

# PRIVATIZAÇÃO DA REDE

QUINTA-FEIRA, 29 DE FEVEREIRO DE 1996

NÃO PODE SER VENDIDO SEPARADAMENTE

## Sem investimentos, o patrimônio da RFFSA vira sucata

por André Lacerda  
de Belo Horizonte

Vinte e três kits de motores comprados ainda à época do governo Figueiredo aguardam em armazéns da Superintendência Regional 1 da Rede Ferroviária Federal (RFFSA), no Recife, a chance de ter alguma utilidade. Um galpão refrigerado armazena, em Cruzeiro (SP), equipamentos que deveriam ter sido utilizados na eletrificação da Ferrovia do Aço.

Em Belo Horizonte, a oficina da mais eficiente regional da Rede, a SR 3, com sede em Juiz de Fora, tem 66 locomotivas paradas, das quais 24 esperam o dia de ir para o único destino possível pela condição em que hoje se encontram: o lixo. O índice de imobilização das 1.401 locomotivas da Rede chega hoje a 47%, número quase três vezes maior que a média internacional, de 17%.

São incontáveis os exemplos do sucateamento dos bens da RFFSA, que há muito deixou de afetar apenas os ativos públicos para comprometer negócios de megaempresas que utilizam as linhas da Rede, como a MBR. No ano passado, a mineradora viu descarrilarem US\$ 60 milhões destinados a engordar sua receita.

O motivo do prejuízo foi a falta de locomotivas da RFFSA em condições de transportar os 26 milhões de toneladas previstas no planejamento da empresa. Com isto, a MBR teve o seu embarque de minérios reduzido em 4 milhões de toneladas em 1995.

"Estamos recusando vendas em função das incertezas de transporte", diz um executivo da área de transportes da MBR. Para evitar que a situação se deteriore ainda mais, a mineradora emprestou US\$ 15 milhões à Rede Ferroviária Federal

de janeiro passado, o contrato garante fretes futuros para a MBR.

Acertos como este propiciam a chegada de uma parcela maior de recursos às superintendências da Rede, hoje supridas a conta-gotas. A situação se agravou ainda mais a partir da segunda metade do ano passado, quando teve início a administração do arquiteto Isaac Popouchi à frente da RFFSA. Desde então, o caixa da estatal foi centralizado e receitas geradas em administrações regionais antes capitalizadas, como a SR 3, passaram a ser drenadas para áreas deficitárias.

As superintendências buscam meios para manter as locomotivas nos trilhos — nem sempre, entretanto, com sucesso. Em janeiro passado, por exemplo, a capacidade de transporte das linhas da Rede baixou 18% em relação ao mês de 1995. Esse declínio também está ligado à redução de investimentos da RFFSA, que caiu em 1995 para apenas R\$ 11 milhões — 67,5 vezes menos do que a média anual de US\$ 742 milhões registrada na segunda metade da década de 70.

"A falta de investimentos nos últimos anos destruiu boa parte da infra-estrutura ferroviária do País", aponta o presidente do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), Luís Carlos Mendonça de Barros. "Nenhum outro setor sofreu uma queda de investimentos tão brutal. Apesar da crise, o Estado ainda manteve volume apreciável de aplicações nas áreas de telecomunicações, petróleo, energia e outros", revela Barros.

Com o valor despendido pela RFFSA no ano passado, seria

## Desestatização é a maior de todas já realizadas no Brasil

Sem a utilização de "moedas podres", o leilão das seis malhas da Rede deverá render pelo menos US\$ 1,4 bilhão e os futuros concessionários terão de investir mais de US\$ 4 bilhões na recuperação e modernização do sistema ferroviário



...um executivo da área de transportes da MBR. Para evitar que a situação se deteriore ainda mais, a mineradora emprestou US\$ 15 milhões à Rede. Fechado no final

...e outros", revela Barros. Com o valor despendido pela RFFSA no ano passado, seria (Continua na página 4)

# Novo modelo evitará caos nos transportes

por Teodomiro Braga de Belo Horizonte

O processo de desestatização do sistema ferroviário nacional inicia tarde em relação a outros países, mas ainda a tempo de evitar o colapso no transporte de cargas que se desenha no Brasil. Como outras importantes estradas, a rodovia Presidente Dutra, que liga Rio e São Paulo e é a principal artéria viária do País, está perigosamente deteriorada e não tem condições de atender à sobrecarga provocada pela retomada do desenvolvimento econômico.

A necessidade de urgente recuperação do combalido sistema ferroviário para compensar o esgotamento da rodovia Dutra é apontada em um volumoso estudo patrocinado pela Confederação Nacional do Transporte (CNT). Com boa parte de seus 429 quilômetros em precário estado e vários trechos apresentando saturação, a BR-116 precisa de investimentos vultosos cuja realização afetará enormemente o tráfego atual. A duração dessas obras é estimada em três anos. "A ferrovia poderá vir a ser útil nesse período", vaticina o relatório.

Além de ajudar a resolver essa situação de emergência, a reativação da opção ferroviária reduzirá, com grandes benefícios para a economia e o meio ambiente, a desproporcional participação das rodovias na movimentação de cargas. Por elas passam 56% das cargas

transportadas no País, ante apenas 21% levadas pelos trens. Nos Estados Unidos, a ferrovia participa com 39% e a rodovia apenas 28%. "Dá para imaginar mais jamantas nas rodovias de acesso às grandes cidades do País?", questiona o presidente da Rede Ferroviária Federal (RFFSA), Isaac Popoutchi.

Apresentando elevados índices de ociosidade, as ferrovias não participam do transporte de produtos de maior valor agregado, como produtos industrializados, bens de consumo e gêneros alimentícios. Por ineficiência e outros motivos, o transporte ferroviário ficou limitado aos produtos de baixo valor agregado e portanto de menor rentabilidade. Apenas o minério de ferro representa a metade das cargas da RFFSA e 90% no caso das ferrovias da Companhia Vale do Rio Doce.

De acordo com levantamento da CNT, 42% da carga transportada na rodovia Dutra são produtos típicos do transporte ferroviário, como produtos siderúrgicos, sucata de ferro, alumínio e açúcar, e 46% são produtos classificados como rodoferrviários, como bebidas, produtos de borracha e plásticos. "A ferrovia não tem demonstrado competência na conquista desse transporte, praticamente atendido pela setor rodoviário", ressalta o relatório, intitulado "Integração Operacional dos Transportes de Cargas no Eixo Rio-São Paulo".

(Continua na página 6)

por Teodomiro Braga de Belo Horizonte

Com o leilão da linha Bauru-Corumbá, na próxima terça-feira, o governo dá partida à desestatização dos serviços da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), a maior e mais complexa das privatizações já realizadas até hoje. A operação envolve a transferência à iniciativa privada de 22 mil quilômetros de ferrovias e 36 mil vagões, puxados por 1.400 locomotivas. Está em jogo o destino de um patrimônio de R\$ 16,4 bilhões, o maior entre todas as estatais, que inclui centenas de prédios, terrenos e estações da Rede espalhados por 19 unidades da Federação.

Além dos números mais elevados, a privatização da RFFSA também é a que provocará maior impacto na vida nacional. "Do ponto de vista estratégico, será a desestatização mais importante do ano", afirma o presidente do BNDES, Luís Carlos Mendonça de Barros. "Vai ser extraordinariamente positivo sob todos os aspectos. Hoje a Rede é responsável por apenas 7% de toda a carga transportada no País. Há um mercado gigantesco a ser conquistado", completa o presidente da RFFSA, Isaac Popoutchi.

## Chute inicial

A desestatização dos serviços da Rede representa o esperado chute inicial na mudança do modelo nacional de transportes, exigida pela necessidade de redução de custos das empresas e pelo esgotamento das rodovias do País. Símbolo maior da opção preferencial pelo sistema rodoviário, a BR-116, a famosa rodovia Dutra, transporta 43 milhões de toneladas por ano, mais da metade de toda a carga movimentada pela RFFSA. Inaugurada há 45 anos, a Dutra já está saturada em vários trechos e sua ampliação se mostra economicamente inviável.

Sai a rodovia, entra a ferrovia. Ou melhor, o novo sistema ferroviário que se espera surgir com o retorno do serviço à iniciativa privada, que até o início do século operava as estradas de ferro do País, através de quatro dezenas de empresas que funcionavam em regime de concessão. Criada em 1957, a RFFSA saiu dos trilhos há muitos anos e hoje é um retrato da gerência estatal malsucedida. Suas dívidas ultrapassam R\$ 3 bilhões e 80% da sua receita é consumida com o pagamento de pessoal. No

ano passado, de suas doze superintendências regionais, apenas duas não deram prejuízo.

Os sinais da decadência se multiplicam. Por falta de verbas para manutenção, várias linhas da Rede tiveram de ser desativadas nos últimos anos. No trecho da ferrovia Bauru-Corumbá entre Três Lagoas e Campo Grande, em Mato Grosso do Sul, a velocidade máxima é de apenas quatro quilômetros por hora, devido aos dormentes apodrecidos. A "canibalização" de locomotivas, antes restrita ao Nordeste, agora já é um recurso usado por todas as superintendências, para fazer frente à falta de peças de reposição. "Os funcionários da Rede são uns heróis por conseguir operar nestas condições", diz a chefe do Departamento de Desestatização do BNDES, Estela Palombo.

Essa situação ajudou a determinar o modelo de privatização da Rede, diferente de todos os anteriores por não envolver venda de ações da empresa. Quem empregaria bilhões de dólares na compra de uma companhia gigantesca, deficitária e com dívidas e pendências trabalhistas de valores estratosféricos? Por conta disso, o governo optou pela transferência à iniciativa privada, mediante licitação, da concessão dos serviços de transporte ferroviário de cargas, com arrendamento dos bens da RFFSA aos novos operadores. "Isso significa fazer a transferência do serviço pelo valor do negócio e não dos bens", explica Palombo.

Em razão do seu gigantismo, a Rede foi dividida em seis malhas, para fins de desestatização. Noutra inovação, o consórcio vencedor terá de desembolsar à vista apenas pequena parte do valor da malha, com o res-

tante sendo financiado em 30 anos, mesmo prazo da concessão. Desta vez, não será permitida a utilização de títulos de privatização, as "moedas podres". No caso da linha Bauru-Corumbá, rebatizada de Malha Oeste, única que teve edital divulgado até agora, o valor da concessão corresponde a apenas 5% do preço mínimo estipulado para seu leilão. Os 95% restantes referem-se ao arrendamento e venda de bens de pequeno valor.

## Novas funções

A RFFSA continuará existindo, com uma estrutura reduzidíssima e com duas novas funções: administrar seus bens e dívidas e, por delegação do Ministério dos Transportes, fiscalizar a operação das malhas. O arrendamento às futuras concessionárias só inclui os bens envolvidos na operação ferroviária, como as linhas, o material rodante e as estações. "A Rede possui ativos não operacionais extremamente valiosos, como um terreno de 300 mil metros quadrados perto na região central de Belo Horizonte", informa Popoutchi. "A empresa vai buscar o aproveitamento econômico desses bens, inclusive para ajudar a quitar o seu passivo".

Na definição do modelo, conta Palombo, as empresas de consultoria contratadas pelo BNDES levaram em conta as experiências de privatização ocorridas em outros países. Da Argentina, revela a chefe do Departamento de Desestatização do BNDES, aproveitou-se a idéia do arrendamento dos bens. As privatizações nos Estados Unidos e Canadá, países com mercados para ferrovias parecidos com o brasileiro, mostraram que o mais adequado seria juntar numa mesma

concessão a operação da ferrovia e a dos trens — a Grã-Bretanha optou, com maus resultados, pela separação entre o operador da linha e o do trem.

A idéia de recuperar a Rede e depois vendê-la foi abandonada em função das experiências dos Estados Unidos e da Nova Zelândia. O governo americano gastou US\$ 10,3 bilhões entre 1976 e 1985, a dólares de 1985, na recuperação das ferrovias falidas do norte e meio-oeste e só apurou US\$ 1,6 bilhão na venda delas. O governo neozelandês, por sua vez, vendeu sua ferrovia por US\$ 175 milhões, quatro vezes e meia a menos do que gastou na sua melhoria.

Em comparação com desestatizações no sistema ferroviário ocorridas em outros países, a brasileira é a maior, em extensão de linhas transferidas à gestão privada. Computando as linhas da Fepasa, são quase 30 mil quilômetros de ferrovias, o dobro do sistema britânico.

Levantamentos revelam ainda que, em vários países, o processo de privatização consumiu exatos onze anos. Bem mais rápido, o processo no Brasil começa a deslanchar, no próximo dia 5, apenas três anos e nove meses após a licitação para a contratação de serviços de consultoria para o primeiro estudo de avaliação econômica e financeira da Rede.

## "Leilão negativo"

O resto do cronograma de desestatização já está esboçado. O segundo leilão será o da Malha Centro-Leste. O seu edital sairá em março e o leilão em fins de abril ou maio. O terceiro será o da Malha Sudeste ou da Malha Sul. "Entre terceiro e o quarto, poderá haver o leilão da Malha Tereza Cristina, que é mais fácil", prevê Estela Palombo. O último leilão será o da Malha Nordeste.

Por ser uma ferrovia historicamente deficitária, as linhas nordestinas exigirão um modelo à parte. "Por mais que se imagine uma redução de custos, é difícil a malha se tornar economicamente viável", admite Palombo. Por isso, o BNDES cogita transferi-la à iniciativa privada através de "leilão negativo", em que leva a malha quem cobrar menos para operá-la.

Pelos preços mínimos fixados, a desestatização da RFFSA deverá render pelo menos US\$ 1,440 bilhão. Ao contrário das outras privatizações, o dinheiro não vai para os

(Continua na página 4)

Editoria de Arte/Gazeta Mercantil

## Índice

■ Pronto decreto das concessões.....	Pág. 2	■ Malha Sudeste vive crise.....	Pág. 6
■ Excesso de regras afeta projetos.....	Pág. 2	■ Megaconsórcio reúne 19 empresas.....	Pág. 6
■ Arrendatários prestarão contas.....	Pág. 2	■ Dona Tereza Cristina.....	Pág. 6
■ Funcionários formam alianças.....	Pág. 3	■ Sul opera com metade dos trens.....	Pág. 6
■ Só mudança gerencial não resolve.....	Pág. 3	■ Centro-Leste: maior malha.....	Pág. 7
■ Fabricantes esperam investimentos.....	Pág. 4	■ Vale integra consórcio.....	Pág. 7
■ Alianças marcam primeiro leilão.....	Pág. 5	■ Experiência da Argentina.....	Pág. 8
■ Interfêrrea abre o capital.....	Pág. 5	■ Trem de Prata é sucesso.....	Pág. 8

Editoria de Arte/Gazeta Mercantil

## Investimentos em queda

(Em US\$ milhões)



Fonte: Rede Ferroviária Federal  
Obs: Nos anos de 1970 e 1979 estão incluídos investimentos realizados em transportes urbanos.

1120949-2

PRIVATIZAÇÃO DA REDE

# Decreto com normas das concessões já está pronto

Tarifas terão que obedecer a um teto imposto pelo governo que será reajustado anualmente de acordo com variação da inflação

por Isabel Versiani de Brasília

O presidente Fernando Henrique Cardoso deve assinar, nos próximos dias, o decreto que estabelece o novo Regulamento de Transportes Ferroviários, preparado por técnicos do Ministério dos Transportes, da Rede Ferroviária Federal (RFFSA) e do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e aprovado pelo Conselho Nacional de Desestatização (CND). Juntos, o regulamento, obtido com exclusividade por este jornal, e o edital da Malha Oeste, já divulgado, contêm todas as regras do processo de concessão das malhas.

Ainda nos próximos dias, Fernando Henrique assinará também Medida Provisória criando a Comissão Federal de Transportes Rodoviários (Cofer), que será responsável pela mediação das controvérsias que surgirem entre a União, concessionários ou usuários. Ligada à estrutura do Ministério dos Transportes, a Cofer será formada por representantes do governo, dos concessionários e dos usuários, sendo presidida pelo secretário de Transportes Terrestres do Ministério.

### Tarifas-teto

O novo regulamento estabelece as regras para o transporte de cargas e passageiros, fixa as obrigações e deveres das concessionárias e do poder concedente e trata das penalidades impostas, quando essas exigências não forem atendidas. Com relação às tarifas de transporte, que é uma das questões que geram maior apreensão aos investidores privados, tanto o contrato de concessão da Malha Oeste quanto o regulamento determinam que elas devem obedecer a um teto máximo estabelecido pelo



governo no edital de licitação. Essa tarifa de referência, como é chamada, é calculada pelo Ministério da Fazenda e leva em consideração os custos envolvidos na operação das malhas. O contrato de concessão que

será assinado entre os vencedores dos leilões e a União garante que as tarifas-teto serão reajustadas pelo governo anualmente, segundo a variação do IGP-DI da Fundação Getúlio Vargas. Os técnicos do Ministério dos Transportes

não esperam, no entanto, que a inflação seja inteiramente repassada aos preços finais. Como já acontece atualmente, a expectativa é que a maioria das tarifas cobradas fiquem abaixo do teto. Um assessor do Ministério in-

formou, ainda, que a regra de reajuste anual foi estabelecida levando-se em conta uma economia estabilizada. Ou seja, se a inflação disparar novamente, o regulamento deve ser alterado por decreto para permitir a correção mais frequente das tarifas. O ministro dos Transportes, Odacir Klein, não admite publicamente a possibilidade de mudanças nesse sentido, mas insiste na idéia de que a regulamentação, da forma como está, é inteiramente clara e não há por que temer que as tarifas não venham a ser compensatórias. "Os critérios estão claros, e isso é o importante", afirmou Klein a este jornal.

A cada cinco anos, as tarifas serão revistas, para mais ou para menos, para corrigir possíveis distorções no preço causadas por alterações do mercado. Tanto os reajustes quanto as revisões ficarão a cargo dos ministérios dos Transportes, que fará o estudo preliminar em cima das tabelas de custos das concessionárias, e da Fazenda, que dará a palavra final sobre os índices, como já acontece hoje em dia.

As tarifas relativas à cobrança de serviços complementares ao transporte, como carregamento, transbordo, armazenagem e manobras, serão fixadas pela concessionária mediante negociação com os usuários e sem interferência do poder concedente. Para dar transparência ao processo, a concessionária será obrigada a divulgar uma tabela com todos os preços.

Já as tarifas para os usuários que tenham o que seja considerado "um elevado grau de dependência ao transporte ferroviário", como minério e insumos siderúrgicos, poderão ser estabelecidas em contrato voluntário. Caso as partes não consigam chegar a um acordo, o usuário poderá solicitar ao Ministério dos Trans-

portes a fixação de uma tarifa especial. Isso será feito para evitar que haja abuso de poder econômico, uma vez que esses produtos não podem ser transportados por caminhões. Alguns técnicos do Ministério dos Transportes defendem que o ideal seria que o governo só mantivesse controle sobre as tarifas dos transportes que não são considerados dependentes.

"Afim, as outras cargas podem ser transportadas por caminhões, cujas tarifas não sofrem nenhum controle estatal", argumentou um assessor. A própria Lei de Concessões, no entanto, obriga o governo a fixar todas as tarifas de trem de carga e, pelo menos por enquanto, não se cogita em alterar a regra.

### Fiscalização

O Cofer terá a função de decidir, em grau de recurso, as modificações societárias que venham a ocorrer nas empresas concessionárias. Quando consultada, a comissão deverá opinar também sobre propostas de expansão ou supressão de determinados serviços ferroviários ou, ainda, sobre matérias pertinentes à modalidade ferroviária relacionadas aos contratos de concessão. Sua opinião nesses casos não terá, no entanto, um peso oficial. As funções de regulação e fiscalização do setor permanecerão a cargo do Departamento de Transportes Ferroviários do Ministério dos Transportes.

Ao contrário dos setores de telecomunicações e petróleo, para os quais estão sendo criados órgãos reguladores independentes para controlar o novo modelo privatizado, no caso da malha as funções de regulação e fiscalização permanecerão a cargo do ministério. Segundo o ministro Klein, o governo considerou que não haveria necessidade de se criar uma outra autarquia para tratar do tema.

## Arrendatários terão que prestar contas à União

por Isabel Versiani de Brasília

Iha Oeste, o grupo vencedor terá que aumentar a produtividade de 1,9

## Excesso de regras inviabiliza projetos

Retomada dos arrendamentos de serviços públicos ainda esbarra em desacertos

por André Lacerda de Belo Horizonte

O arrendamento dos 22 mil quilô-

de viabilidade do modelo adotado e o fato de que as receitas, neste caso, não viriam de tarifas públicas e

por Isabel Versiani  
de Brasília

Os contratos de concessão e arrendamento que serão assinados entre os vencedores dos leilões e a União e o novo regulamento do sistema ferroviário estabelecem obrigações e direitos para ambas as partes. O descumprimento dessas obrigações por parte das concessionárias implicará a aplicação de uma série de penalidades, que vão desde o pagamento de multas até a perda do direito de concessão.

Entre as obrigações das concessionárias constam a prestação de contas da gestão ao concedente e usuários, a divulgação anual de seu plano trienal de investimentos, a garantia do tráfego mútuo ou direito de passagem e o cumprimento da legislação de proteção ambiental. Para suprimir um serviço ou fechar qualquer estação, as administrações ferroviárias também precisarão da autorização do poder concedente e terão de anunciar as mudanças ao público com pelo menos sessenta dias de antecedência.

As concessionárias também serão obrigadas a cumprir metas de melhoria de qualidade. No caso da Ma-

lha Oeste, o grupo vencedor terá que aumentar a produtividade de 1,9 bilhão de toneladas por quilômetro útil (TKU), verificada em 1994, para 2,8 bilhões de TKU até o quinto ano de operação da ferrovia. Nesse mesmo período, ele terá que ter reduzido progressivamente o número de acidentes na malha em 40%.

Ao poder concedente, que é a União, representada pelo Ministério dos Transportes, caberá, por outro lado, as funções de regulamentação e fiscalização do setor. Se as concessionárias não estiverem obedecendo aos regulamentos, caberá ao Ministério cobrar as multas e garantir a boa prestação de serviços. Ele também será responsável pelo reajuste das tarifas.

Com relação à infra-estrutura da malha, que será arrendada, os concessionários terão que responder por sua conservação e também por eventuais prejuízos causados à RFFSA em consequência de danos ocorridos nos bens. À concessionária também caberá a responsabilidade pelo pagamento de todos os tributos incidentes sobre os bens, que poderão ser ampliados e modernizados pela mesma. ■

por André Lacerda  
de Belo Horizonte

O arrendamento dos 22 mil quilômetros de linhas da Rede Ferroviária Federal é o maior desafio já enfrentado pelo estado brasileiro em processos de concessão de serviços à iniciativa privada. Não se trata de tarefa simples, afinal negócios muito menos arriscados naufragaram em consequência de regras de concessão confusas e, em alguns casos, impossíveis de serem cumpridas.

É o caso, por exemplo, do Veículo Leve sobre Trilhos, licitado recentemente pela prefeitura do Rio de Janeiro. A obra, que exigia investimento de R\$ 150 milhões, não saiu do papel por falta de empresas dispostas a correr o risco. O argumento era de que o modelo adotado não viabilizava o projeto financeiro que sustentaria a aplicação realizada. Além disso, as regras para a manutenção do valor real das tarifas não estavam claramente definidas.

O principal desafio do processo no País, segundo executivos de empresas interessadas nas concessões nacionais, é a relação entre concessionários e consumidores. O que significa o estabelecimento de tarifas que tornem o investimento um risco, pelo menos, calculado. Do lado dos investidores, o principal cuidado deve ser a capacidade das empresas envolvidas nos consórcios em disputa, sempre adequada à magnitude do projeto.

Não foi este, por exemplo, o caso da concessão para construção de duas usinas de incineração de lixo na capital paulista. Os vencedores da disputa, um negócio de US\$ 320 milhões, não conseguiram concretizar o empreendimento depois dos contratos já assinados. Mais uma vez, o motivo apontado foi a falta

de viabilidade do modelo adotado e o fato de que as receitas, neste caso, não viriam de tarifas públicas e sim do poder concedente.

Interessadas em ver o processo de concessões deslanchar no País, empresas e lideranças do setor têm tentado evitar que os governos derrapem em boas intenções e não consigam chegar a lugar algum. Em Minas Gerais, por exemplo, as organizações que representam o empresariado do estado preparam a criação de uma agência para auxiliar o governo na execução de estudos de viabilidade de obras e serviços a serem repassados à iniciativa privada. Provisoriamente batizada de Empresa Mineira de Desenvolvimento Integrado, ela deverá se espelhar nos moldes da Companhia Paulista de Desenvolvimento.

Os avanços mais recentes nos processos de arrendamento têm se dado nas concessões de trechos do sistema rodoviário. Junto à construtora Camargo Corrêa, a Andrade Gutierrez conquistou o direito de explorar a ponte Rio-Niterói e a Via Dutra, principal ligação entre as capitais paulista e fluminense. Os dois arrendamentos indicam uma nova estratégia da Andrade, uma das maiores construtoras do País e que passou a se interessar pela exploração de serviços públicos depois da exaustão dos empreendimentos oficiais de construção civil.

Embora a história recente do arrendamento de serviços públicos à iniciativa privada aponte casos mal sucedidos, o sistema ferroviário brasileiro exhibe tradição neste tipo de sistema. Isaac Popoutchi, presidente da RFFSA, lembra que até o início do século passado as linhas férreas eram exploradas pela iniciativa privada, sob regime de con-

### Jogo rápido

<b>Principais datas do processo de desestatização da Rede Ferroviária Federal:</b>	preços mínimos das malhas Oeste e Centro-Leste.
<b>Maio de 1992</b> - Licitação para contratação de serviço B de consultoria, referente ao estudo prévio e avaliação econômico-financeira.	<b>Novembro de 1995</b> - Divulgação do edital da Malha Oeste.
<b>Novembro de 1992</b> - Contratação de consórcio liderado pela Ernst & Young para realização do serviço B.	<b>Janeiro de 1996</b> - Acordo entre o governo de São Paulo e o governo federal sobre o Banespa, que incluiu a transparência da Fepasa para a RFFSA, com sua consequente inclusão no programa de desestatização do sistema ferroviário.
<b>Novembro de 1993</b> - Aprovação do modelo de desestatização.	<b>Janeiro de 1996</b> - Aprovação dos preços mínimos das malhas Tereza Cristina, Sul e Sudeste e reavaliação dos preços mínimos das malhas Oeste e Centro-Leste, em função das mudanças nas regras do imposto de renda.
<b>Dezembro de 1993</b> - Edital de licitação para contratação do serviço A de consultoria, referente à segunda avaliação econômico-financeira.	<b>Março de 1996</b> - Início da privatização: leilão da Malha Oeste.
<b>Agosto de 1995</b> - Aprovação dos	

cessão. Em 1957, o governo JK reuniu as ferrovias brasileiras na RFFSA. Antes da retomada do modelo no País, as mais recentes concessões a serem repassadas ao setor privado dispunham sobre a distribuição de energia e operação telefônica em Pernambuco. E isto já há bastante tempo: em 1927.

#### Concessões abrem novo horizonte

Os contratos de concessão incluem novas visões dos empreendedores em relação ao novo negócio. Quando existem, as obras são decorrência da concessão e não seu objetivo. "As empresas que não perceberem que os consórcios que vierem a explorar os serviços entram na posição em que estava o governo não vão se dar bem", avalia um diretor de uma das empresas

que melhor tem se saído nas disputas pelas concessões federais.

No caso das ferrovias, o novo horizonte parece já claro para os principais consórcios envolvidos no processo. Os grupos têm se organizado segundo princípios de centro de resultados, em que se objetivam lucros, não reduções tarifárias.

O encaminhamento dado pelo BNDES ao processo é elogiado pelos presidentes dos dois maiores consórcios em disputa, a Interfêrrea e a MRS Logística. "Há uma regulamentação excessiva neste início, mas é natural até que cheguemos a um ponto de equilíbrio", diz Armando Guerra, presidente da MRS. "O controle tende a ser flexibilizado na administração do processo", concorda o presidente da Interfêrrea, Bernardo Figueiredo. ■



**TRANSGER S/A**  
TRANSPORTES GERAIS REUNIDOS

A SOCIEDADE ANÔNIMA

COM MAIS DE 7000

ACIONISTAS FERROVIÁRIOS

E APOSENTADOS DA RFFSA

NAS REGIONAIS: SR-2,

SR-7 E SR-8.

## PRIVATIZAÇÃO DA REDE

# Funcionários formam alianças para influir nas futuras empresas

Só o Nordeste ainda não se mobilizou

por Teodomiro Braga  
de Belo Horizonte

As associações criadas por funcionários das superintendências da Rede Ferroviária Federal para participar da desestatização dos serviços da empresa estão se articulando para agir de forma coordenada nos leilões e nas futuras negociações com os consórcios vencedores. A união, que poderá evoluir para a formação de uma entidade comum, foi a saída encontrada pelas entidades para se adequarem às regras que definiram a participação dos empregados.

Através das associações, os empregados haviam se organizado para atuar no processo de privatização em nível regional, com vistas à aquisição de ações da concessionária que assumirá os serviços da sua superintendência. Os planos tiveram de ser refeitos em função da regra estipulada pelo governo, que permite a participação dos funcionários em todos os leilões, independentemente das superintendências onde trabalham.

## Mais trabalho

"Apesar de a Rede Ferroviária ter sido dividida em seis malhas, para efeito de desestatização a empresa é uma só", explica a chefe do Departamento de Desestatização do BNDES, Estela Palombo. Isto significa que, legalmente, não haveria como regionalizar também a participação dos empregados, impedindo um funcionário da Malha Nordeste, a mais deficitária de todas, por exemplo, de adquirir ações do concessionário da Malha Sudeste, a mais lucrativa das seis.

A nova regra, se queixam as associações, reduziu o poder de negociação delas junto aos grupos controladores dos consórcios que vierem a vencer os leilões. Além disso, aumentou enormemente o trabalho das associações. "Agora temos de

Editoria de Arte/Gazeta Mercantil

## Empregados na disputa

São as seguintes as associações de empregados já formadas para participar do processo de desestatização dos serviços da RFFSA:

Sociedade de Participação dos Funcionários da Malha Sudeste-Sudfer, Transportes Gerais Reunidos S.A. - Transger (Malha Centro-Leste), Transportes e Serviços Ferroviários S.A. - Transfesa (Malha-Oeste), Serviço de Transportes Multimodais - Servitram (Malha Sul), Donna Tereza Cristina Transportes S.A. (Malha Dona Tereza Cristina)

mo as siderúrgicas. Se todos os empregados e aposentados se inscreverem para o leilão de privatização da Malha Oeste, por exemplo, cada um receberá um lote de ações no valor de apenas R\$ 20. Nas malhas maiores, o valor do lote de ações deverá ser mais elevado, mas muito aquém dos montantes em ações que couberam aos funcionários das siderúrgicas privatizadas.

Apenas na Malha Nordeste ainda não foi criada uma associação ou empresa para representar os funcionários nos leilões. Das cinco existentes, a maior é a Transger, que reúne mais de 7 mil acionistas. As associações agora estão empenhadas em fazer acordos de cooperação para evitar dispersão dos empregados nas negociações com os vencedores dos consórcios. O sentido dos acordos é reforçar a entidade local, transferindo-lhe os poderes para os entendimentos com o consórcio vencedor no leilão da região.

## Prazo prorrogado

Um acerto nestes moldes foi firmado no início de fevereiro entre a Transger e a Transfesa, a associação dos funcionários da Malha Oeste. O acordo estipula que, na negociação com os vencedores do leilão da Malha Oeste, a Transfesa defenderá os interesses dos funcioná-

# Apenas mudança gerencial não resolve

Winston Fritsch\*



A operação do transporte ferroviário de carga por empresas privadas no Brasil reinicia-se este mês com a privatização da Malha Oeste da RFFSA após interregno de várias décadas de gestão estatal. Essa privatização, ao contrário das anteriores, não visa principalmente maximizar o ganho do Tesouro Nacional com a concessão e o arrendamento dos ativos. O principal objetivo do governo na privatização da Rede é recriar um sistema ferroviário eficiente, com impacto positivo sobre a produtividade global da economia.

É claro que a simples mudança gerencial implícita na privatização dos serviços já terá efeito substancial sobre a eficiência operacional das diversas malhas. Mas isso não é condição suficiente para a operação eficiente do sistema. A capacidade ociosa, os altos custos, a falta de confiabilidade, os investimentos mal planejados e outras distorções que explicam a trágica história de perda de frete ferroviário para outros modos de transporte são, em grande medida (e não só no Brasil), fruto de práticas regulatórias equivocadas mais do que da gestão estatal. O principal desafio de política pública na privatização das ferrovias é o desenho do novo quadro regulatório.

Esse problema é comum a vários setores de infra-estrutura. Em grande parte as distorções resultam da aplicação estrita do modelo regulatório tradicional preocupado exclusivamente em inibir práticas monopolísticas, que seriam inevitavelmente induzidas pelas características tecnológicas e econômicas e pela baixa resposta a estímulos de mercado. Entretanto, nos últimos anos um novo paradigma de regulação de companhias de utilidade pública emergiu em resposta a críticas a esse modelo tradicional. O novo paradigma questiona a hipótese básica sobre a estrutura não-competitiva da in-

dústria e afirma que, normalmente, existe competição potencial do lado da oferta e que a regulação deve buscar introduzir estímulos à competição e, concomitantemente, eliminar restrições que possam tolher os administradores na busca da viabilidade financeira das empresas.

Veamos, a título de exemplo, como as diferenças de enfoque resultam em práticas totalmente distintas no caso crucial da regulação da tarifa do transporte de carga. Como já fartamente demonstrado na literatura sobre a rica experiência norte-americana com a desregulamentação do transporte ferroviário nos anos 80, o uso de concepções tradicionais de regulação de monopólio na fixação de tarifas pode levar a grandes distorções nessa indústria, em que características de monopólio coexistem com estruturas competitivas na oferta de serviços. É certo que na ferrovia existem grandes requisitos de inversão, economias de escala e outros elementos que geram barreiras naturais à entrada de competidores e podem dar lugar a largas margens de lucro ou outras práticas monopolistas. Mas a oferta do serviço enfrenta competição potencial: o transporte ferroviário é claramente contestável por outros modos de transporte, como o caminhão ou a navegação, em grande gama de mercadorias. Assim, especialmente onde há competição potencial, ou qualquer evidência de que a ferrovia não detém monopólio natural, deve-se abandonar a idéia de fixação de preços pelo regulador e dar-se liberdade de preço aos administradores dos negócios. Esse é claramente o caso da maioria das malhas da RFFSA que enfrenta concorrência de modais alternativos eficientes,

Felizmente, a nova regulação no Brasil, a julgar-se pelos documentos já publicados com referência à privatização da Malha Oeste da RFFSA, encaminha-se para permitir que, dentro de tetos amplos, os operadores possam livremente fixar seus preços. Mas ainda permanecem pelo menos três aspectos preocupantes no novo quadro regulatório em gestão que poderiam ser corrigidos. O primeiro é o uso de metas de produção física como requisito de desempenho. Claramente, não se mede eficiência operacional pela quantidade transportada, que pode responder a fatores totalmente fora do controle do gestor da ferrovia, tais como flutuações macroeconômicas ou o colapso da produção de um importante cliente. A alternativa natural é o uso de medidas de produtividade. Se as eternas discussões sobre qual o insumo deve ter medida sua produtividade ou problemas técnicos de medição tornam difícil a aplicação do critério, podem ser introduzidos requisitos de velocidade nos moldes dos utilizados pela Federal Railroad Agency norte-americana.

Um segundo problema que merece atenção é a pouca liberdade conferida à entrada de investidores pertencentes ao chamado grupo controlador da ferrovia. A exigência de que se submetam propostas de alteração na composição do grupo controlador ao ente regulador pode afugentar investidores financeiros interessados na provável alta valorização dos ativos durante a reestruturação do negócio e que projetariam realizar ao menos parte do investimento inicial após alguns anos, transferindo os ativos a investidores com menores requisitos de rentabilidade e horizonte mais longo de apli-

cação. Deveria permitir-se, portanto, que após a abertura do capital das empresas, prevista para dois anos após a privatização, a venda do controle pudesse ser realizada em oferta pública ampla e sem necessidade de consulta ao órgão regulador.

Finalmente, um terceiro ponto a merecer talvez mais esclarecimento que correção. É o dos passivos trabalhistas contingentes. Em particular existem pontos obscuros quanto à extensão da assunção, pelo concessionário, das obrigações trabalhistas em relação aos funcionários remanescentes, especialmente no que concerne a indenização. Essa falta de clareza tem, naturalmente, preocupado um sem número de investidores potenciais, pelo enorme impacto potencial sobre a rentabilidade projetada para o negócio.

Em resumo, o novo marco regulatório para a operação das ferrovias, que emerge do processo de privatização, procura adequar-se ao novo estilo de intervenção do estado na economia que se vem implementando no atual governo. Abandona-se a regulação burocrática, ultra-intervencionista e inibidora da eficiência empresarial nas empresas de utilidade pública, alegadamente exercida em defesa do interesse coletivo contra os excessos do monopólio, pelo objetivo de criar um ambiente competitivo, que justifique a concessão de maior autonomia gerencial aos operadores. No fundo, trata-se apenas de ter mais um pouco de fé na operação dos mercados. A adaptação inteligente da essência das reformas liberalizantes que provocaram revoluções no transporte ferroviário de carga em outros países, pode inaugurar uma nova era na história do transporte ferroviário no Brasil. ■

\* Ex-secretário de Política Econômica do Ministério da Fazenda e atual presidente da Kleinwort Benson do Brasil.

pedir a cada empregado para assinar seis pedidos de reserva de ações, um para cada malha", conta José Maurício Valério, diretor da Transger, a empresa pelos empregados da Malha Centro-Leste.

O governo fixou em 10% o total de ações ordinárias dos futuros concessionários dos serviços da RFFSA a ser destinado aos funcionários da ativa e aposentados da estatal, que somam cerca de 150 mil pessoas. As ações reservadas aos empregados serão vendidas com deságio de 70% e o BNDES já anunciou sua intenção de financiar 85% do valor das compras. Algumas associações tentarão obter o financiamento do restante junto aos vencedores dos leilões.

Um bom negócio? Nem tanto. A valorização das ações será inevitável, mas a operação não será tão lucrativa para os empregados como nas privatizações de empresas de maior concentração de capital, co-

ntender os interesses dos funcionários da Malha Centro-Leste, signatários da Transger. Uma parceria semelhante está sendo negociada entre os dirigentes da Transger e da Sudfer, da Malha Sudeste. Também está sendo discutida a formação de uma entidade única, uma espécie de holding das associações. "Temos de nos articular para dar representatividade às associações em nível nacional", diz Zédna Vieira, presidente da Servitram, da Malha Sul.

Diante das dificuldades enfrentadas pelas associações para se ajustarem às regras, o BNDES decidiu prorrogar o prazo final para os atuais funcionários da Rede se habilitarem ao leilão da Malha Oeste. O prazo máximo para as reservas de ações na nova concessionária da malha estava marcado para 8 de março, três dias após o leilão, e foi prorrogado para o dia 29. As compras de ações poderão ser feitas individualmente ou através das associações de empregados. ■

# Futuro da Refer é dúvida

por Kátia Luane e Teodomiro Braga do Rio e Belo Horizonte

Com um déficit atuarial quase do tamanho do seu patrimônio de R\$ 770 milhões, o fundo de pensão dos funcionários da Rede Ferroviária Federal, a Refer, está correndo contra o tempo para acompanhar o ritmo da desestatização de sua patrocinadora. O processo de privatização exigirá a criação de um novo modelo de previdência complementar para o setor, tarefa dificultada pela complicada situação do fundo.

Até agora, o governo definiu apenas o modelo de transição para os funcionários da Malha Oeste, a primeira a ser arrendada à iniciativa privada.

A futura concessionária terá de garantir, durante o período mínimo de três anos, os empregados que quiserem permanecer filiados à Refer, arcando com a parcela de contribuição da patrocinadora. Após esse prazo, a concessionária será obrigada a proporcionar um fundo de previdência aos seus funcionários com os mesmos benefícios do atual.

Esse esquema provavelmente será estendido às outras malhas. Os candidatos a concessionários se mostram reticentes em relação à idéia de criação de um novo plano com a participação da Refer. O motivo são as dúvidas sobre o verdadeiro tamanho do rombo nas contas do fundo. Já se estuda a idéia de patrocinar um novo plano com outro fundo de previdência, excluindo-se a Refer.

Uma das causas do imenso déficit atuarial da Refer foi o desajuste nas taxas de contribuição em relação aos aumentos de custos gerados no plano de beneficiários ao longo dos dezessete anos de existência do fundo. A redução do teto de contribuições do INSS de vinte para dez salários forçou suplementação maior do que a inicialmente prevista.

A Refer também tem um crédito a receber da própria RFFSA, que desde 1989 não comparece com suas contribuições. A dívida é estimada em R\$ 350 milhões. As dificuldades do fundo foram agravadas por vários negócios mal feitos. O mais notório deles foi a desastrosa compra da Mafersa, indústria de equipamentos ferroviários, operação que causou um prejuízo de mais de R\$ 50 milhões à Refer. ■

# Demissões vão passar de 12 mil empregados

por Fátima Belchior do Rio

As demissões em massa de ferroviários verificadas na Argentina após a privatização do setor não deverão ocorrer no caso brasileiro. A traumática experiência argentina levou a Rede Ferroviária Federal (RFFSA) a implantar um oneroso Plano de Incentivo ao Desligamento (PID) que visa entregar as malhas com um total de empregados entre 22 mil e 23 mil, ante o quadro de 35.703 trabalhadores que a empresa registrava em janeiro passado. Na época de maior inchaço, em 1963, a RFFSA chegou a ter 155 mil empregados.

Do início do ano até o dia 22 passado, 436 funcionários se desligaram da Malha Oeste, que vai a leilão no próximo dia 6. O teto da malha é de 1.800 empregados e para atingi-lo a ferrovia ainda precisa perder outros 188 servidores. A execução do programa de demissões voluntárias nas outras malhas contará com financiamento de US\$ 350 milhões do Banco Mundial, que deverá ser liberado em abril, como parte de um empréstimo de US\$ 500 milhões para viabilizar a desestatização da RFFSA.

O programa prevê uma indenização adicional que varia de quatro a doze salários, dependendo do tempo de vínculo do empregado com a empresa, além de outras

vantagens, como manutenção da assistência médica por um ano. "A demissão é traumática na atividade pública. No caso da Rede, há empregados com 18 anos de casa, idade variável de 40 a 42 anos, e exercendo uma atividade monopolística. Não poderíamos lançá-los na rua simplesmente, sem preocupação social", diz o presidente da RFFSA, Isaac Popoutchi.

Em função dessa preocupação, a Rede também recorreu a programas de treinamento, resultantes de parcerias com o Senai, Sesc e Sebrae. O esforço envolve ainda negociações com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), para a obtenção de recursos que financiem a montagem de negócios próprios, e com o Banco do Brasil, que tem uma linha de empréstimos para a geração de empregos.

A administração geral, no Rio, registra o maior índice de demissões entre as unidades da RFFSA até agora. Desde novembro passado, quando o PID foi iniciado, já foram desligados 440 empregados no setor. Com essas demissões, o número de funcionários da administração caiu para 705 pessoas, dentro do limite fixado pela empresa.

Se for preciso, a RFFSA recorrerá a demissões compulsórias para enxugar seus quadros em mais de 12 mil servidores. ■

AJ20J49-4

PRIVATIZAÇÃO DA REDE

# Fabricantes esperam investimentos

Crise do setor levou indústria de equipamentos a operar com mais de 90% de ociosidade

por Rosana Hessel  
de São Paulo

Os fabricantes de vagões e locomotivas encaram a privatização do sistema ferroviário como a solução para tirar o setor da crise. "É a única forma de atrair investidores e tornar o sistema mais eficiente e competitivo", avalia o presidente do Sindicato Interestadual da Indústria de Materiais e Equipamentos Ferroviários e Rodoviários (Simefre), Newton Rafael Del Nero.

Nos últimos dez anos, a produção de vagões e locomotivas no País despencou continuamente. Em 1985 o setor produziu 1.869 unidades. No ano passado, apesar de um crescimento de cerca de 500% em relação a 1994, foram fabricados 386 vagões.

### Sem fôlego

A capacidade instalada da indústria de vagões é de 4.500 unidades anuais. No entanto, esse número é a metade da capacidade apresentada em 1988, de 9 mil vagões, indicando a desmobilização das fábricas. Mesmo assim, desde o final da década de setenta, o setor vem operando com capacidade ociosa superior a 60%. No ano passado, segundo dados do Simefre, a ociosidade ficou em 91,5% (vagões), em 94% (locomotivas) e em 95% (carros).

A crise do sistema, observa Del Nero, é fruto da falta de

Editoria de Arte/Gazeta Mercantil

### Brasil e o mundo

Distribuição modal dos transportes (% sobre carga transportada)

	Brasil (1)	EUA (1)	Canadá (2)	Japão (2)	Europa (2)
Ferrovias	21	39	58	5	17
Rodovias	56	28	21	50	70
Hidrovia	19	14	21	45	5
Dutovias	4	18	ND	-	8

Fontes: Geipot/Associação Nova Ferroviária/Association of American Railroads  
(1) Dados de 1994 (2) Dados de 1990

investimentos do governo no setor ferroviário; "Reduziu ano a ano a fatia do orçamento para o setor", afirma. Em 1995, foram aplicados apenas US\$ 11 milhões na Rede Ferroviária Federal (RFFSA), o correspondente a menos de 10% do investimento de 1985 - US\$ 100 milhões.

O Simefre abrange 230 empresas associadas, das quais apenas uma demonstrou interesse em participar de consórcio para privatização, o grupo MPE S.A. Participações e Administração. Trata-se de um grupo que basicamente fornece serviços de manutenção e modernização de vagões, locomotivas e trens para transporte metropolitano de passageiros. O faturamento do grupo, em 1995, de acordo com Del Nero, que também é diretor da

área de projetos da MPE, foi de US\$ 150 milhões. Segundo ele, o grupo MPE tem intenção de participar de consórcios para concorrer às licitações de todas as malhas da Rede.

As outras empresas associadas ao sindicato demonstram-se dispostas a prestar serviços para os investidores. "Não há fôlego econômico para investir", salienta Del Nero, explicando que com o desaquecimento do setor, grande parte delas ainda encontram-se deficitárias. Ele cita como exemplo a Mafersa.

O setor vem acumulando grandes quedas em produção e nível de emprego. Além dos fabricantes de vagões, a indústria de locomotivas e carros de passageiros atravessa crise semelhante. A capacidade instalada do segmen-

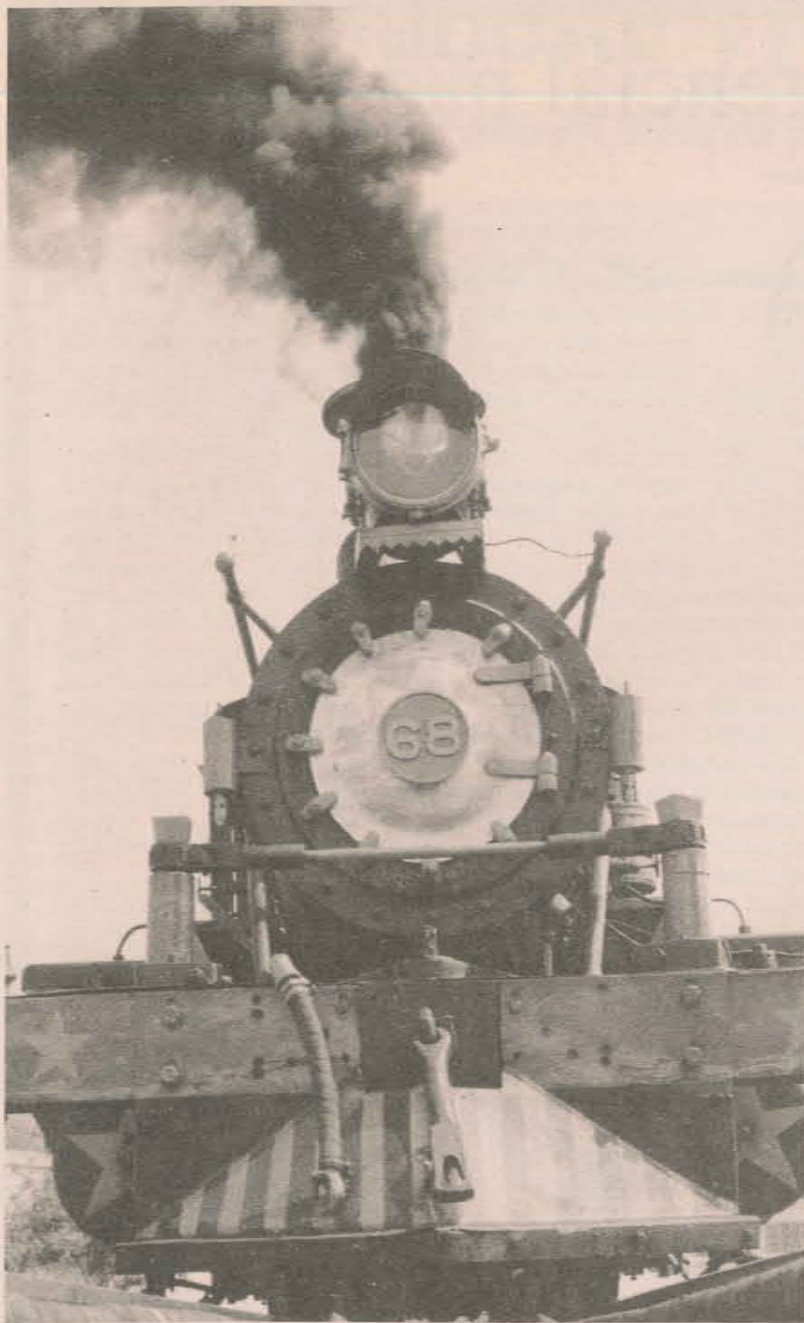
to de carros para passageiros, em 1995, era de 400 unidades e foram produzidas apenas doze. Já o setor de locomotivas produziu no ano passado apenas 13 máquinas, ante uma capacidade instalada de 400 unidades. Isso representou para o segmento um faturamento de US\$ 228,1 milhões, informou Del Nero.

O nível de empregos não teve um quadro diferente. Na década de 80, a indústria respondia por 18.362 postos de trabalho, número que caiu para apenas 3.951 funcionários em novembro passado, numa queda de 80%, ou mais de 15 mil desempregados nos últimos quinze anos.

### Intermodalidade

O setor de implementos rodoviários - composto pelos fabricantes de carrocerias, reboques e semireboques, caçambas e basculantes, tanques, contêineres e outros - teve um faturamento, em 1994, de US\$ 781,2 milhões e a expectativa do Simefre era de que esse número fosse superado.

O presidente do Simefre prevê que os fabricantes de equipamentos se recuperarão rapidamente com a privatização da Rede Ferroviária Federal, reduzindo as seguidas perdas operacionais. Ele enxerga a intermodalidade como fundamental para revitalizar o sistema de transporte de cargas em vagões, integrando-se aos sistemas naval, aéreo e rodoviário. ■



## Desestatização é a maior de...

por Teodomiro Braga  
de Belo Horizonte  
(Continuação da 1ª página do relatório)

cofres do governo: será usado pela RFFSA para pagar suas imensas dívidas. O levantamento do débito da empresa no final de janeiro passado indicava um passivo total de R\$ 3,175 bilhões, dos quais R\$ 571 milhões referentes a ações cíveis e trabalhistas. E ainda: R\$ 495 milhões em dívidas bancárias, R\$ 266 milhões de tributos atrasados e R\$ 79 milhões de débitos com fornecedores. A maior de todas

da empresa, do BNDES e da RFFSA está tratando da questão. O seu processo ainda depende da aprovação do acordo do Banepa pelo Senado. "A nossa intenção é realizar o leilão da Fepasa ainda este ano", afirma Estela Palombo. Criada em 1971, com a fusão de cinco ferrovias estaduais, a Fepasa jamais deu lucro.

### "Trem de Ouro"

O atual processo de privatização só abrange os serviços de transportes de cargas. Os contratos a serem assinados pelos

tem planos para licitação do serviço de transporte entre Rio e Belo Horizonte, já chamado de "Trem de Ouro".

Se não terão de despendar cifras elevadas para assumir as linhas, os futuros concessionários serão obrigados, no entanto, a investir significativos recursos para recuperar e modernizar o serviço. Estudos dos consultores do BNDES demonstram a necessidade de investimentos em todas as malhas, excluindo a do Nordeste, de US\$ 887 milhões nos primeiros seis anos. Outros US\$ 3,339 bilhões

lha da Rede, o rombo da fundação de previdência privada dos seus empregados, Refer, e as regras aprovadas pelo governo para o novo modelo ferroviário.

Algumas empresas vacilam em se candidatar à desestatização com o receio de que as ações trabalhistas contra a RFFSA venham a atingir valores astronômicos e os futuros concessionários tenham dificuldades em se ressarcir junto ao governo dos gastos com indenizações trabalhistas referentes ao período da Rede. Receia-se também que o

## Sem investimentos, o patrimônio da RFFSA vira sucata

por André Lacerda  
de Belo Horizonte  
(Continuação da 1ª página do caderno)

possível, por exemplo, modernizar seis locomotivas. Para livrar cada uma das máquinas da ferrugem e do óleo acumulado ao longo de

Bombardier". No mês passado, o volume transportado através das linhas da SR 1 foi 30% menor do que o total movimentado em janeiro de 1995.

Das 242 locomotivas reunidas na Malha Centro-Leste, cerca de 140 estão fora de combate. Não

em dívidas bancárias, R\$ 266 milhões de tributos atrasados e R\$ 79 milhões de débitos com fornecedores. A maior de todas as dívidas é com os encargos sociais: R\$ 1,540 bilhão.

Com a inclusão da estatal ferroviária de São Paulo, a Fepasa, a receita dos leilões deverá passar de R\$ 1,6 bilhão. Incorporada à RFFSA, como parte do acordo entre o governo de São Paulo e o governo federal sobre o Banespa, a Fepasa terá sua privatização conduzida à parte. Uma comissão formada por representantes

O atual processo de privatização só abrange os serviços de transportes de cargas. Os contratos a serem assinados pelos futuros arrendatários, porém, incluem uma cláusula que os obrigam a dar passagem, gratuitamente, a dois trens de passageiros por dia. Um esquema nestes moldes já vigora atualmente em relação à linha de transportes de passageiros entre o Rio e São Paulo, o denominado Trem de Prata, transferida à iniciativa privada em dezembro passado. O governo, inclusive,

investiram em todas as malhas, excluindo a do Nordeste, de US\$ 887 milhões nos primeiros seis anos. Outros US\$ 3,339 bilhões serão aplicados do sétimo ao trigésimo ano de duração dessa primeira rodada de concessões. Os cálculos dos consórcios, porém, apontam investimentos ainda mais elevados. Só a MRS Logística planeja despendar US\$ 500 milhões, no primeiro quinquênio, se ganhar a concessão da Malha Sudeste, a mais cobiçada da seis.

O volume de tráfego nas atuais linhas da RFFSA, em consequência dessas melhorias, deverá sofrer rápido crescimento. As projeções dos consultores são de aumento de 85%, nos primeiros seis anos, em relação a 1994. "Muitos empreendimentos, hoje inviabilizados pela falta de transportes, se tornarão factíveis", prevê Estela Palombo. Um exemplo é o antigo projeto da Companhia Siderúrgica Nacional de produzir pelotas de minério de ferro, utilizando matéria prima de sua mina em Conselheiro Lafaiete (MG).

Apesar de sua complexidade, o processo de desestatização do sistema ferroviário vem ocorrendo sem atropelos e sem contestações além da tradicional oposição dos sindicatos dos trabalhadores. "Está tudo tão direitinho que fico até preocupado", confessa o presidente da RFFSA. Além das inevitáveis gritas sobre os preços mínimos das malhas, a lista de reclamações se resume aos questionamentos sobre o passivo traba-

ressarcir junto ao governo dos gastos com indenizações trabalhistas referentes ao período da Rede. Receia-se também que o passivo da Refer venha a se constituir em outra grande dor de cabeça para os concessionários. A nova regulamentação do setor, por outro lado, é considerada pelos candidatos a concessionários como excessiva.

### Ajuda externa

A fase de transição entre o leilão e o início da operação da malha pelo novo concessionário é outro motivo de apreensão. O medo, nesse caso, é que se repita a queda brutal no transporte ferroviário ocorrida na Argentina durante a passagem do serviço para o setor privado. Para garantir uma transição mais organizada, o governo destinará US\$ 150 milhões para a manutenção do serviço da Rede. Os recursos virão do empréstimo de US\$ 500 milhões em contratação junto ao Banco Mundial. O resto do dinheiro será empregado no financiamento do plano de demissões voluntárias iniciado no ano passado.

As incertezas, entretanto, não diminuem o otimismo geral em relação ao processo. "Com o tempo, resolveremos todos os problemas", aposta Armando Guerra, coordenador do consórcio MRS, candidato à Malha Sudeste. "Já pensou o Brasil com o transporte ferroviário funcionando? Estou louca para ver", sonha Estela Palombo. ■

possível, por exemplo, modernizar seis locomotivas. Para livrar cada uma das máquinas da ferrugem e do óleo acumulado ao longo de anos, a Rede gasta em média R\$ 1,65 milhão. As empresas interessadas no arrendamento das linhas férreas garantem que, por não estarem amarradas a leis como a 8.666, que dispõe sobre as licitações públicas, podem colocar uma velha locomotiva rapidamente em forma com menos de R\$ 1 milhão.

Vale tudo para resistir à deterioração dos equipamentos da Rede às vésperas do arrendamento de suas linhas. "São seis da tarde e as luzes aqui ainda estão todas apagadas", comenta o gerente financeiro e de planejamento da ferrovia Dona Teresa Cristina, Júlio Fontoura. "Cafezinhos ali, nem pensar, garante ele.

Na SR 6, em Porto Alegre, a associação criada pelos empregados para participar do arrendamento da Malha Sul, a Servitram, iniciou uma campanha de conscientização junto aos funcionários visando a preservação dos ativos da ferrovia. "Quanto mais sucata houver, mais difícil será a reestruturação depois", diz a presidente da Servitram, Zédna Vieira.

Nos depósitos da SR 1, em Recife, kits de motores comprados há mais de uma década aguardam para colocar em movimento algumas das doze locomotivas ali encostadas - investimento que consumiria R\$ 150 mil em cada máquina. Adquiridos junto à empresa norte-americana Alcoa, os conjuntos de motores a diesel, painéis elétricos, válvulas e cabeçotes faziam parte do chamado "projeto

movimentado em janeiro de 1995. Das 242 locomotivas reunidas na Malha Centro-Leste, cerca de 140 estão fora de combate. Não fosse um convênio firmado com a Companhia Vale do Rio Doce, a situação poderia ser ainda pior. Em 1995, a Vale recuperou 19 locomotivas da SR 2, sediada em Belo Horizonte, para atender ao escoamento da safra de grãos, colhidos principalmente no Brasil Central.

### Situação crítica

"De outra forma as máquinas não sairiam das oficinas", conta Alceu Sardenberg de Matos, gerente de comercialização da Estrada de Ferro Vitória a Minas, pertencente à Vale. A continuidade do acordo este ano ainda depende de negociações entre as partes. "O estado da frota da Centro-Leste é crítico", avalia José Maurício Valério, diretor da Transger, empresa formada por funcionários formado para disputar junto à Vale e Andrade Gutierrez o arrendamento das linhas daquela malha.

Nem nas mais valiosas linhas a serem transferidas à iniciativa privada a situação é melhor. "A Malha Sudeste vem perdendo duas locomotivas por mês", comenta o engenheiro Armando Guerra, coordenador da MRS Logística, o megaconsórcio composto por dezoito empresas para disputar os 1.633 quilômetros formados pelas SR 3 e SR 4, que compõem a Malha Sudeste. A MBR, uma das integrantes do consórcio, estima que o número de locomotivas da malha sem condições de operação se reduza a 40% do total. ■

Editoria de Arte/Gazeta Mercantil

## Perfil da Rede

**Criação:** 16 de março de 1957, pela incorporação em uma única empresa de 18 ferrovias sob controle federal

**Patrimônio líquido:** R\$ 16,4 bilhões

**Ativos imobilizados:** R\$ 19,3 bilhões

**Dívidas de curto e longo prazo:** R\$ 3,2 bilhões

**Extensão de suas malhas:** 22.069 km (73% do total nacional)

**Frota:** 1.401 locomotivas e 36.342 vagões

**Resultado de 1995:** Prejuízo de R\$ 259,0 milhões

**Receita operacional em 1995:** R\$ 893,2 milhões

**Despesas com pessoal em 1995:** R\$ 714,7 milhões

**Empregados:** 35.703 (janeiro de 1996)

**Carga transportada em 1995:** 83,012 milhões de toneladas

**Tonelada quilômetro útil (TKU) em 1995:** 36,388 bilhões



PRIVATIZAÇÃO DA REDE

# Alianças marcam o primeiro leilão

Candidatos a exploração da Bauru-Corumbá se associam na reta final da disputa

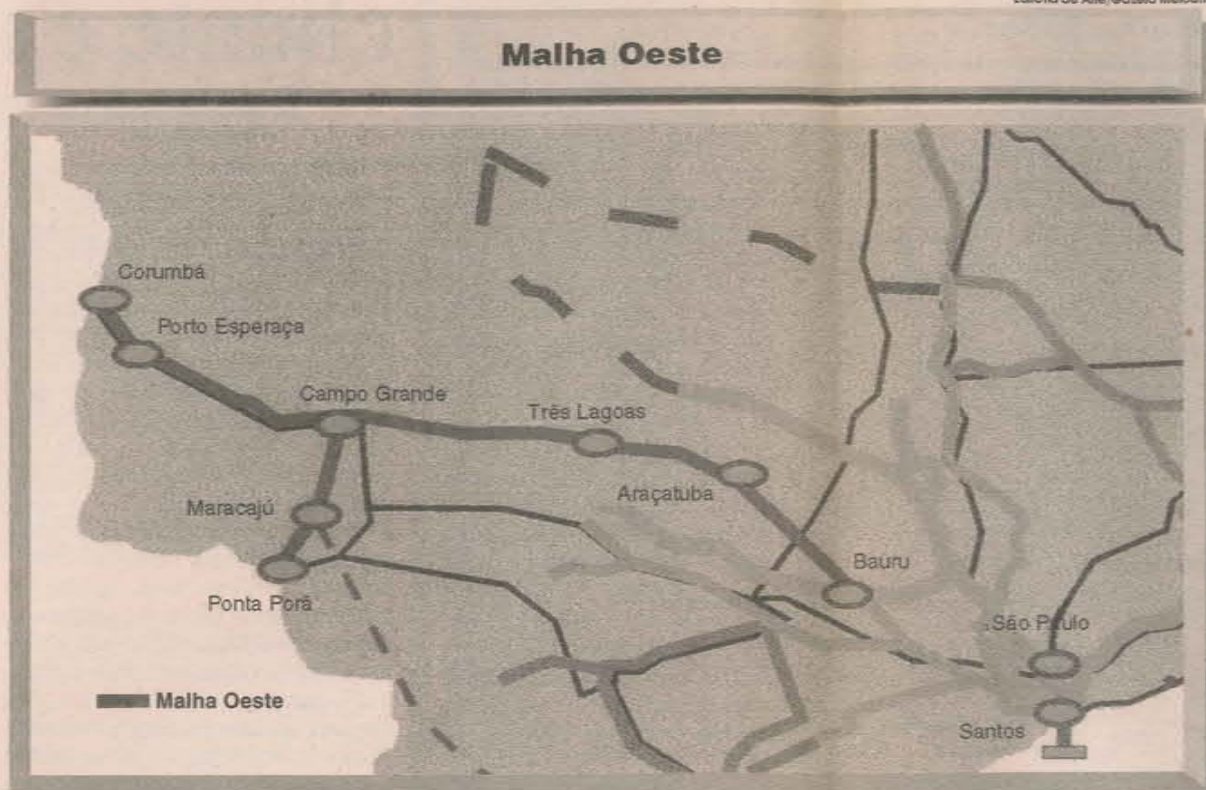
por André Lacerda e Maysa Previdello de Belo Horizonte e São Paulo

Os preparativos para a disputa da Malha Oeste forneceram uma amostra do que serão as disputas pelo arrendamento das linhas da Rede Ferroviária Federal.

A reta final do leilão, marcado no próximo dia cinco na Bolsa de Valores do Rio, envolveu exaustivas negociações que resultaram na união de diversos concorrentes. Foi formado um "grupão" que inclui Interférrea, MPE, Comercial Quintella, Banco Icatu, Glencore e Companhia Vale do Rio Doce. Vários candidatos saíram da disputa.

Diante das dificuldades das negociações, o Banco Nacional de Desenvolvimento e Econômico e Social (BNDES) prorrogou até hoje ao meio dia o prazo para identificação dos concorrentes, que se encerraria ontem. A disputa pela Malha Oeste mostrou a tendência, que deve persistir nos outros leilões, de união dos candidatos em grandes consórcios.

No início da semana, a Eletrobus, que explora o sistema de trolebus da capital paulista, chegou a acertar sua participação numa ampla organização para disputar os 1.621 quilômetros da linha Bauru (SP)-Corumbá (MS). O



Fonte: Rede Ferroviária Federal

"grupão" incluiria nove empresas, entre as quais algumas das agora reunidas em torno da Interférrea.

As novas formações elevam as chances da Interférrea, que congrega empresas de transporte rodoviário de passageiros e cargas, de arrematar o primeiro de seus alvos no processo de desestatização das linhas da Rede. Os últimos dias antes do encerramento do prazo determinado pelo BNDES para pré-qualificação foram marcados por longas e intrincadas negociações.

Companhias norte-americanas, como o Noel Group, RDC e Anacosta Pacific, e a chilena Cruz Blanca, que haviam se mostrado interessadas em participar do leilão da Malha Oeste, desistiram da disputa. "Eles ainda mantinham muitas dúvidas em relação ao leilão e não tiveram tempo hábil para se preparar para a disputa", explica o presidente da Interférrea, Bernardo Figueiredo.

A formação do pool de empresas

em torno da Interférrea com objetivo de participar do arrendamento da Malha Oeste é apontada por Figueiredo como uma maneira de minimizar os riscos do investimento para seus integrantes. "As linhas da SR 10 têm grande potencial, que, no entanto, ainda depende de definições", diz.

Um das maiores dúvidas dos investidores está ligada ao futuro da Fepasa. As linhas de bitola estreita da estatal paulista, incluída na negociação do governo de São Paulo com o Banco Central para salvar o Banespa, são de grande importância para a malha que liga Bauru a Corumbá. "Isto nos torna, inclusive, os primeiros candidatos à Fepasa", adianta o presidente da Interférrea.

A Malha Oeste é vital para as empresas que têm interesse no transporte de cargas a partir do Centro-Oeste e em direção ao sul do País. As linhas da SR 10 se ligam aos trilhos de bitola estreita da Fepasa e aos da Malha Sul, formando um subsistema.

Com isso, a malha permite o escoamento da produção gerada nos estados do Planalto Central para os portos de Santos (SP) e Paranaguá (PR).

"O leilão da Malha Oeste será a prova de fogo da privatização da Rede", avalia Armando Guerra, presidente da MRS Logística, o megaconsórcio formado para disputar as linhas da Malha Sudeste.

O BNDES estipulou o preço mínimo da Malha Oeste em R\$ 60,2 milhões. O grupo que vencer a disputa terá de investir US\$ 359 milhões ao longo dos trinta anos do arrendamento. Apenas nos cinco primeiros anos terão de ser aplicados US\$ 89 milhões. Os investimentos serão destinados à recuperação da malha ferroviária, locomotivas e vagões, hoje em precárias condições de utilização. Das 88 locomotivas pertencentes à SR 10, 35 estão estacionadas à espera de conserto. Metade dos dormentes que cobrem os 1,6 mil quilômetros da ferrovia está podre.

## Interférrea abre capital para disputar mais linhas

por André Lacerda de Belo Horizonte

A Interférrea, hoje composta por quatro empresas do setor de transportes, aguarda para os próximos dias a adesão de vinte a quarenta companhias ao consórcio, formado para disputar as linhas da Rede Ferroviária Federal (RFFSA). A estratégia da Interférrea prevê a venda imediata de 1 milhão de ações, o que dobrará o volume atual, em poder de Itamaraty Participações, ITD Transportes, Viação Útil e Brassex Holding, fundadores do consórcio que se associou recentemente à Montagem de Projetos Especiais (MPE) na disputa pela Malha Oeste.

Hoje, a Interférrea conta com capital de R\$ 10 milhões e espera, com as novas empresas, atingir R\$ 120 milhões. "O volume é suficiente para adquirir participação média entre 10% e 15% no conjunto da Rede", diz Bernardo Figueiredo, presidente do consórcio. De sociedade anônima, a Interférrea poderá se transformar em empresa de capital aberto, através da emissão de um total de 10 milhões de ações, cujos valores ainda não estão definidos.

A Interférrea foi criada em abril de 1995 para representar, no processo de arrendamento das linhas da Rede, os interesses das empresas nacionais de transporte de carga e de passageiros. O consórcio, que reúne empresários de peso no



Bernardo Figueiredo

setor, como o presidente da Confederação Nacional de Transportes (CNT), Clésio Andrade, dono da Itamaraty, tem uma meta ambiciosa: disputar todas as malhas que irão a leilão, com exceção das linhas da ferrovia Dona Tereza Cristina, em Santa Catarina.

"É preciso que haja um elo de ligação entre as malhas, a serem organizadas de acordo com subsistemas operacionais", diz Figueiredo, explicando o interesse da Interférrea nos seis trechos que vão a leilão. A meta é manter, por exemplo, a sinergia entre as malhas Oeste e Sul e as linhas de bitola estreita da Fepasa.

Os planos da Interférrea não se limitam a eventuais vitórias nos leilões da RFFSA. Se não vier a integrar os grupos que controlarão as concessões, o consórcio pretende operar nas linhas de maneira independente. Uma das frentes será a organização de terminais para desenvolver sistemas intermodais, que conjugam diferentes meios de transporte - uma área em que o consórcio leva boa vantagem.

Para disputar as linhas da Malha Centro-Leste, a Interférrea costura uma aliança com o grupo formado pela Companhia Vale do Rio Doce, Andrade Gutierrez e Transger. Já para a Malha Nordeste, o consórcio propõe um modelo misto, parte explorado pelo novo arrendatário, parte subsidiado ou ainda sob responsabilidade do Estado.

### Malha Oeste

(Superintendência Regional 10)

**Extensão:** 1.621 km

**Frota:** 88 locomotivas e 2.763 vagões

**Empregados:** 2.344 (janeiro de 1996)

**Carga transportada em 1995:** 2,803 milhões de toneladas

**Tonelada quilômetro útil (TKU) em 1995:** 1,608 bilhão

**Resultado em 1995:** Prejuízo de R\$ 29,8 milhões

**Receita operacional em 1995:** R\$ 29,4 milhões

**Preço mínimo:** R\$ 60,2 milhões

Fonte: Rede Ferroviária Federal

### Interférrea

**Alvo:** Todas as malhas, com exceção da ferrovia Dona Tereza Cristina (SC)

**Integrantes:** Itamaraty Participações, ITD Transportes, Viação Útil, Brassex Holding

Fonte: Interférrea

1120949\_6

PRIVATIZAÇÃO DA REDE

# Malha Sudeste vive sua maior crise

Linhas da SR 3 e SR 4 já exibem sinais de deterioração como o resto do sistema

por Teodomiro Braga  
de Belo Horizonte

**M**aior entroncamento ferroviário da América do Sul, a Malha Sudeste enfrenta sua maior crise, em razão da desmotivação causada pelas incertezas sobre a sua privatização e da escassez de recursos. De 4 milhões de toneladas por mês, em meados de 1995, o volume transportado pelas suas linhas se reduziu para 3,5 milhões em dezembro passado e a previsão é de que caia para apenas 3 milhões em março. "Em determinados locais já está faltando mão-de-obra", revela o presidente do clube de investimentos dos empregados da malha, João Paulo do Amaral Braga.

Com a decadência da Malha Sudeste, os funcionários da Rede Ferroviária Federal perdem seu maior motivo de orgulho. Responsável pela metade do faturamento da estatal, até recentemente a malha vinha apresentando indicadores positivos e o estado dos 1.633 quilômetros de suas linhas era considerado razoável. Envolvida pela situação geral da RFFSA, agora a ferrovia já exhibe os mesmos sinais de deterioração do resto da estatal e até se destaca negativamente em alguns itens, como o sucateamento de material rodante.

**Mais promissora**

Único conjunto de linhas totalmente construído em bitola larga no País, a Malha Sudeste é formada pelas superintendências regionais de Juiz de Fora (a SR-3, com 1.526 quilômetros), que inclui a Ferrovia do Aço, e a de São Paulo (SR-4, com 107 quilômetros). Seu maior ativo é o seu traçado: interliga as capitais de Minas, São Paulo e Rio, região onde se concentra mais de 60% do PIB do País, e possui acesso

direto aos portos de Santos, Rio e Sepetiba, sem quebra de bitola.

Apontada unanimemente como a mais promissora das seis malhas a serem privatizadas pela Rede, a Malha Sudeste também se beneficia da localização, em sua região, das maiores mineradoras e siderúrgicas nacionais, grandes clientes do transporte ferroviário. Com um perfil de transportes concentrado em minérios, carvão, cimento e produtos siderúrgicos, a malha opera com trens unitários pesados de até 120 vagões com tração múltipla.

tro, ante 1,45 na Malha Centro-Leste e 1,35 na Malha Sul.

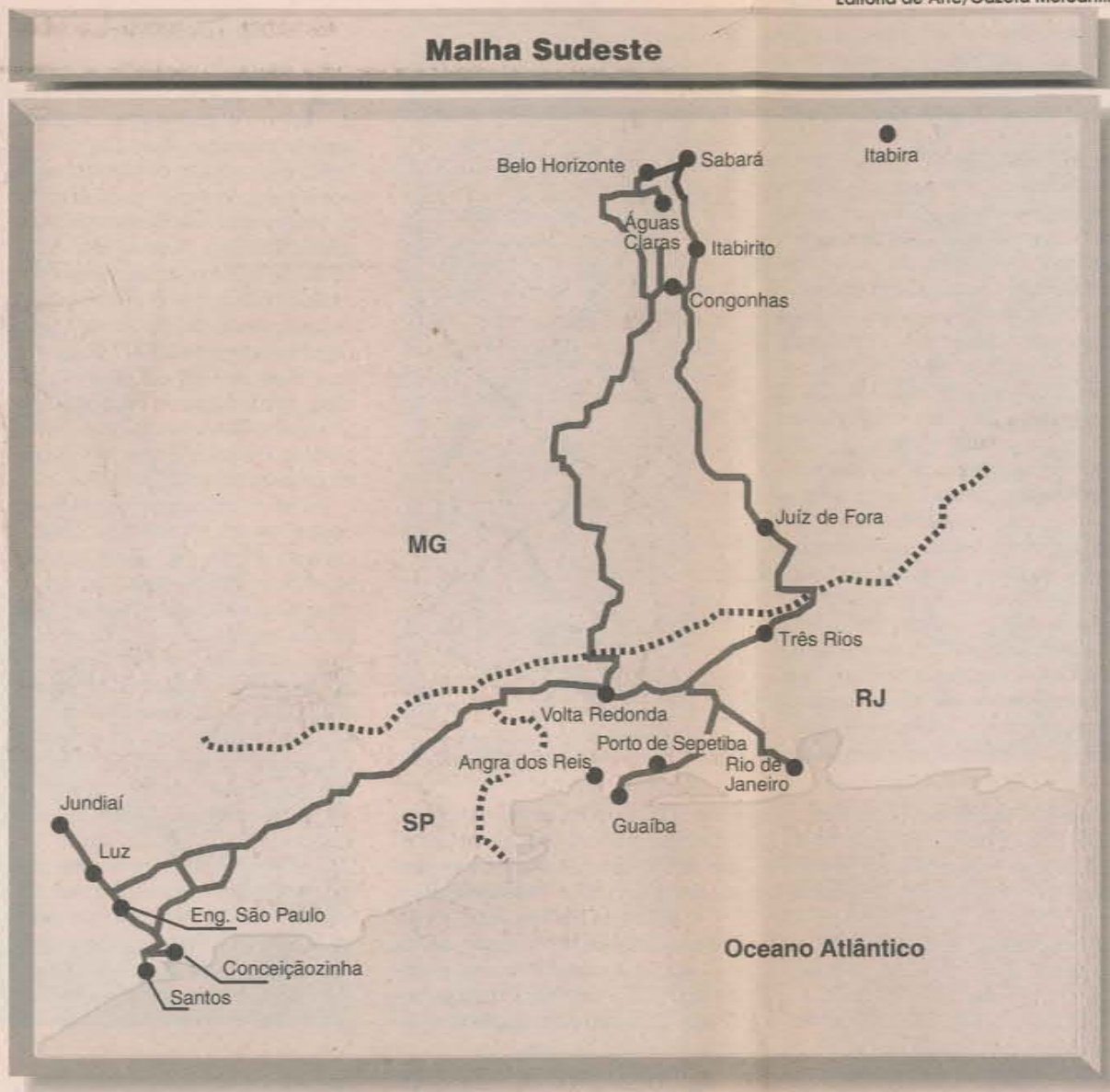
Das doze superintendências regionais da RFFSA, a SR 3 foi a que mais recebeu mais investimentos nas duas últimas décadas. Apenas na recuperação e modernização da Linha Centro foram empregados US\$ 1,5 bilhão, entre 1975 e 1985, enquanto a construção da Ferrovia do Aço consumiu perto de US\$ 3 bilhões. Em razão da falta de recursos da Rede, o trecho da Ferrovia do Aço que liga Jeceaba a Itabirito, de 57,5 quilômetros, foi financiado pela mineradora MBR, que doou US\$

à MRS. As negociações nesse sentido já foram iniciadas.

O projeto da MRS para a Malha Sudeste prevê investimentos de US\$ 500 milhões, nos primeiros cinco anos, em recuperação de material rodante e de oficinas e melhoria de alguns trechos da ferrovia, como o que chega ao porto de Santos.

O projeto também inclui gastos com melhoria nos sistemas de sinalização e de comunicações da SR 3 e SR 4. A estratégia do consórcio inclui ainda investimentos na consolidação do porto de Sepetiba.

Editoria de Arte/Gazeta Mercantil



# Megaconsórcio de 19 empresas reúne cliente e investidor

por Teodomiro Braga  
de Belo Horizonte

Dezenove grandes empresas, cujo faturamento anual soma mais de R\$ 17 bilhões, já formalizaram sua adesão à MRS Logística, o consórcio articulado pela Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) para disputar a concessão da Malha Sudeste. O peso dos seus integrantes transformou a MRS num megaconsórcio, em que apenas três sócios – CSN, MBR e Cosipa – respondem por 84% das cargas transportadas pelos 1.600 quilômetros da malha.

"Já estamos preparados para a privatização da Rede", afirma o coordenador do consórcio, Armando Guerra. "Pela força do grupo e a sua organização, a MRS é um candidato forte à vitória no leilão da malha", garante ele. A sua força aumentará ainda mais com novas adesões em negociação. Na semana passada, a Tora Transportes acertou sua entrada no grupo e a filiação da fundação de previdência dos funcionários do Banco do Brasil, a Previ, já é tida como certa.

A MRS foi constituída exclusivamente para concorrer ao leilão da Malha Sudeste e o seu nome não tem um significado preciso. "A sigla tanto pode representar as iniciais de Malha da Região Sudeste como as de Minas, Rio, São Paulo, os três principais estados por onde passa a ferrovia", explica Guerra. Segundo as regras do consórcio, o seu controle acionário será compartilhado, sem o domínio de nenhum dos acionistas. Outra definição prévia é de que a MRS, se ganhar a concessão da malha, terá gestão independente, com escolha de executivos sem vínculos com os acionistas.

O consórcio nasceu em fevereiro de 1995, como uma espécie de "terceira via" às propostas iniciais da Companhia Vale do Rio Doce e da mineradora MBR para a Malha Sudeste. A Vale queria operar as linhas e comercializar o transporte da ferrovia, enquanto a MBR pretendia o



Armando Guerra

controle acionário da futura concessão. Sob a liderança da CSN, surgiu então a proposta de formação de um consórcio de controle compartilhado, endossada inicialmente por treze grandes clientes da malha, entre mineradoras, companhias de cimento e siderúrgicas. A empreitada foi entregue a Armando Guerra, presidente da FEM, empresa de projetos e construções da CSN.

O primeiro desafio do consórcio foi vencer as desconfianças de que a iniciativa visava transformar a exploração da Malha Sudeste num "centro de custos", com a finalidade de reduzir os gastos de suas empresas no transporte das suas mercadorias. Essa desconfiança foi superada pela adesão de empresas não usuárias da malha, especialmente a Vale do Rio Doce, que se filiou à MRS no início do mês passado. Após a decisão da Vale, entraram no consórcio as construtoras Andrade Gutierrez e Camargo Corrêa.

"O principal objetivo do consórcio é implementar o projeto de exploração da Malha Sudeste com eficiência, de forma a garantir a disponibilidade de transportes a preços competitivos internacionalmente", afirma Armando Guerra. "Várias empresas do nosso grupo dependem estrategicamente do transporte ferroviário", justifica.

**Malha Sudeste**

(Superintendências Regionais 3 e 4)

Extensão: 1.633 km

Frota: 413 locomotivas e 11.389

**Extensão:** 1.633 km  
**Frota:** 413 locomotivas e 11.389 vagões  
**Empregados:** 8.918 (janeiro de 1996)  
**Carga transportada em 1995:** 45,991 milhões de toneladas  
**Tonelada quilômetro útil (TKU) em 1995:** 20,164 bilhões  
**Resultado em 1995:** Prejuízo de R\$ 7,5 milhões  
**Receita operacional em 1995:** R\$ 385,6 milhões  
**Preço mínimo:** R\$ 888,9 milhões

Fonte: Rede Ferroviária Federal

opera com trens pesados de até 120 vagões com tração quádrupla.

No ano passado, a SR 3 e a SR 4 transportaram, juntas, 20,163 milhões de toneladas, 207 mil a menos do que em 1994. O resultado final foi um prejuízo de R\$ 7,5 milhões. Sem esperar o plano da estatal de incentivo às demissões, 2.019 funcionários se desligaram das duas superintendências entre janeiro de 1995 e janeiro passado, reduzindo a força de trabalho da malha para 8.918 pessoas – ainda assim um número excessivo, que representa 5,46 funcionários por quilôme-

tra Jeceaba a Itabirito, de 57,5 quilômetros, foi financiado pela mineradora MBR, que doou US\$ 12 milhões à RFFSA. A obra permitiu acesso ferroviário à mina da MBR em Itabirito.

### Novos investimentos

Até agora, o consórcio mais forte que se apresentou para disputar a concessão da malha foi a MRS Logística, que reúne os principais clientes da ferrovia. A Interfêrrea, formada por empresas de transporte rodoviário, também pretende concorrer ao leilão, mas ainda não decidiu se forma um outro consórcio ou se associa

tégia do consórcio inclui ainda investimentos na consolidação do porto de Sepetiba.

Segundo os estudos sobre a potencialidade da malha patrocinados pelo BNDES, a demanda nas suas duas linhas deverá atingir 37,583 bilhões de toneladas transportadas por quilômetro útil (TKU) ao final do sexto ano da concessão, o que representa um aumento de 72,5% em relação ao volume de tráfego registrado em 1993.

Nesse período, segundo o estudo, a malha diminuirá sua dependência em relação ao minério de ferro. ■

Editoria de Arte/Gazeta Mercantil

## MRS Logística

<p><b>Alvo:</b> Malha Sudeste</p> <p><b>Integrantes:</b> Aço Minas Gerais (Açominas), Cia. Siderúrgica Paulista (Cosipa), Cia. Siderúrgica Nacional (CSN), Usinas Siderúrgicas de Minas Gerais (Usiminas), Grupo Gerdau, Minerações Brasileiras Reunidas (MBR), Ferteco Mineração.</p>	<p>Cia. Vale do Rio doce (CVRD), Cia. Cimento Portland Paraíso, Cimento Cauê, Cimento Mauá, Cimento Tupi, Ciminas, Grupo Votorantim, Matsulfur-Cia. Materiais Sulfurosos, Grupo Lachmann, Construtora Andrade Gutierrez, Construtora Camargo Corrêa, Tora Transportes.</p>
--	--

# Sul opera sem metade dos trens

por Guilherme Arruda de Porto Alegre

O dia 2 de fevereiro de 1995 vai ficar na história da viação ferroviária do Rio Grande do Sul. Neste dia, depois de quase um século de operação, foi realizada a última viagem de trem de passageiros no estado. A suspensão da linha Porto Alegre-Santa Maria deveu-se à falta de recursos para manutenção dos vagões e à pouca demanda. "Acabou um ciclo no transporte de passageiros", vaticina o superintendente regional da Rede em Porto Alegre, Oscar Pascual Bianchi.

Nos últimos anos as superintendências regionais 5 e 6, que compõem a Malha Sul, vêm convivendo com seguidas quedas de rentabilidade. No ano passado, por exemplo, o desempenho da malha mostrou prejuízo de R\$ 56,6 milhões. Tributos como FGTS e INSS há muito deixaram de ser recolhidos

aos cofres federais. Com o caixa centralizado, hoje são as outras regionais da RFFSA que bancam os seguidos déficits da Malha Sul.

Bianchi aguarda a chegada de cerca de US\$ 20 milhões, que fazem parte do empréstimo a ser liberado pelo Banco Mundial para a RFFSA, para ver melhorar a situação. A SR 6 espera aplicar os recursos na recuperação de locomotivas (US\$ 13,8 milhões), vagões (US\$ 3 milhões) e vias permanentes (US\$ 2,9 milhões).

Empresas de consultoria contratadas pelo BNDES para a desestatização das linhas da Rede estimam em US\$ 1,359 bilhão a necessidade de investimentos nos trinta anos de arrendamento da Malha Sul. Para os cinco primeiros anos, calcula-se que seriam necessários US\$ 276 milhões.

Atualmente, das 147 locomotivas da SR 6, sediada em Porto Alegre, apenas 71 estão em operação. As demais encontram-se imobilizadas por falta de peças e de manutenção. Em dezembro passado foram gastos R\$ 2,8 milhões na manutenção das máquinas da regional, uma ninharia perto das despesas com funcionários.

O balancete daquele mês mostra que a folha de pessoal consumiu R\$ 77,7 milhões, para receitas que somavam apenas R\$



# Novo modelo evitará...

por Teodomiro Braga de Belo Horizonte

(Continuação da 1ª página do relatório)

A falta de confiabilidade no atual sistema ferroviário ajuda a explicar essa situação, como mostra o depoimento de um representante da Cosigua mencionado no estudo. Há mais de dez anos, a empresa tem procurado levar seus produtos para São Paulo por ferrovia para no retorno aproveitar os vagões com sucatas. A demanda é da ordem de 25 mil toneladas por mês em cada sentido. Por causa da ineficiência do transporte ferroviário, o pessoal de venda da Cosigua prefere despachar as cargas por caminhão.

Agora a crise atinge também o sistema rodoviário, abrindo espaço para os trens absorverem parcela do mercado das jantanas e caminhões, principalmente na rodovia Dutra. Para que se torne uma alternativa viável, entretanto, a ferrovia pós-RFFSA/Fepasa precisa muito mais do que melhorar as linhas e os vagões. A reforma do sistema exige grandes inovações tecnológicas e solução de problemas como a "quebra de bitola", isto é, linhas que ligam cidades com bitolas diferentes. "Já é hora de o Brasil contar com transporte ferroviário rápido e a custo baixo", afirma o presidente do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), Luís Carlos Mendonça de Barros. ■

# Dona Teresa Cristina, de volta ao passado

por André Lacerda e Andréa Leonora de Belo Horizonte e Florianópolis

Inaugurada há 112 anos na região sul de Santa Catarina, a ferrovia Dona Teresa Cristina estará vivendo uma volta ao passado com a transferência de suas linhas para a iniciativa privada. A Ferrovia do Carvão, como também é conhecida, surgiu de uma concessão do imperador Dom Pedro II a seu conselheiro, Felisberto Brandt, visconde de Barbacena, que fundou, em Londres, a The Donna Thereza Christina Railway Company Limited. O maior trunfo dos 169 quilômetros de linhas da ferrovia é sua reduzidíssima estrutura.

"A Dona Teresa Cristina se diferencia das demais por sua pequena extensão e por trabalhar com carga única, encaixando-se no perfil de muitas ferrovias dos Estados Unidos. Um trecho mais fácil e de menor custo à administração", avalia o gerente da área de Operações de Desestatizações do BNDES, Haroldo Prates.

A Ferrovia do Carvão mantém 336 funcionários, muitos deles com mais de duas décadas de casa. Seus ativos somam hoje oito locomotivas a diesel e 15 a vapor, duas das quais operando voltadas para o turismo, e mais de 500 vagões vagões. De um horto florestal pertencente à Ferrovia do Carvão são retiradas as toras para fabricação de dormentes para os trilhos. "Perseguimos a eficácia com rigor", diz o gerente financeiro e de planejamento da malha, Júlio Fontoura.

Os cerca de 60 quilômetros entre Tubarão e Capivari, com dormentes de concreto, são considerados "excelentes" por Fontoura. Do transporte de carvão provém a

maior parte do faturamento médio mensal de R\$ 735 mil da Dona Teresa Cristina. São 120 mil toneladas do combustível, que viajam de Criciúma a Tubarão para abastecer a usina termelétrica Jorge Lacerda. A manutenção das vias é hoje feita por uma empresa contratada, a Cosel, a um custo médio de R\$ 48 mil mensais.

A ferrovia não precisa de investimento imediato, garante o gerente de administração e recursos humanos da Rede em Tubarão, Benony Schmitz Filho. "A linha está em pleno funcionamento, mas para ficar em condições ótimas seria necessário investir R\$ 10 milhões. Pelos estudos encomendados pelo BNDES, a malha terá de receber investimentos de US\$ 6 milhões nos próximos cinco anos e US\$ 39 milhões num prazo de 30 anos. ■

## Malha Sul

(Superintendências Regionais 5 e 6)

**Extensão:** 6.785 km  
**Frota:** 379 locomotivas e 10.516 vagões  
**Empregados:** 9.219  
**Carga transportada em 1995:** 13,884 milhões de toneladas  
**Tonelada quilômetro útil (TKU) em 1995:** 7,489 bilhões  
**Resultado em 1995:** Prejuízo de R\$ 56,6 milhões  
**Receita operacional em 1995:** R\$ 222,2 milhões  
**Preço mínimo:** R\$ 158 milhões

Fonte: Rede Ferroviária Federal

## Malha Teresa Cristina

(Superintendência Regional 9)

**Extensão:** 169 km  
**Frota:** 24 locomotivas e 553 vagões  
**Empregados:** 336 (janeiro de 1996)  
**Carga transportada em 1995:** 1,408 milhões de toneladas  
**Tonelada quilômetro útil (TKU) em 1995:** 101,946 bilhões  
**Resultado em 1995:** Lucro de R\$ 0,8 milhão  
**Receita operacional em 1995:** R\$ 8,1 milhões  
**Preço mínimo:** R\$ 16,6 milhões

Fonte: Rede Ferroviária Federal

PRIVATIZAÇÃO DA REDE

Malha Nordeste

(Superintendências Regionais 1, 11 e 12)

**Extensão:** 4.654 km  
**Frota:** 93 locomotivas e 1.900 vagões  
**Empregados:** 3.605  
**Carga transportada em 1995:** 1,828 milhão de toneladas  
**Tonelada quilômetro útil (TKU) em 1995:** 767,344 milhões  
**Resultado em 1995:** Prejuízo de R\$ 54,9 milhões  
**Receita operacional em 1995:** R\$ 27,5 milhões

Fonte: Rede Ferroviária Federal

# Nordeste ainda sem definição

por André Lacerda e João José de Oliveira de Belo Horizonte e Recife

A Rede Ferroviária Federal ainda não definiu o modelo que norteará a transferência das linhas da Malha Nordeste para a iniciativa privada. O mais provável, segundo o BNDES, é que os 4.654 quilômetros de trilhos das superintendências regionais 1, 11 e 12 sejam arrendados através de "leilão negativo", em que vence a disputa quem cobra a menor taxa para administrar as linhas.

Os crônicos déficits da malha, que no ano passado teve prejuízo de R\$ 54,9 milhões, não afastaram o interesse da Interfêrrea, único grupo a cogitar a participação no leilão das linhas nordestinas. O consórcio das empresas de transporte rodoviário de carga e de passageiros planeja reativar a movimentação nas ferrovias da malha, que interligam as principais capitais do Nordeste.

Equipamentos que hoje estão sendo desativados na Índia po-

# Segundo leilão envolve maior ferrovia

Mais extensa das malhas, a Centro-Leste vai a arrendamento com desempenho negativo e perda de mercado

por André Lacerda de Belo Horizonte

As principais regiões de Minas Gerais, grandes capitais do Nordeste e alguns dos principais portos do País estão interligados pela gigantesca extensão das linhas que compõem a Malha Centro-Leste. São 7.207 quilômetros que funcionam como uma via de mão dupla: escoam a produção de grãos colhida no Brasil Central e levam trigo e derivados de petróleo para o interior do País. É a mais extensa malha da Rede Ferroviária Federal (RFFSA) a ser arrendada.

A Centro-Leste será a segunda malha a ir a leilão, ao preço mínimo de R\$ 316,9 milhões, ante R\$ 270 milhões orçados anteriormente, mas revistos por causa da nova legislação sobre o Imposto de Renda. Por enquanto, apenas dois grupos de empresas se mostraram interessados em explorar a concessão da malha.

Num deles estão a Companhia Vale do Rio Doce, Andrade Gutierrez e Transger, empresa constituída pelos funcionários das três superintendências regionais que compõem a Malha Centro-Leste. O interesse da Vale neste trecho se

baseia no planejamento estratégico da mineradora, que prevê transformar a logística de transporte no principal negócio da companhia até a virada do século.

A Vale já possui a Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM), que, partindo de Belo Horizonte, transporta para o porto de Tubarão, em Vitória (ES), o minério de ferro extraído de suas minas em Itabira (MG), além de cargas de terceiros. Acordo entre a estatal e a RFFSA permite que os vagões de uma transitem pelas linhas da outra. Atualmente o tráfego mútuo entre a EFVM e as linhas da SR 2 movimentam por mês em torno de 700 mil toneladas.

O segundo grupo na disputa pela Malha Centro-Leste é formado por empresas do setor de transporte rodoviário de carga e de passageiros reunidos na Interfêrrea. O consórcio pretende disputar todas as malhas que irão a pregão, excluída a ferrovia Tereza Cristina, em Santa Catarina. A Interfêrrea pode até vir a fazer parte do grupo de empresas liderado pela Vale, o que ainda depende de negociações.

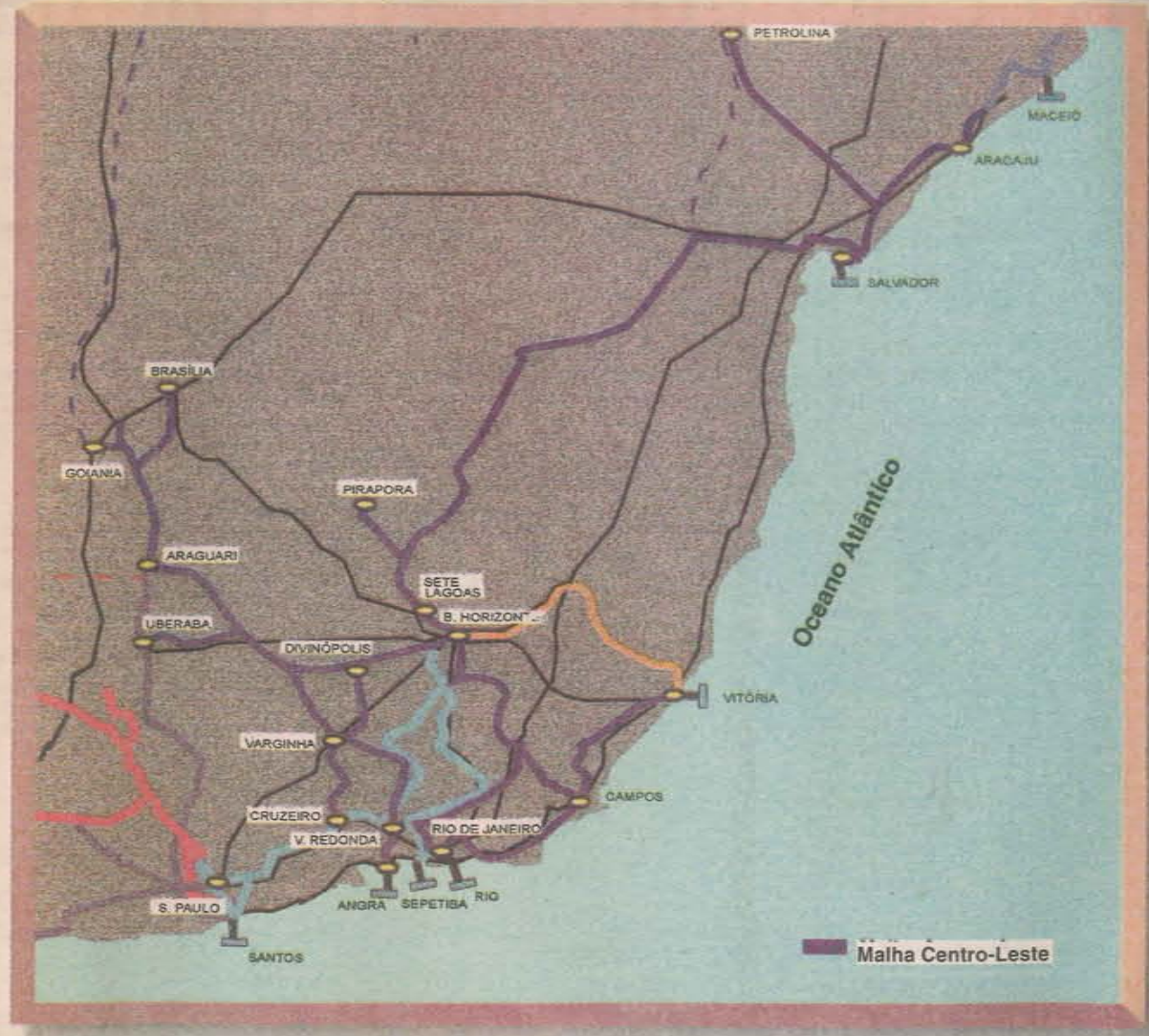
A Malha Centro-Leste reúne as linhas das SRs 2, 7, com sede em Salvador, e 8, sediada em Campos (RJ). O vencedor do leilão arrendará um total de 404 locomotivas e 9.221 vagões. Parte desses ativos, entretanto, está fora de circulação. Na SR 2, por exemplo, mais da metade das locomotivas está parada nas oficinas aguardando reparo.

Em breve, as linhas da malha perderão parte importante das cargas que hoje transportam. Com a conclusão do poliduto ligando a Refinaria de Paulínia, em Campinas (SP), ao Planalto Central, os derivados de petróleo deixarão de viajar nos vagões das locomotivas. Hoje, estes produtos compõem cerca de 35% do total movimentado através da malha — uma lista que também inclui minérios e calcário (19,2%), cimento (16%) e soja, grãos e pelotas, com 14,1%.

Em 1995, a receita operacional

Editoria de Arte/Gazeta Mercantil

Malha Centro-Leste



Malha Centro-Leste

(Superintendências Regionais 2, 7, e 8)

**Extensão:** 7.207 km  
**Frota:** 404 locomotivas e 9.221 vagões  
**Empregados:** 10.468 (Janeiro de 1996)  
**Carga transportada em 1995:** 17,098 milhões de toneladas  
**Tonelada quilômetro útil (TKU) em 1995:** 6,258 bilhão  
**Resultado em 1995:** Prejuízo de R\$ 67,6 milhões  
**Receita operacional em 1995:** R\$ 208,9 milhões  
**Preço mínimo:** R\$ 316,9 milhões

Fonte: Rede Ferroviária Federal

das superintendências que compõem a Centro-Leste somou R\$ 208,9 milhões, enquanto o prejuízo no exercício ficou em R\$ 67,6 milhões. Parte das perdas que vêm se verificando nas linhas da malha deverá se reverter com o aumento do trânsito de grãos e cargas em geral através da Centro-Leste.

De acordo com os estudos do BNDES, os futuros concessionários da Centro-Leste precisarão

investir na malha pelo menos US\$ 1,3 bilhão no prazo de 30 anos, sendo US\$ 328 milhões nos primeiros seis anos.

Num dos cenários traçados para o ano de 2002, o item Cargas Gerais passaria a responder por 14,4% dos transportes através da malha. Atualmente elas compõem 8,6% do total. "Existem bons projetos para o transporte de carga geral por contêineres",

avalia José Maurício Valério, diretor da Transger.

O plano de desenvolvimento do governo de Minas Gerais para os próximos três anos, por exemplo, prevê a construção do ramal ferroviário ligando Pirapora a Unaí, no noroeste do estado. O ambicioso projeto, que consumirá a princípio US\$ 240 milhões, a serem bancados pela Vale do Rio Doce, pode vir a ser entendido até o Planalto Central.

# Disputa reúne Vale e Andrade Gutierrez

por Teodomiro Braga  
de Belo Horizonte

**O**leilão da Malha Centro-Leste, o segundo a acontecer, já tem o seu favorito. O consórcio liderado pela Andrade Gutierrez Empreendimentos e pela Companhia Vale do Rio Doce saiu na frente e já reúne doze empresas. Entre os integrantes do grupo estão alguns importantes usuários da malha, como a indústria de cimentos mineira Matsulfur e as tradings de grãos Glencore e Cebragel.

Os representantes das companhias integrantes do grupo se reuniram nesta capital, antes do Carnaval, e assinaram uma carta de princípios sobre sua participação na disputa pela concessão da Centro-Leste. A primeira regra estabelece que as empresas que se retirarem do consórcio não poderão aderir a outra associação concorrente.

O outro único candidato à malha até agora é a Interférrea, formada por empresas do setor de transportes rodoviário. A Interférrea, no entanto, já manifestou intenção de se associar ao consórcio Andrade Gutierrez-Vale, que também negocia a adesão de um grupo de indústrias baianas comandado pela Federação das Indústrias daquele estado.

O consórcio começou a surgir no início de 1994, quando a Andrade Gutierrez Empreendimentos propôs à empresa formada pelos trabalhadores da malha, a Transger, uma parceria para concorrer à concessão da Centro-Leste. A proposta coincidia com a intenção da recém-criada Transger de influir de forma mais decisiva no processo de transferência da malha à iniciativa privada.

sendo desativados na Índia poderão vir a ser transferidos para o Nordeste. A Interférrea negocia com a Indian Railway Construction Co. o aproveitamento de locomotivas que transitavam sob bitola estreita, atualmente em desativação naquele País. A vinda das máquinas resultaria numa modernização de cerca de trinta anos nas atuais instalações da Malha Nordeste.

Para Paulo Silva Araújo, superintendente da SR 1, sediada no Recife, a quantidade de produtos transportados nos trens da Rede no Nordeste, a concorrência do transporte rodoviário e a diversidade das empresas que utilizam as linhas são os principais obstáculos para que a malha atraia a iniciativa privada.

“O perfil das empresas que transportam produtos nos trens da RFFSA, na maioria das vezes, por pequenos trechos, é muito heterogêneo”, explica Araújo. “Fica difícil imaginar uma grande união de empresas para formação de um consórcio em condições de adquirir toda a malha”, concorda o superintendente da regional de Fortaleza, José Maria Braga Costa.

A solução para as linhas da Malha Nordeste deve envolver um modelo misto. O ministro dos Transportes, Odacir Klein, admite que o Estado ainda deve aplicar alguns milhões nas linhas nordestinas. Segundo a fórmula, caberia à iniciativa privada explorar os trechos com viabilidade econômica e aos governos manter as linhas de clara importância social.

Num destes casos, o ramal que liga Teresina a Parnaíba foi assumido recentemente pelo governo do Piauí. Segundo o presidente da Interférrea, Bernardo Figueiredo, a linha tronco da Malha Nordeste ainda deve consumir R\$ 30 milhões em investimentos para ser capaz de atender a demandas hoje reprimidas.

“O custo para recuperar a malha nordestina está na casa dos R\$ 500 milhões”, diz o engenheiro da SR 1, Jaime Barbosa. O dinheiro seria gasto na recuperação de dormentes (40% deles estão comprometidos), locomotivas e equipamentos e na redução de pessoal.

Como outras malhas, a do Nordeste também apresentou forte queda de produção nos últimos meses. O volume de cargas transportadas em janeiro desse ano caiu 27% em relação ao mesmo mês do ano passado, segundo levantamento da superintendência. ■

A Andrade Gutierrez Empreendimentos foi criada em 1993, como parte da estratégia de diversificação do grupo, que tinha na construção civil seu principal alvo de atuação. Em apenas três anos, a empresa já opera um terminal rodoviário em Divinópolis e em dezembro passado lançou na região metropolitana de Vitória, no Espírito Santo, o primeiro terminal multimodal de transporte do País, denominado Tims.

A parceria Andrade Gutierrez-Transger foi reforçada substancialmente com a incorporação da Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), que tem fortes interesses na Malha Centro-Leste. As linhas da Estrada de Ferro Vitória a Minas, da CVRD, se interligam com as da SR 2 da RFFSA, principal trecho da Malha Centro-Leste, nas proximidades de Belo Horizonte, formando um grande corredor de transportes que se estende de Goiás ao porto de Vitória.

Os integrantes do consórcio ainda não definiram a composição acionária do grupo nem quais serão os seus líderes. Estas definições só vão ocorrer depois que o BNDES divulgar o edital sobre o leilão da malha, que trará informações mais detalhadas sobre as ferrovias. Por enquanto os representantes das empresas envolvidas no projeto têm feito suas reuniões em Belo Horizonte, onde fica a sede da Andrade Gutierrez e outras companhias que aderiram ao empreendimento.

A ausência mais lamentada do consórcio é a Petrobrás, o maior cliente da malha. Se a empresa reluta em aderir, o mesmo não ocorre com o fundo de previdência dos seus empregados, Petros. ■

Edição de Arte (Gustavo Marcolli)

## Consórcio Andrade Gutierrez/Vale

**Alvo:** Malha Centro-Centro Leste

**Integrantes:** Companhia Vale do Rio Doce, Andrade Gutierrez Empreendimentos, Água Branca Participações, Comercial Quintella,

Construtora Pereira de Almeida, Matsulfur-Cia. Materiais Sulfurosos, Transger, Petros, Glencore, Ciminas-Cimento Nacional de Minas (1), Cimento Mauá (1), Cebragel (1)

# PRIVATIZAÇÃO DA REDE

QUINTA-FEIRA, 29 DE FEVEREIRO DE 1996

Página 8

## Experiência da Argentina serve de lição ao processo brasileiro

Pressa, demissões em massa e falta de um modelo comprometeram a desestatização

por Jorge Luiz de Souza  
de Buenos Aires

A privatização do sistema ferroviário argentino, iniciada em 1989 e a esta altura praticamente concluída, criou muitos problemas, que podem servir de lição para o processo de privatização no Brasil. A maioria desses problemas, defendem-se os responsáveis pela privatização, deveu-se à pressa que os argentinos tinham em realizar a transição e à ausência de experiências anteriores.

"Havia outros países que naquela época estavam fazendo estudos para privatizar o setor; aqui, tivemos de aproveitar o momento político, a decisão do presidente e o apoio do Congresso, que aprovou rapidamente as leis", explicou a este jornal o engenheiro Roberto O. Pia, presidente da Comissão Nacional de Transporte Ferroviário (CNTF).

Segundo ele, "a resistência dos sindicatos era muito grande, e só a ameaça de fechamento de toda a rede ferroviária nacional abriu o diálogo. A redução de pessoal foi dura, mas o povo entendeu". Foram privatizados 21 mil quilômetros de ferrovias, de um total de 34 mil quilômetros atualmente existentes.

O governo ficou com uma linha de 10,5 mil quilômetros no norte do país, cujas péssimas condições não atraíram interessados no setor privado. O restante da malha ferroviária, de 2 mil quilômetros, ficou com os governos provinciais.

### Redução de pessoal

Ao contrário das outras privatizações na Argentina, em que o objetivo do governo era fazer dinheiro, nas ferrovias o que se buscava era suspender os prejuízos, que chegaram a quase US\$ 2 milhões por dia. A regra geral no setor ferroviário foi a de

Privatização no mundo					
(Modelos adotados nos principais países que realizaram processos de desestatização do sistema ferroviário nos últimos anos)					
País	Linhas desestatizadas (em Km)	% das ferrovias privatizadas em relação ao total	Início do processo	Fim do processo	Modelo de privatização
Estados Unidos	18.260	7	1976	1987	Recuperação das ferrovias e venda da estatal
Argentina	21.100	77 (1)	1989	1993	Desestatização sem recuperação das ferrovias, com concessão das linhas e arrendamento dos bens
Nova Zelândia	4.000	100	1982	1993	Recuperação das ferrovias e venda da estatal
Japão	20.400	100 (1)	1981	1987	Recuperação das ferrovias e venda das ações da estatal
Reino Unido	16.600	quase 100	1992	Em curso	Desestatização sem recuperação da ferrovia e concessão ao setor privado só da operação dos trens
Brasil	27.000	89	1992	Em curso	Igual ao argentino

Fonte: Partbank S.A., um dos integrantes do consórcio Associação Nova Ferrovia  
(1) Percentual referente às ferrovias usadas para carga

Canadá, que ficaram como acionistas minoritários (Union Pacific Railroad Co., Montana Rail, Canac, Conrail e Railroad Development Corp.).

O presidente da CNTF explicou que, para viabilizar a privatização, a malha ferroviária foi dividida em três grupos: carga, passageiros no interior e passageiros na área metropolitana. Só o transporte de carga atraiu o setor privado e cinco ramais foram privatizados. O segundo grupo acabou ficando com os governos provinciais. A área metropolitana foi uma licitação ao contrário: apheu

cesso de modernização do transporte ferroviário na Argentina foi a redução do pessoal empregado. Em 1948, a malha ferroviária argentina tinha 44 mil quilômetros, pertencentes a dezenove empresas, privadas em sua maioria. Então, elas foram reunidas em uma só, a Empresa Ferrocarriles Argentinos, de controle estatal. Nessa época, somavam 160 mil funcionários.

### Plano de investimentos

O setor começou a decair nos anos 50, quando chegou a ter 212

TKU/ano. No ano passado, os funcionários eram 19 mil e o volume transportado crescia outra vez para 7,5 bilhões de TKU/ano.

Entretanto, a transição foi feita com o mesmo pessoal que trabalhava na rede. O engenheiro Rosendo Soto, com trinta anos de carreira na empresa estatal, contou para este jornal que ele e outros colegas sempre foram "favoráveis à melhoria dos serviços prestados, mas ocorria que os sindicatos eram muito fortes e, se se punia um funcionário por reclamação de serviços, o sindicato reclamava de

## Reativação da linha Rio-São Paulo é um exemplo de sucesso

por Sílvio Ribas  
de Belo Horizonte

O primeiro arrendamento da Rede Ferroviária Federal (RFFSA) à iniciativa privada não frustrou as expectativas de seus investidores. A reativação do transporte regular de passageiros entre o Rio e São Paulo, com o lançamento do chamado Trem de Prata, completou um ano em dezembro passado, apresentando ocupação média de 60% dos seus 53 lugares para passageiros. O consórcio formado pelo Hotel Portobelo e a Viação Útil para exploração da concessão planeja ampliar a capacidade de transporte de 76 pessoas, incluindo a tripulação, para 90 vagas a partir de julho. Para isto serão utilizados mais quatro vagões por viagem.

O empreendimento ainda está em "fase de maturação", segundo o presidente da Útil, Tarcísio Schettino Ribeiro. O lucro obtido até agora foi pouco menor do que o esperado, revela ele, em função de fatos excepcionais como greves e falhas mecânicas na malha. Nessas situações, o Trem de Prata é obrigado a cancelar a viagem ou, se já estiver no meio do caminho, tomar providências para que os passageiros completem o trajeto por ônibus. "Isso deve acabar após a privatização da Rede", prevê Schettino.

Apesar dos transtornos, Schettino está satisfeito com o negócio. Tanto que vem participando ativamente do processo de desestatização da RFFSA. A Útil é um dos quatro sócios controladores da Interférica, o consórcio formado por empresas do setor rodoviário para disputar as linhas da Rede.

O consórcio Portobelo-Útil paga mensalmente à Rede R\$ 120 mil em aluguel do trem, locomotiva e equi-

ta, o que exigiu uma completa remodelação dos carros de aço inoxidável Budd, comprados pela Rede em 1946. A reforma incluiu um novo sistema hidráulico nos trens, que agora possuem chuveiros, além da melhoria das duas estações.

A segurança nos trens, outro grande problema enfrentado pelo consórcio, foi conseguida com janelas de vidros à prova de balas e equipes contratadas de vigilantes nos vagões e nas estações. Esse luxuoso hotel sobre trilhos passa pelo trecho de maior fluxo de carga da RFFSA, por onde trafegam trens carregados de minério de ferro da MBR e da CSN. A maior parte da linha é de mão única, mas o Trem de Prata tem prioridade sobre os de cargas.

A reativação do transporte de passageiros por trem entre as capitais paulista e fluminense, que estava interrompido desde 1991, é mais um reforço ao turismo, proporcionando uma sofisticada viagem noturna. Os carros-dormitórios do Trem de Prata têm sete cabines duplas, com beliche e lavabo, uma simples, com cama individual e lavabo, e duas suítes, com cama de casal e banheiro com chuveiro. O serviço do restaurante é terceirizado por duas empresas, uma a partir de São Paulo e outra a partir do Rio.

### "Glamour e lazer"

As tarifas são de R\$ 300 para suíte com duas pessoas, R\$ 200 para cabines duplas e R\$ 100 para as individuais. "Pagando R\$ 100, o cliente viaja com glamour e lazer, com direito a jantar, café da manhã e cama, ao invés de pagar R\$ 136 para ir pela ponte aérea", diz Schettino. As saídas são sempre às 20h30 e as chegadas às 5h30. O passageiro-hóspede tem ainda a opção de permanecer no va-

governo era fazer um censo, nas ferrovias o que se buscava era suspender os prejuízos, que chegaram a quase US\$ 2 milhões por dia. A regra geral no setor ferroviário foi a de não vender o patrimônio e sim abrir concessão integral por trinta anos, prorrogáveis por mais dez; excepcionalmente, houve concessões por vinte anos ou até mesmo por dez anos.

Em todos os ramais ferroviários privatizados, o governo argentino ficou com 16% das ações, e os funcionários com 4%. A parte privada ficou com os grupos argentinos Techint, Roggio, Pescarmona e Loma Negra. Os operadores são empresas do ramo nos Estados Unidos e no

atraiu o setor privado e cinco ramais foram privatizados. O segundo grupo acabou ficando com os governos provinciais. A área metropolitana foi uma licitação ao contrário: ganhou quem pediu menos subsídio.

Segundo o engenheiro Pia, há um movimento de 2 a 4 milhões de passageiros por dia nos trens suburbanos da Grande Buenos Aires, e não há outro meio de transportar essas pessoas. "A ferrovia é, aí, insubstituível", disse. Por isso, foi adotada a concessão com subsídio, a ser retirado progressivamente após dez anos de privatização.

Apesar da permanência do subsídio estatal, o que mais marcou o pro-

mi funcionários.

#### Plano de investimentos

O setor começou a decair nos anos 60, quando chegou a ter 213 mil empregados, embora o volume transportado, de 15 bilhões de toneladas por quilômetro útil (TKU) por ano, já não mais alcançasse o do período de utilização mais intensa das ferrovias no país, nos anos 50 (17 bilhões de TKU/ano).

Quando o processo de privatização foi iniciado, em 1989, restavam 90 mil funcionários, e o volume transportado não passava de 8 bilhões de TKU/ano. Em 1992, esse volume caiu para 4 bilhões de

serviços prestados, mas ocorria que os sindicatos eram muito fortes e, se se punia um funcionário por reclamação dos usuários, o sindicato parava tudo na hora de pico; não se podia exigir qualidade na atenção ao público".

Para recuperar o setor, a regra adotada no processo de privatização foi exigir dos concessionários que, além de assumir responsabilidade total com risco próprio na operação das linhas, também fizessem compromisso de manter infra-estrutura e de cumprir programa de investimentos para os primeiros quinze anos, com a possibilidade de revisão após o quinto ano. ■

para disputar as linhas da Rede. O consórcio Portobelo-Útil paga mensalmente à Rede R\$ 120 mil em aluguel do trem, locomotiva e equipagem da linha. No valor estão incluídos o óleo diesel, máquinas e uso dos trilhos. O consórcio empregou R\$ 5,5 milhões na recuperação do serviço e a previsão é de que o investimento retorne em cinco anos. O prazo da concessão é de dez anos, renováveis por mais dez.

O maior desafio do consórcio nesta etapa, ressalta Schettino, "é resgatar o costume de usar a locomotiva como meio de transporte". Para isto, o serviço de hotelaria ganhou prioridade no Trem de Pra-

para disputar as linhas da Rede. O consórcio Portobelo-Útil paga mensalmente à Rede R\$ 120 mil em aluguel do trem, locomotiva e equipagem da linha. No valor estão incluídos o óleo diesel, máquinas e uso dos trilhos. O consórcio empregou R\$ 5,5 milhões na recuperação do serviço e a previsão é de que o investimento retorne em cinco anos. O prazo da concessão é de dez anos, renováveis por mais dez.

O maior desafio do consórcio nesta etapa, ressalta Schettino, "é resgatar o costume de usar a locomotiva como meio de transporte". Para isto, o serviço de hotelaria ganhou prioridade no Trem de Pra-

## Desempenho da Fepasa é pior que o da RFFSA

por André Lacerda  
de Belo Horizonte

Ao longo de toda sua existência, a Fepasa (Ferrovias Paulistas SA) conseguiu apresentar desempenhos tão ruins quanto os da Rede Ferroviária Federal, que passa longe de ser um exemplo de eficiência administrativa. Embora possua uma extensa e bem articulada rede de 4.894 quilômetros, a estatal paulista nunca alcançou resultados positivos desde que foi criada, em 1971, através da fusão de cinco ferrovias estaduais falidas.

Em 1994, último dado disponível, a estatal paulista registrou prejuízo de R\$ 101 milhões. O prejuízo do ano passado ainda não foi divulgado. O total de cargas transportadas em 1995 foi de 16,227 milhões de toneladas, 11,9% a menos do que em 1994. A empresa

terminou o ano com 12.328 funcionários, perfazendo uma média de 2,52 empregados por quilômetro de trilhos. Na RFFSA, a mesma relação é de 1,61. A ferrovia conta, entretanto, com um razoável número de locomotivas: 424.

A previsão é de que as linhas da Fepasa sejam as últimas a serem transferidas à iniciativa privada, após a Malha Nordeste, sua maior concorrente em matéria de déficits. Uma contramarcha, já que o processo de desestatização da ferrovia paulista se encontrava bem adiantado. Entretanto, a decisão do governador Mário Covas de incluir a Fepasa nas negociações para reconduzir o Banespa ao controle do governo paulista freou a transferência.

A consultora Booz Allen já havia, inclusive, definido o preço mínimo de arrendamento, US\$ 180 milhões, de acordo com conceitos semelhantes aos utilizados pelo BNDES na Rede. Para efeito de desestatização, o governo paulista também dividira as linhas da Fepasa em três trechos: um que a ligaria às malhas Oeste e Sul da RFFSA, outro com acesso à Malha Centro-Leste e o terceiro, de bitola larga, que se articularia com a Malha Sudeste.

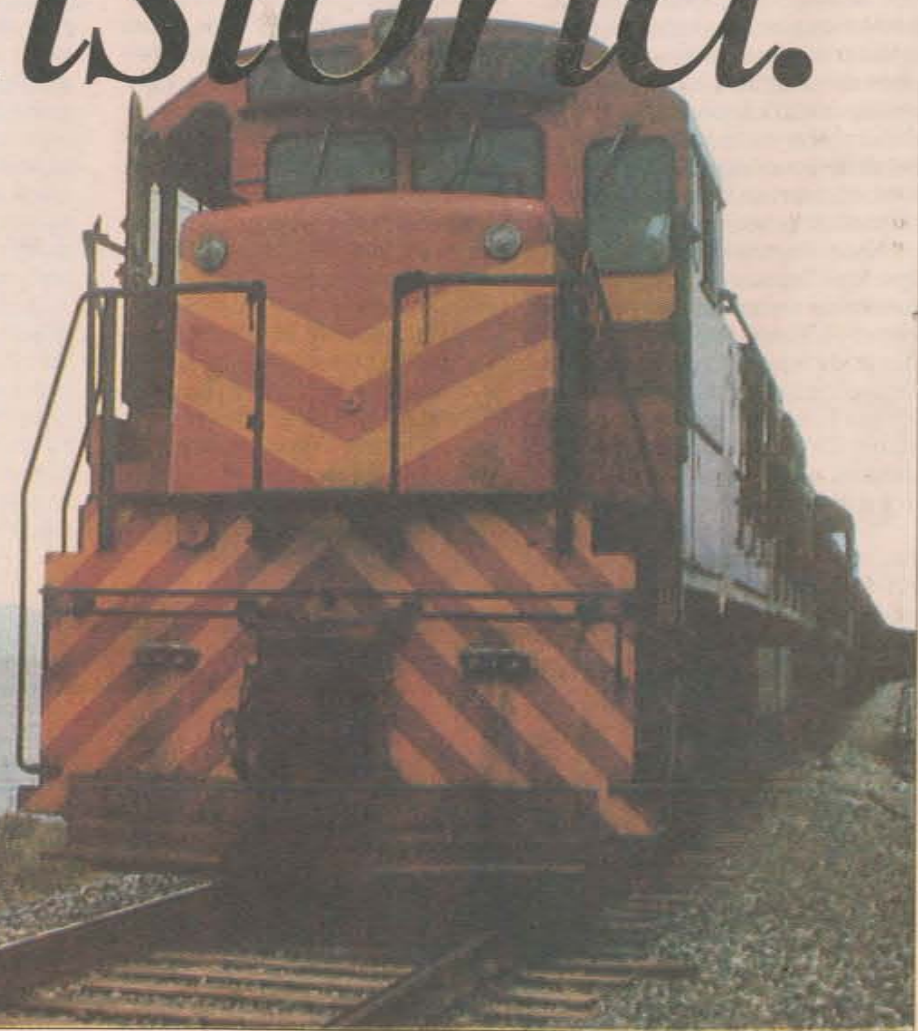
Pelo acordo do Banespa, que ainda depende de aprovação em plenário, a Fepasa passará a fazer parte da RFFSA. "Estamos trabalhando na preparação da desestatização da Fepasa paralelamente ao processo de incorporação da empresa à Rede", diz a chefe do Departamento de Desestatização do BNDES, Estela Palombo. Caberá ao banco promover nova avaliação, de valores e modelo, dos ativos arrendáveis da estatal paulista. ■

# O trem da História.

Durante décadas, a participação do Estado na economia cumpriu sua função. Hoje, uma nova etapa do desenvolvimento, que ocorre em âmbito mundial, exige novas tecnologias e grandes investimentos. É indispensável incorporar a iniciativa privada a esse esforço.

A privatização da RFFSA garantirá maior volume de transporte, confiabilidade, fretes competitivos e benefícios maiores para toda a sociedade - é nessa direção que vai o trem da História.

**MBR**  
Migrações Brasileiras Reunidas S.A.



Fepasa	
<b>Extensão:</b>	4.894 km
<b>Frota:</b>	424 locomotivas e 12.512 vagões
<b>Empregados:</b>	12.328 (janeiro de 1996)
<b>Carga transportada em 1995:</b>	16,227 milhões de toneladas
<b>Tonelada quilômetro útil (TKU) em 1995:</b>	6,075 milhões
<b>Resultado em 1994:</b>	Prejuízo de R\$ 101 milhões
<b>Receita operacional em 1994:</b>	R\$ 265 milhões