



UMA NOVA ERA JÁ ESTÁ EM CURSO *A NEW ERA IS ALREADY UNDER WAY*

JOSÉ A. F. MARTINS Presidente / President

O atual momento vivido pelo setor ferroviário dá nítidos contornos comemorativos a esta edição da Série Estudos Ferroviário – Simefre. E não é à toa. Todos aqueles que compõem a comunidade ferroviária são unânimes em reconhecer que o setor não vivia um momento auspicioso como o atual desde a década de 70. Impulsionado por um lado pela formidável movimentação de mercadorias e, por outro, pela saturação dos sistemas urbanos de transportes, situação agravada pela realização de grandes eventos esportivos, o país requer, hoje, uma infraestrutura de transportes mais compatível com os novos e irreversíveis níveis de exigências.

Atento a essas necessidades, o governo federal incluiu nosso setor entre suas principais prioridades. E é isso que nossos leitores verão nas páginas seguintes: o progressivo aumento do transporte de cargas – por meio de investimentos em sua maioria privados – e um volume elevado de obras voltadas para a melhoria do transporte metroferroviário de passageiros em todo o país.

Parceira do governo central e das administrações estaduais comprometidas com o desenvolvimento, a indústria ferroviária tem o dever de apontar, no entanto, alguns obstáculos que dificultam nosso trajeto rumo ao desenvolvimento. Um deles vem sendo atacado com firmeza pelo governo junto à Organização Mundial do Comércio (OMC): a prática de *dumping* e desvalorização artificial de moedas, notadamente na China, com o intuito de reduzir a competitividade de seus concorrentes.

Mas, a competitividade de nossa indústria também é afetada em função da alta carga tributária, juros elevados, logística inadequada e o dólar desvalorizado.

No que se refere aos grandes projetos ferroviários e metroviários – como o TAV, Veículo Leve Sobre Trilho e Monotrilho – esperamos que o governo utilize a margem de preferência de 25% nas licitações. Ainda com relação a esses projetos, a indústria brasileira está preparada para fabricar e fornecer os equipamentos, assim como apta a receber e desenvolver qualquer tipo de tecnologia definida para esses empreendimentos.

Conscientes dos desafios que temos pela frente entregamos a vocês, nossos leitores, mais uma edição da Série Estudos Ferroviário.

The current moment experienced by the railway industry gives sharp commemorative contours to this edition of the Railway Studies Series – Simefre. And it is not a coincidence. All those who are part of the railway community are unanimous in recognizing that the industry has not experienced an auspicious time like the present, since the seventies. Propelled on one side, by a formidable movement of goods and, on the other, by the saturation of the urban transportation systems made worse by the occurrence of large sporting events, the country began to demand a transportation infrastructure more compatible with the new and irreversible requirements levels.

Aware of the country's needs, the federal government included our industry among its top priorities. And that is what our readers will see on the following pages: the progressive increase in cargo transportation – by the way of investments, in their majority private – and a high volume of projects aimed at improving passenger transportation throughout the country.

A partnership between the federal government and the state administrations, which are committed to development, the railway industry has an obligation to point out, however, some obstacles that remain on our path towards development. One of them has been stalwartly attacked by the government, together the World Trade Organization (WTO): the practice of dumping and artificial devaluation of currencies, notably by China, aiming at the reduction of the effectiveness of its competitors.

But the competitiveness of our industry is also affected by high taxes, high interest rates, inadequate logistics and the low dollar.

Regarding major railways and subways projects – such as the TAV, Light Rail and Monorail – we expect the government to use the preferred margin of 25% in the bidding. Also with respect to these projects, the Brazilian industry is prepared to manufacture and supply the equipment, as well as able to receive and develop any type of technology set for these enterprises.

Aware of the challenges facing us, we deliver to you, our readers, another edition of the Railway Studies Series.