

Natel: unificação recuperará transporte ferroviário em SP

"A criação da Ferrovias Paulistas S. A. marcará uma nova fase na história do sistema ferroviário paulista, que passará a agir com a agressividade comercial e o espírito competitivo da iniciativa privada, impondo-se no mercado pela eficiência operacional e pelo menor custo dos fretes". A afirmação é do governador Laudo Natel, ao definir, ontem, a orientação que pretende imprimir à empresa que, segundo projeto a ser enviado nos próximos dias à Assembléia Legislativa, unificará as ferrovias Sorocabana, Mojiana, Paulista, Araraquara e São Paulo-Minas, atualmente deficitárias e sem condições para concorrer com o transporte rodoviário.

Com a unificação das ferrovias, o governador Laudo Natel quer criar as condições para que o parque ferroviário paulista, funcionando sob diretrizes técnicas e econômicas racionais, possa vencer progressivamente o atual deficit e "voltar a cumprir o papel fundamental que lhe cabe no sistema de transporte integrado e moderno, fundamental para o desenvolvimento do Estado".

6.510 KM DE LINHAS

As 5 ferrovias que integrarão a FEPASA estendem-se hoje por 6.510 kms de linhas que representam, reunindo 650 locomotivas, 18 mil vagões de carga, 1.500 carros de passageiros e 43 auto-motrizes. Não está incluída no projeto de unificação a Estrada de Ferro Campos do Jordão, que deverá ser extinta ou continuar funcionando, como propriedade do Governo.

É o seguinte o equipamento atual das 5 ferrovias:

Sorocabana: 70 locomotivas elétricas; 156 diesel e 9 a vapor; cerca de 9 mil vagões-carga; 689 carros de passageiros; e 36 auto-motrizes.

Paulista: 80 locomotivas diesel, 89 locomotivas elétricas; 6008 vagões de carga e 449 carros de passageiros.

Mojiana: 19 locomotivas a vapor e 85 diesel; 2.028 vagões de carga; 189 carros de passageiros; e 4 auto-motrizes.

Araraquara: 22 locomotivas diesel, 612 vagões de carga; e 101 carros de passageiros.

São Paulo-Minas: 16 locomotivas a vapor; 32 diesel; 175 vagões de carga; 32 carros de passageiros; e 3 auto-motrizes.

TRAFEGO

A baixa densidade de tráfego é apontada pelos técnicos como a falha mais grave no sistema ferroviário brasileiro e paulista, em particular, e como principal causa dos seus deficits crônicos.

Em parte, essa baixa densidade de tráfego resulta de critérios errados na localização original das ferrovias, embora muitas vezes o traçado das linhas não tenha sido o ideal por causa de dificuldades topográficas. Em outros casos, foi a mudança da atividade econômica de certas regiões (por exemplo, a substituição da cultura do café), que resultou na queda de movimento de determinadas extensões ferroviárias, dando origem a um grande número de linhas anti-econômicas.

No entanto, segundo estudos comparativos sobre os custos de transporte por caminhão e por trem, os do sistema ferroviário serão sempre mais reduzidos, desde que a densidade de tráfego não esteja abaixo de 200 mil toneladas por ano.

NOVO ESTILO

O governador Laudo Natel, através da criação da FEPASA, pretende imprimir um novo estilo à política ferroviária, com base "numa mentalidade empresarial que leve a estrada de ferro a até o cliente, e não como tem acontecido até hoje em vez de ficar esperando que o empresário venha bater às suas portas para transportar seus produtos".

O sr. Laudo Natel entende que a ferrovia tem perdido sua capacidade de competição com o transporte rodoviário por falta de interesse em atender ao usuário. Outros itens que, segundo o governador, não serão esquecidos: construção de desvios particulares, ajustes tarifários, e prazos de créditos coerentes com as características de comercialização das mercadorias transportadas.

«É preciso que o sistema ferroviário adquira a agressividade comercial que lhe possibilite funcionar em níveis econômicos, capaz de não só eliminar seu deficit, mas de permitir uma redução do custo dos fretes», diz o governador Laudo Natel. E ressalta:

«A redução dos fretes assume particular importância no transporte de mercadorias destinadas à exportação, para que os produtos brasileiros possam ser colocados no mercado externo a preços realmente competitivos, e não onerados pela deficiência de um sistema ferroviário que não tenha acompanhado o nosso desenvolvimento econômico».

AS QUEIXAS

Segundo levantamento efetuado entre os usuários, 4 deficiências principais, conjugadas ou não, influenciam a opção pelo sistema rodoviário, em lugar do ferroviário; a morosidade dos serviços, o manuseio excessivo ou inadequado das cargas, as condições dos vagões e a falta de conjugação de transporte.

Muitos usuários alegam que o sistema ferroviário não atende às necessidades das empresas no processo de comercialização, por causa da demora do transporte, agravada pelos atrasos. O sistema rodoviário, ao contrário, beneficiado pelo aumento da produção da indústria automobilística, e pela ampliação e aperfeiçoamento da rede de estradas de rodagens, tem oferecido, além de grande mobilidade, uma considerada velocidade nas estradas.

Queixam-se frequentemente da falta de garantia à preservação de suas mercadorias, diante do manuseio excessivo ou inadequado, geralmente por falta de equipamento especializado. Ao lado disso, a embalagem requerida para o transporte ferroviário representa um custo adicional em relação ao rodoviário.

Outra deficiência apontada é quanto às condições dos vagões, no que se refere à proteção da mercadoria, a necessidade de embalagens especiais, as inadequações no transporte a granel de certos produtos, além de seu mau estado de conservação.

As empresas que não possuem desvios particulares mencionam os problemas que têm com os custos de camionagem e mão-de-obra nas entregas e retiradas; o manuseio adicional nem sempre suportado por certas mercadorias; dificuldade de acesso rápido às dependências ferroviárias; e falta de equipamento mecânico para carga e descarga. Os custos operacionais ou financeiros para o usuário que se adicionam ao frete por ele pago, têm importância decisiva na avaliação dos preços relativos dos dois sistemas de transporte, resultando geralmente na opção pelo rodoviário.

DEFICIT CRONICO

Essa conjugação de fatores tem contribuído para que, há

muitos anos, as ferrovias não só do Estado, mas de todo o País, sejam tradicionalmente deficitárias constituindo pesados onus para os cofres públicos. Desde sua primeira gestão, em 1966, o governador Laudo Natel empenha-se em adotar medidas que eliminem esses deficits — e esse será o principal objetivo da futura FEPASA: atingir uma situação de equilíbrio orçamentário e operacional.

O gen. Jaul Pires de Castro, assessor técnico do secretário Paulo Maluf, dos Transportes, diz que a situação deficitária das ferrovias paulistas têm causas que são comuns às ferrovias de outros países. A propósito, cita um editorial da revista Rail International, órgão oficial da União Internacional das Estradas de Ferro: "Forçoso é constatar que, por volta de 1920, quando a concorrência da rodovia surgiu, a estrada de ferro, perfeitamente organizada no plano técnico, não foi capaz de desenvolver as ações comerciais que seriam necessárias para responder àquela concorrência. Cem anos de quase monopólio em seu desenvolvimento harmonioso não prepararam as ferrovias para a luta comercial."

Entretanto, a situação atualmente deficitária das estradas de ferro de São Paulo têm também causas particulares, entre as quais se destaca a "complementação de aposentadoria e pensão", despesa que representa alta porcentagem sobre o deficit das ferrovias.

"Esse encargo — assinala o gen. Jaul Pires de Castro — que a rigor não competiria às ferrovias, pois resultou de liberalidade do Estado, concorre decisivamente para o desprestígio das estradas de ferro paulistas. Por isso, a redução das despesas, inclusive pela diminuição dos efetivos de pessoal, constituirá um dos objetivos fundamentais da FEPASA".

O gen. Jaul Pires de Castro esclarece, porém, que não será a unificação pura e simples das ferrovias que possibilitará a eliminação de seu deficit, mas sobretudo a racionalização do sistema, em busca de melhorias operacionais, previstas no Plano Quinquenal Ferroviário, que está sendo elaborado.