesso em: 05/06/2004.

PUGA, Fernando P. et ali. **Sinopse Econômica**. BNDES, Rio de Janeiro, n.º 138, agosto 2004. Disponível em: <<http://www.bndes.gov.br/conhecimento>>. Acesso em: 13/10/2004.

SECRETARIA DOS TRANSPORTES DO ESTADO DO PARANÁ. FERROESTE. Fora dos Trilhos. Curitiba, s.d.

SECRETARIA DOS TRANSPORTES DO ESTADO DO PARANÁ. FERROESTE. **O Paraná nos Trilhos do Desenvolvimento e nos Caminhos da Produção**. Curitiba, s.d.

Subsecretaria de Informações. Brasília: Senado Federal. Disponível em: <[www.senado.gov.br](http://www.senado.gov.br)>. Acesso em: 21/07/2004.

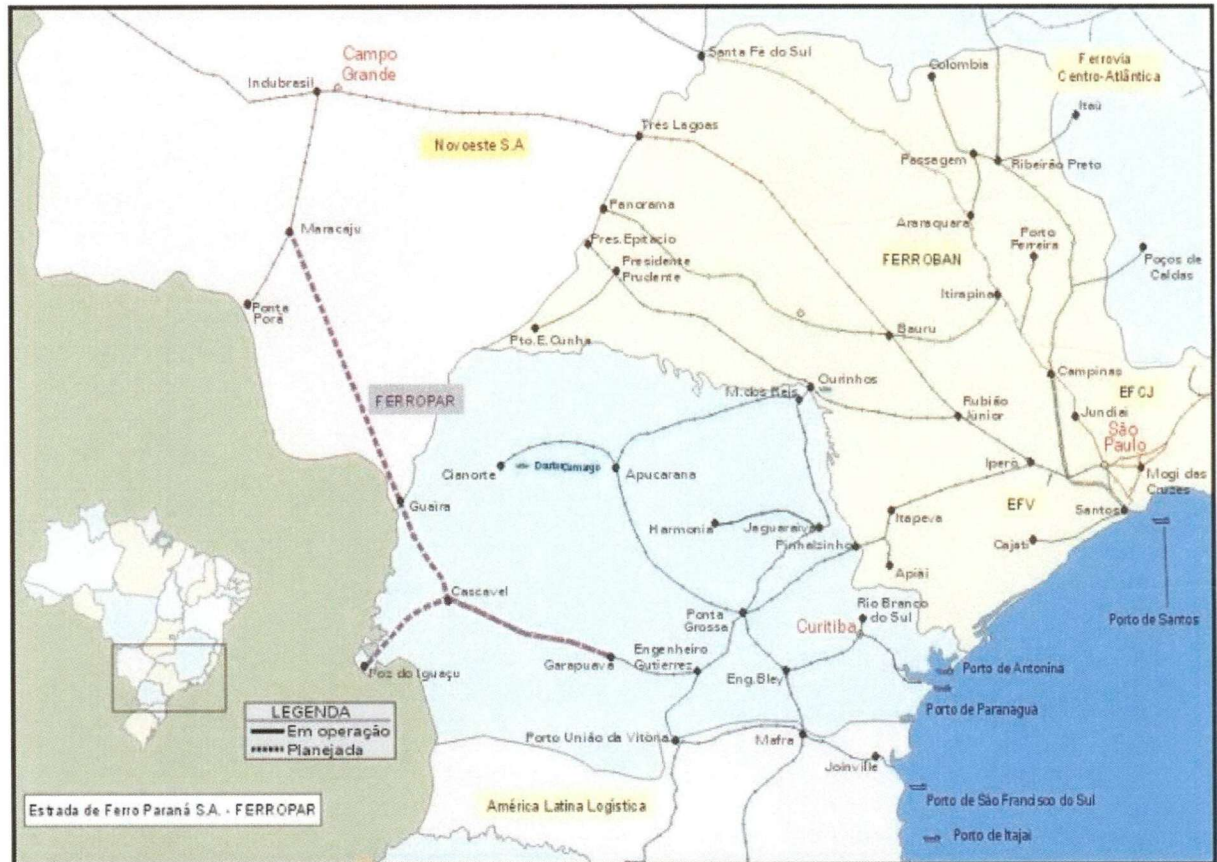
VISCUSI, W. K.; VERNON, J. e HARRINGTON J. Economics of Regulation and Antitrust. EUA: Massachussetts Institue of Tecnology, Mit Press, 3.a ed, 2000.

Web Transportes. Disponível em: <[www.webtranspo.com.br](http://www.webtranspo.com.br)>. Acesso em: 12/09/2004.

## ANEXOS

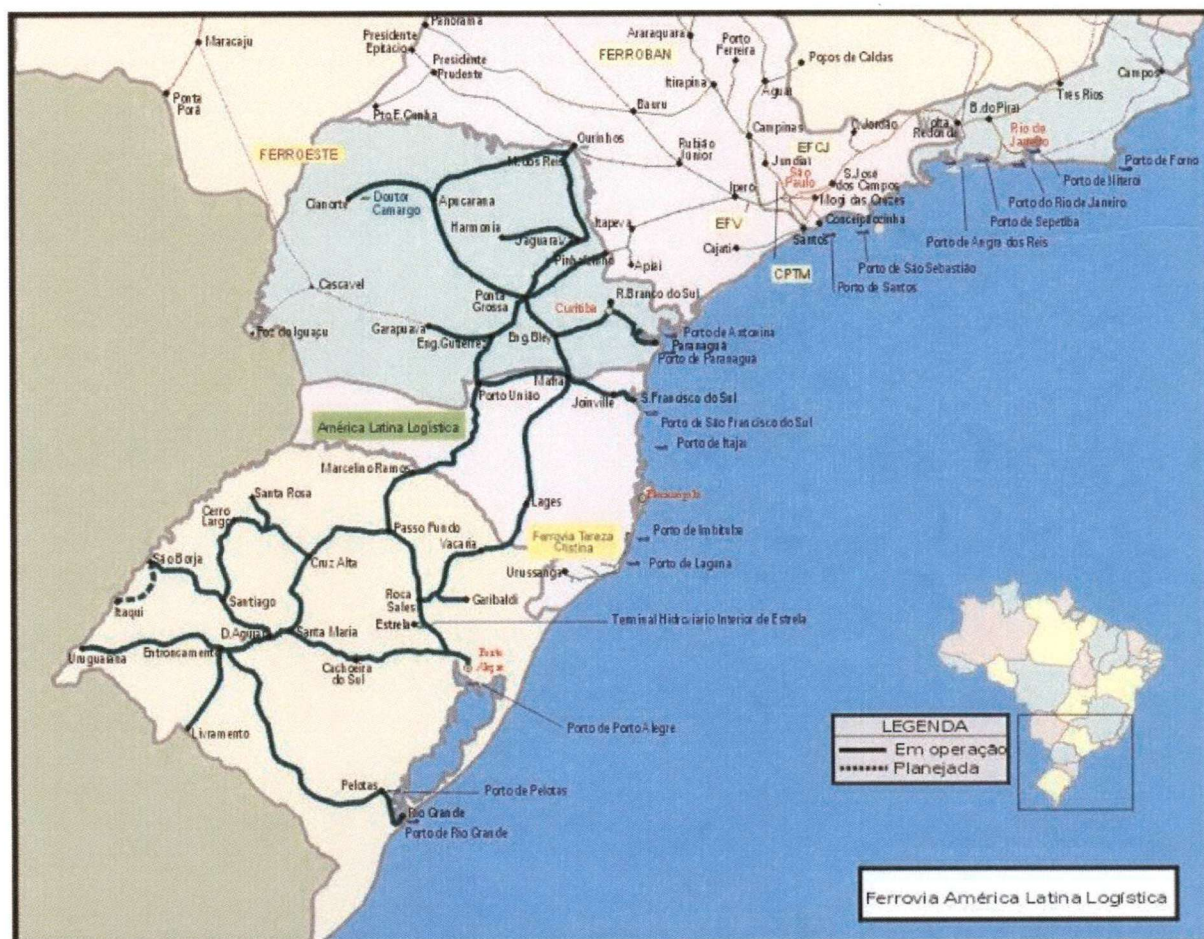
<b>ANEXO 1 – MALHA FERROVIÁRIA DA FERROESTE.....</b>	<b>40</b>
<b>ANEXO 2 – MALHA FERROVIÁRIA DA ALL.....</b>	<b>41</b>
<b>ANEXO 3 – ATUAL ORGANOGRAMA ADMINISTRATIVO DA ANTT.....</b>	<b>42</b>

## ANEXO 1 – MALHA FERROVIÁRIA DA FERROESTE



FONTE: ANTT, 2004

## ANEXO 2 – MALHA FERROVIÁRIA DA ALL



FONTE: ANTT

