É imprescindível regulação eficaz na logística estadual de transportes

Todos sabemos que a logística de transportes e os sistemas político (eleitoral e partidário) e tributário estão entre os principais gargalos para desenvolver o Brasil. Esse problema se agrava ainda mais quando o país-continente deve tomar a liderança do processo de integração econômica sul-americana, que não se desenvolve sem infraestrutura eficiente e sustentável.

Nesse cenário, em Estados produtores e com grande potencial para o comércio exterior, como o Paraná, especialmente em face dos seus importantes portos (Paranaguá e Antonina), assume relevância a regulação setorial independente. Essa deve ser implementada pelas agências reguladoras de transportes federais, ANTT (rodovias e ferrovias) e ANTAQ (transportes aquaviários e portos), sob coordenação do CONIT (Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transportes), criado em 2001 pela Lei 10.233, mas que até hoje não saiu do papel, bem como ANAC (aviação civil), em cooperação com as agências reguladoras estaduais, regionais ou municipais. Tais agências deveriam funcionar no Paraná, mas sequer existem de fato.

As próprias agências poderiam exercer a sua função de julgar conflitos de forma mais próxima do usuário, tal como se dá nos Estados Unidos, com os *administrative law judges*, servidores de tais agências, possuidores de alto grau de *expertise*.

Ademais, a cultura do sistema político brasileiro, que pode gerar externalidades negativas, exige maior conhecimento e participação dos regulados, especialmente investidores e usuários no que tange à implementação do marco regulatório, inclusive com a alteração da legislação para que, majoritariamente, os diretores das agências sejam servidores de carreira das mesmas.

Isso pode contribuir para que a matriz de transportes brasileira seja extremamente precária e disfuncional, com grave impacto na logística. Deve-se dar maior importância aos portos paranaenses nos próximos quatro anos. O povo do Paraná precisa de portos à sua altura.

Mencione-se que o transporte aquaviário é elemento estratégico, especialmente porque 89,79 % das cargas transportadas no mundo em 2008 foram conduzidas pela via aquaviária e correspondem a 72,71 % do valor transportado (UNCTAD, 2009).

Considerado serviço essencial para a economia internacional, esse tipo de transporte requer competitividade. Essa só ocorre se o ambiente institucional, que inclui regulação e normas, proporcionar segurança jurídica aos agentes econômicos. Essa regulação (econômica) é considerada forma de intervenção do Estado no domínio econômico, por meio de funções normativas, fiscalizatórias, sancionatórias e de solução de conflitos, dentre elas a regulamentação (jurídica).

No Brasil, segundo o Plano Nacional de Logística & Transportes (PNLT, 2007, p. 158) a divisão modal dos transportes, excluída a carga geral, tem 61 % dos fluxos no modal rodoviário, 30 % no ferroviário, 4 % nos hidroviário e no dutoviário e 1 % na cabotagem. Dessa forma, verifica-se que a nossa matriz é poluente e cara, especialmente porque o modal aquaviário (hidrovias interiores e cabotagem) é subaproveitado. Mencione-se que não foram incluídas novas áreas para instalação no complexo

2023 - www.conjur.com.br - Todos os direitos reservados.

portuário paranaense no Plano Geral de Outorgas da ANTAQ e no PAC.

Num país com déficit de maritimidade, a possibilidade de investimentos no setor é muito grande. Considerando os investimentos do PNLT, via PAC, até 2023, haveria uma alteração na divisão modal, embora pequena, em favor dos modais hidro-ferroviários que alcançariam, respectivamente 58% para o rodoviário, 32% para ferroviário, 6% para hidrovias, 3% para cabotagem e 1% para dutovias. A cabotagem triplicaria em 15 anos.

Mas, para que isso aconteça, e os investimentos privados venham e aqui permaneçam, é imprescindível regulação eficaz. É preciso que o setor regulado seja capacitado a fim de conhecer melhor as competências das agências reguladoras federais, estaduais e municipais, participar, combater a condução política sem técnica, bem como a captura dos reguladores pelo governo e legislativo, cujo horizonte é de curto prazo, limitado aos mandatos de quatro anos, especialmente porque as políticas da logística demandam um horizonte de longo prazo.

Assim, os novos políticos, pressionados pelo eleitorado paranaense, devem lutar para a implantação e funcionamento eficaz de uma agência estadual e por uma política de longo prazo para a logística estadual de transportes, compromissada com a ética e a técnica, e com os princípios que regem a regulação setorial independente.

Date Created
10/10/2010

2023 - www.conjur.com.br - Todos os direitos reservados.