

Só o consórcio MRS candidata-se à Malha Sudeste

Grupo é liderado pela CSN e reúne oito principais usuários da ferrovia; outros interessados, a Vale do Rio Doce e a Libra/Boreal, desistiram

por Vera Saavedra Durão
do Rio

Apenas um consórcio vai participar do leilão de privatização da Malha Sudeste, sexta-feira, na Bolsa de Valores do Rio de Janeiro (BVRJ). Somente o MRS Logística, representado pela corretora Primus, se registrou ontem, junto a Câmara de Liquidação e Custódia (CLC) da BVRJ. A corretora do Bozano, Simonsen compareceu à CLC nos minutos finais do prazo de pré-identificação dos investidores, que terminou ontem, às 18 horas, mas desistiu de participar.

A Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) será a grande ausente do negócio, bem como os investidores estrangeiros. O grupo Libra/Boreal também desistiu de participar do leilão. Os documentos do MRS foram enviados ontem à noite ao Ministério dos Transportes para serem pré-qualificados em 24 horas, com direito a impugnação se não estiverem de acordo com as exigências do edital de venda da estrada de ferro.

O MRS Logística é liderado pela Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) e pela Minerações Brasileiras Reunidas (MBR), do grupo Caemi, mais a Ferteco, Usiminas, Interférrea, Cosigua (do grupo Gerdau), Lachman, Utrafértil e pelas fundações de empregados da CSN e da Caemi.

Na sua composição são usuários da ferrovia a CSN, a MBR, a Ferteco, que adquiriu recentemente um terminal privativo no porto de Sepetiba, a Usiminas e a Cosigua. A Lachman, empresa de transporte marítimo, terá participação importante por gerar intermodalidade à nova empresa, bem como a Interférrea, de transporte rodoviário.

O presidente da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), Isaac Popoutchi, atribuiu a falta de dis-

puta do leilão ao custo elevado da ferrovia, de R\$ 888,9 milhões. "O grupo de maior interesse foi o dos próprios usuários da malha, para os quais ela é fundamental", observou. A MBR, por exemplo, transporta todo sua exportação de minério de ferro pelo ramal que interliga Belo Horizonte ao terminal marítimo que possui na Ilha de Guáiba, em Sepetiba.

O futuro concessionário terá de pagar a vista 30% deste valor ou R\$ 266,6 milhões. O restante será quitado, após um ano de carência, em 116 prestações trimestrais durante 30 anos, correspondente a um valor de R\$ 17,2 milhões corrigidos pelo IGP-DI, índice de inflação da Fundação Getúlio Vargas (FGV).

Na visão de Popoutchi, os temores da Vale do Rio Doce de que a malha Sudeste venha a se transformar futuramente numa central de custos dos seus usuários dificilmente se efetivará. "Os grupos interessados têm interesses de negócios divergentes e o

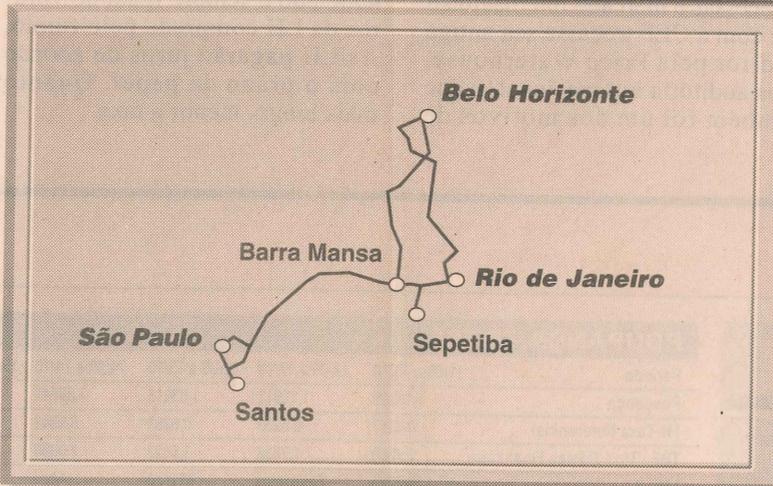
Malha Sudeste - Demanda

(Em milhões de TKU *)

Produtos	Volume de tráfego (1993)	%	Demanda (1997)	%	Demanda (2002)	%
Minério de ferro	17.496	80,2	21.132	63,4	22.723	60,4
Produtos siderúrgicos	1.515	7,0	2.727	8,2	3.726	9,9
Cimento	1.429	6,6	2.091	6,3	2.432	6,5
Carga geral e contêineres	-	-	-	-	-	-
Outros	1.199	5,5	5.468	16,4	6.491	17,3
Total	21.792	100,0	33.300	100,0	37.583	100,0

(*) Tonelada/Km útil

Malha sudeste



Fonte: RFFSA

modelo de venda foi desenhado para minimizar esta possibilidade. Nenhum grupo pode comparecer com mais de uma empresa e além disso, terão de investir pelo me-

nos US\$ 227 milhões nos primeiros cinco anos e US\$ 1,4 bilhão nos demais, ao longo de 30 anos. Para isto, terão de ter retorno", frisou o presidente da Rede.

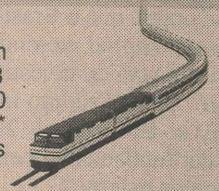
Malha Sudeste

Características

- Extensão 1.623 km
- Nº de locomotivas 373
- Nº de vagões 11.600
- Volume de tráfego 21,8 bilhões de TKU*
- Receita operacional US\$ 400 milhões

Potencialidades

- Liga os três centros mais importantes da economia nacional: Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo.
- Única ferrovia do Brasil totalmente construída em bitola larga ligando outras ferrovias, Fepasa e Malha Centro-Leste
- Fluxo de transporte de minério de ferro da ordem de 17,5 bilhões de TKU
- Grande potencial de captação de carga no trecho Rio-São Paulo, o mais importante corredor do País.



* Tonelada/km útil

Trecho mais cobiçado e o único lucrativo da rede

A Malha Sudeste, com leilão de privatização marcado para sexta-feira, às 14 horas na Bolsa do Rio, é considerada a mais cobiçada das seis malhas da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) por unir em seus 1.674 quilômetros de extensão as regiões metropolitanas mais ricas do País: Rio de Janeiro, São Paulo e Belo Horizonte.

Através de seus trilhos estas cidades e o Vale do Paraíba se integram aos portos do Rio, de Sepetiba, terminal de Guáiba e ao porto de Santos. Um acordo recente assinado entre a RFFSA e a Fepasa possibilitou o direito de tráfego às malhas da Rede nas linhas da Fepasa e será estendido ao futuro concessionário da Sudeste, valorizando ainda mais a ferrovia.

Sudeste é explicada pelo fato de a ferrovia proporcionar a ligação do quadrilátero ferrífero de Minas Gerais aos principais portos da região Sudeste, além de incluir em seu trajeto o Vale do Paraíba, com inúmeras indústrias siderúrgicas. Futuramente a malha tenderá a diversificar sua carga.

A própria necessidade de retorno do negócio vai induzir o novo concessionário a diversificar as mercadorias transportadas, incluindo no seu menu cargas de maior valor agregado e com valor tarifário mais alto. A Rede tem atualmente dificuldades, como estatal, de ter cargas mais valorosas, pois para isto teria de contratar empresas rodoviárias para levar o produto diretamente ao cliente. As amarras buro-

o único lucrativo da rede

A Malha Sudeste, com leilão de privatização marcado para sexta-feira, às 14 horas na Bolsa do Rio, é considerada a mais cobiçada das seis malhas da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) por unir em seus 1.674 quilômetros de extensão as regiões metropolitanas mais ricas do País: Rio de Janeiro, São Paulo e Belo Horizonte.

Através de seus trilhos estas cidades e o Vale do Paraíba se integram aos portos do Rio, de Sepetiba, terminal de Guaiúba e ao porto de Santos. Um acordo recente assinado entre a RFFSA e a Fepasa possibilitou o direito de tráfego às malhas da Rede nas linhas da Fepasa e será estendido ao futuro concessionário da Sudeste, valorizando ainda mais a ferrovia.

Outro atrativo da estrada de ferro que percorre os três estados responsáveis por 69% do Produto Interno Bruto (PIB) nacional é ser a única geradora de caixa da RFFSA, gerando superávit anual em suas contas de R\$ 50 milhões a R\$ 40 milhões. No primeiro semestre deste ano, a malha teve um faturamento de R\$ 189,9 milhões e produziu 9 bilhões de TKU (tonelada por quilômetro útil). No ano passado faturou R\$ 353,2 milhões de um faturamento total da Rede, de R\$ 881,7 milhões, transportando 20,2 bilhões de TKU, de um volume global de 36,3 bilhões de TKU da Rede.

Constituída pelas Superintendências Regionais de Juiz de Fora (SR3) e de São Paulo (SR4), as mais modernas do sistema ferroviário nacional por terem "bitola larga" (distância de 1,60 metro entre os trilhos), a Sudeste opera com 401 locomotivas e 11.086 vagões. Ao contrário das demais malhas, ela é a única que foi objeto de inversões da ordem de R\$ 3 bilhões nos últimos cinco anos, o que a tem mantido em razoável estado de conservação.

A carga principal desta ferrovia é o minério de ferro e secundariamente produtos siderúrgicos e cimento. O minério responde por mais de metade (60,4%) do seu volume de carga. Apesar de ter uma das tarifas de carga mais baixas da Rede, o minério de ferro tem volume, o que aumenta a rentabilidade da estrada de ferro, dando-lhe ganho de escala. Os produtos siderúrgicos participam com 9,9% no seu volume de tráfego, vindo em terceiro lugar, o cimento, com 6,5%.

A predominância do minério de ferro no perfil de carga da

Sudeste é explicada pelo fato de a ferrovia proporcionar a ligação do quadrilátero ferrífero de Minas Gerais aos principais portos da região Sudeste, além de incluir em seu trajeto o Vale do Paraíba, com inúmeras indústrias siderúrgicas. Futuramente a malha tenderá a diversificar sua carga.

A própria necessidade de retorno do negócio vai induzir o novo concessionário a diversificar as mercadorias transportadas, incluindo no seu menu cargas de maior valor agregado e com valor tarifário mais alto. A Rede tem atualmente dificuldades, como estatal, de ter cargas mais valorosas, pois para isto teria de contratar empresas rodoviárias para levar o produto diretamente ao cliente. As amarras burocráticas a que são submetidas as estatais via Resolução 866 impossibilitaram isto. Com sua privatização, a Sudeste ampliará em muito o seu leque de oportunidades de negócios.

Sob a ótica do mercado, por exemplo, a malha não podia ser melhor. Além de ligar as minas de ferro do Vale do Paraopeba aos maiores portos do País e a três grandes usinas siderúrgicas — Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), Cosipa e Açominas —, suas linhas servem a regiões altamente industrializadas, principalmente no âmbito da Superintendência de São Paulo, considerada o filé mignon da malha e onde tem suas melhores instalações.

O futuro concessionário da Sudeste se beneficiará de um acordo de "traffic right" assinado no ano passado pela RFFSA com a Fepasa. Com isto, as locomotivas da Rede passaram a ter o direito de trafegar na área da estrada de ferro paulista captando carga com seu próprio equipamento. Para usar as linhas da Fepasa basta agora pagar um aluguel. Esta foi uma inovação do novo regulamento de transporte.

A única pendência da ferrovia a ser licitada é seu passivo trabalhista de R\$ 150 milhões. Na avaliação do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) este passivo deve ser menor até a assinatura do contrato da nova concessionária, pois a maioria dos processos já está tramitando na Justiça contra a própria Rede. O quadro de funcionários da malha Sudeste vem sofrendo um processo de ajuste decorrente do seu processo de privatização. Inicialmente com 11 mil funcionários, deverá cair até dezembro para 6.900.

(V.S.D.)