

REQUERIMENTO DE INFORMAÇÃO Nº , DE 2004
(Do Sr. Marcus Vicente)

Requer cópias dos contratos de concessão de área Portuária da Companhia Vale do Rio Doce - CVRD com o Governo Federal ao Sr. Ministro dos Transportes.

Senhor Presidente,

Com fundamento no art. 50, § 2º, da Constituição Federal e na forma dos arts.115, inciso I e 116 do Regimento interno, requiero a V.Exa. seja solicitado ao Sr. Ministro dos Transportes, cópias dos contratos de concessão de área Portuária da Companhia Vale do Rio Doce - CVRD com o Governo Federal .

JUSTIFICAÇÃO

A aglutinação de interesses que se formou com a integração vertical de empresas industriais, principalmente nos subsistemas ferroviário e portuário – com características mais monopolísticas –, impõe aos órgãos de regulação uma atenção especial à questão do controle do acesso a serviços adequados, por parte de eventuais concorrentes nos mercados de produtos dessas empresas. Somente a criação de uma instância de regulação forte, independente e transparente, poderá almejar indicar condutas empresariais mais afinadas com o interesse público.

Nesse sentido, cabe destacar que as limitações contratuais de concessão não são terminais uma vez que é prerrogativa do Poder Concedente alterar unilateralmente o contrato, desde que preservado seu equilíbrio econômico-financeiro.

Nesse sentido, vale frisar que essa competência deve ser exercida de maneira a enfatizar a boa execução do objeto da concessão e seu aperfeiçoamento.

Dentro desse ambiente, as decisões de expansão de capacidade, oferta de serviços, e preços, passam a ser determinadas por uma lógica privada e pelos fatores individuais de cada empresa. Não obstante, as características econômicas do setor de transporte, que deve buscar a operação de sua rede de serviços de forma integrada, o tornam um alvo natural para a intervenção governamental, seja através da propriedade e operação direta, como no passado recente, ou através da regulação da atividade privada no setor, que agora se amplia.

Essa regulação deve se voltar principalmente para os segmentos com características monopolísticas dessa rede de serviços, e ser entendida tanto no sentido clássico de controles sobre a estrutura de propriedade, entrada de novas empresas, condições de oferta e preços, mas também no sentido mais amplo de procurar atenuar falhas de mercado, principalmente oriundas de externalidades de rede e ambientais.

Assim, a função pública de regulação adquire importância ampliada ao incorporar essa missão de monitoramento da dinâmica do mercado de transportes, com o intuito de buscar elementos de indução dos agentes privados a decisões mais próximas do interesse público.

CONCENTRAÇÃO DO SETOR TRANSPORTES NA CVRD

Sistema Ferroviário

A CVRD tem participação em cerca de 70% da malha ferroviária nacional, considerando nesta conta as ferrovias de sua propriedade e aquelas das quais é sócia. É um peso pesado, capaz de desequilibrar o mercado, usando o transporte como um fator de estrangulamento das empresas que atuam na sua área de negócios: produtos siderúrgicos e minério de ferro, em especial.

O problema se agravou com a compra, pela Companhia Vale do Rio Doce, da Ferteco Mineração e a aquisição da Caemi Mineração e Metalurgia, detentoras de 43,03% das ações da ferrovia MRS Logística. Os concorrentes receiam que, de posse da MRS, a Vale do Rio Doce dificulte ainda mais o escoamento de produtos siderúrgicos e minério de ferro, do quadrilátero ferrífero, para os Portos de Santos e Sepetiba. O que já é impossível, através do sistema portuário do Espírito Santo, Porto de Tubarão e de Ubú, SAMARCO, hoje, também, 50% da CVRD.

A concentração de ferrovias nas mãos de uma empresa assusta também o governo, porque poderia funcionar como uma espécie de monopólio particular. O governo tem por obrigação cuidar de proteger o usuário cativo, aquele que depende das ferrovias, de uma concentração prejudicial ao sistema.

A prestação de serviço de transporte ferroviário (da mesma forma a movimentação portuária, que abordaremos a seguir), pela Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) deveria ser analisada como de abuso do poder econômico, uma vez que, além de estabelecer fretes elevados, quando tem interesse de obstacular uma venda de produto no mercado internacional, na maioria das vezes, demonstra incapacidade do sistema ferroviário e portuário de escoamento da produção. Pratica, também, a proibição da venda do minério de ferro para alguns países, como fez, anteriormente, e explicitamente em Contrato com a FERTECO, o que gerou, inclusive uma denúncia no CADE.

Sistema Portuário

Também, no que diz respeito à gestão portuária, a concentração na operação dos grânéis sólidos, é impressionante. A empresa é responsável por 14,2% da movimentação de cargas no Brasil, sendo responsável por 53,3% da movimentação portuária de grânéis sólidos. A participação da CVRD no Sistema Portuário Nacional, é impressionante, e transformamos em objeto de nossa solicitação formal ao Ministério dos Transportes, sobre todas as Concessões na área de transportes sob responsabilidade direta da CVRD e através de participações acionárias.

Sala das Sessões, dede 2004.

Deputado Marcus Vicente
PTB/ES