

Vale desiste de tentar arrematar a Malha Sudeste

Perspectiva

Malha Sudeste

Conforme esta coluna antecipou na edição de ontem, a Companhia Vale do Rio Doce está anunciando a desistência de participar do leilão de privatização da Malha Sudeste da Rede Ferroviária Federal S/A.

A decisão da maior mineradora do mundo impacta fortemente não apenas esta etapa do programa de privatização, mas a própria operacionalidade do sistema ferroviário. E nem o leilão será o mesmo, nem a Malha Sudeste será a mesma sem Vale. Por extensão, a Estrada de Ferro Vitória a Minas também não será a mesma.

Com a Vale no consórcio controlador, a Sudeste e a Vitória a Minas se ramificariam na intercomplementaridade dos negócios de carga na região por onde circulam 70% do PIB nacional. Agora, não. Passam a ser competidoras.

A Malha Sudeste não será a mesma sem a Vale porque deixará de ter a empresa mais competente do mundo no transporte ferroviário. Das três ferrovias mais produtivas do mundo, duas são da Vale.

A primeira é a Vitória-Minas, que transporta 58 milhões de TKU (toneladas por quilômetro/linha), marca que lhe assegura a

liderança mundial em produtividade. Em segundo lugar no mundo vem a MT Newman, da Austrália, com índice de 35,9 milhões de TKU/linha. Em terceiro lugar, está a Estrada de Ferro Carajás, com 35,3 milhões de TKU/linha.

O sistema de transporte ferroviário de carga do país com certeza teria a ganhar com a disponibilidade do **know-how** da Companhia Vale do Rio Doce na Malha Sudeste.

Até porque, esse trecho de 1.674 quilômetros atravessa os três centros econômicos mais importantes do país – Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo – responsáveis

pela concentração de 70% do PIB brasileiro.

Fontes da direção da Vale, falando para A GAZETA, revelaram o motivo que não poderia ser outro para provocar o afastamento do leilão: divergências com as demais empresas interessadas. Motivo do desentendimento: condições operacionais que maximizem o lucro na exploração do trecho ferroviário.

Do consórcio do qual participaria, a Vale era a única empresa não usuária da Malha Sudeste, avaliada em R\$ 888,9 milhões.

A Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) desistiu de disputar a Malha Sudeste da Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA), cujo leilão de arrendamento ocorrerá na próxima sexta-feira, na Bolsa de Valores do Rio de Janeiro. A estatal fazia parte de um consórcio integrado por vários usuários do trecho – o MRS Logística –, que inclui entre outros a Minerações Brasileiras Reunidas (MBR), Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), Cosipa, Usiminas e Ferteco. A Vale se desligou oficialmente deste consórcio na última segunda-feira.

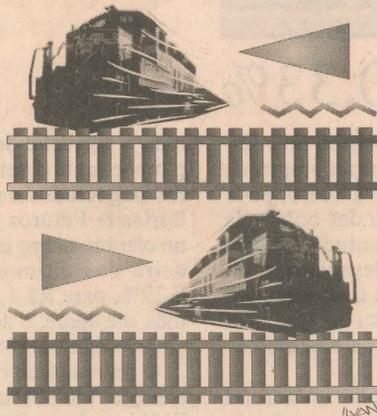
De acordo com explicações passadas ontem à noite pela diretoria da empresa, a desistência está relacionada com o futuro que o consórcio quer dar ao trecho, após o arrendamento: a transformação da malha em uma central de custos. Ou seja, usar a ferrovia para baratear o transporte de insumos e matérias-primas. Como a Vale não é usuária desta malha da Rede, o arrendamento, para este propósito, deixou de constituir um bom negócio. À Vale, a malha Sudeste, por não ter sinergia com o Corredor Centroleste, interessava apenas como unidade de negócio.

A diretoria entendeu no entanto que a rentabilidade deixaria de ser atrativa, dentro da estratégia do consórcio MBR. A malha Sudeste está avaliada em R\$ 888,9 milhões e o consórcio vencedor terá que pagar 30% deste valor, em espécie, no leilão. O restante será parcelado, com a primeira prestação vencendo um ano após a data do arrendamento. Além do preço elevado, será exigido do arrendatário investimento mínimo de R\$ 1 bilhão no decorrer dos 30 anos de vigência da concessão.

Malha

A malha Sudeste é considerada o trecho mais nobre da Rede. Em seu conjunto, compreende 1.674 quilômetros de trilhos, todos em bitola larga, que ligam os três centros econômicos do país: Minas Gerais, São Paulo e Rio de Janeiro. A região de influência é responsável por cerca de 60% do Produto Interno Bruto (PIB) do Brasil. A malha possui acesso direto aos portos de Santos, Rio de Janeiro e Sepetiba, além de estar conectada às ferrovias da Fepasa e às da Centro-Atlântico. (ex-malha Centro-Leste da Rede).

A rentabilidade supera a dos demais trechos. Aproximadamente 60% das cargas movimen-



carga na região por onde circulam 70% do PIB nacional. Agora, não. Passam a ser competidoras.

A Malha Sudeste não será a mesma sem a Vale porque deixará de ter a empresa mais competente do mundo no transporte ferroviário. Das três ferrovias mais produtivas do mundo, duas são da Vale. A primeira é a Vitória-Minas, que transporta 58 milhões de TKU (toneladas por quilômetro/linha), marca que lhe assegura a

ZETA, revelaram o motivo que não poderia ser outro para provocar o afastamento do leilão: divergências com as demais empresas interessadas. Motivo do desentendimento: condições operacionais que maximizem o lucro na exploração do trecho ferroviário.

Do consórcio do qual participaria, a Vale era a única empresa não usuária da Malha Sudeste, avaliada em R\$ 888,9 milhões.

O consórcio MRS Logística, integrado pelas empresas MBR, Ferteco, Interférrea, CSN, Usiminas e Cosipa, é o único habilitado para o leilão de privatização da Malha Sudeste. Na prevalência do preço mínimo, R\$ 888,9 milhões, terá de pagar, no ato da compra, R\$ 266,6 milhões (30% do valor total) e o restante em parcelas trimestrais durante os 30 anos de concessão de exploração do trecho ferroviário. Terá também carência de um ano.

Malha

A malha Sudeste é considerada o trecho mais nobre da Rede. Em seu conjunto, compreende 1.674 quilômetros de trilhos, todos em bitola larga, que ligam os três centros econômicos do país: Minas Gerais, São Paulo e Rio de Janeiro. A região de influência é responsável por cerca de 60% do Produto Interno Bruto (PIB) do Brasil. A malha possui acesso direto aos portos de Santos, Rio de Janeiro e Sepetiba, além de estar conectada às ferrovias da Fepasa e às da Centro-Atlântico. (ex-malha Centro-Leste da Rede).

A rentabilidade supera a dos demais trechos. Aproximadamente 60% das cargas movimentadas em todo o país pela estatal – 36,3 bilhões de toneladas por quilômetro útil (tku) – concentram-se neste trecho. No ano passado, o trecho apurou R\$ 353,2 milhões de receita, o equivalente a 40% da arrecadação total de R\$ 881,7 milhões da Rede. A maior parte das cargas transportadas pela malha Sudeste é constituída por minério de ferro. O produto responde por 60% das 3,7 milhões de toneladas movimentadas mensalmente no trecho.

A possibilidade de incrementar ainda mais a movimentação e de atrair cargas de maior valor agregado é que motivava a Vale a participar do leilão. “É um grande negócio e é por isso que estamos dispostos a integrar um consórcio e disputar o trecho”, chegou a afirmar o diretor de Transportes e Produtos Florestais, José Carlos Nunes Marreco, no último mês, em entrevista concedida a A GAZETA, quando revelou o interesse da Vale no trecho.

O Governo federal já privatizou a operação, via concessão, de duas malhas da Rede: a Oeste, que liga Bauru a Corumbá, e a Centro-Leste. Esta última corta os Estados de Goiás, Minas Gerais, Rio de Janeiro, Espírito Santo, Bahia e Sergipe. O grupo Noel, integrado liderado por multinacionais, ficou com a primeira malha. A segunda foi abocanhada por um consórcio liderado pela Vale e ganhou nova denominação: Ferrovia Centro-Atlântico. Além da Sudeste, faltam ainda os arrendamentos das malhas Sul e Nordeste e da Estrada de Ferro Tereza Cristina, localizada em Santa Catarina.