

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DO RIO DE JANEIRO

DEPARTAMENTO DE ECONOMIA

MONOGRAFIA DE FINAL DE CURSO

A PRIVATIZAÇÃO DA REDE FERROVIÁRIA FEDERAL

Claudio Dominguez Alonso Good

No. de matrícula: 9315197-9

Orientador: José Henrique Tinoco de Araújo

Novembro de 1997

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DO RIO DE JANEIRO

DEPARTAMENTO DE ECONOMIA

MONOGRAFIA DE FINAL DE CURSO

A PRIVATIZAÇÃO DA REDE FERROVIÁRIA FEDERAL

Claudio Dominguez Alonso Good.

Claudio Dominguez Alonso Good

No. de matrícula: 9315197-9

Orientador: José Henrique Tinoco de Araújo

Novembro de 1997

“As opiniões expressas neste trabalho são de responsabilidade única e exclusiva do autor.”

ÍNDICE:

	Página
Introdução.....	5
I - O Processo de Desestatização da RFFSA.....	8
I.1 - Antecedentes.....	8
I.2 - A Volta dos Empresários.....	11
I.3 - O Programa de Desestatização.....	13
II - As Seis Malhas Federais Desestatizadas.....	16
II.1 - A Malha Oeste.....	16
II.2 - A Malha Centro-Leste.....	18
II.3 - A Malha Sudeste.....	20
II.4 - A Malha Tereza Cristina.....	21
II.5 - A Malha Sul.....	23
II.6 - A Malha Nordeste.....	24
III - A Avaliação Econômico-Financeira.....	27
III.1 - O Método de Precificação.....	27
III.1.1 - Projeção do Demonstrativo de.....	29
Resultados e do Balanço Patrimonial	
III.1.2 - Projeção e Valor Presente do.....	30
Fluxo de Caixa	
III.2 - Comparação de Resultados, Escolha da Taxa.....	32
de Desconto e Recomendação do Preço Mínimo	
IV - Conclusão.....	36
V - Bibliografia.....	44

ÍNDICE DE TABELAS:

	Página
1. Ferrovia Novoeste S/A.....	17
2. Ferrovia Centro Atlântica S/A.....	19
3. MRS Logística S/A.....	21
4. Ferrovia Tereza Cristina S/A.....	22
5. Ferrovia Sul Atlântico S/A.....	24
6. Resumo das Privatizações no Setor Ferroviário.....	26
7. Projeção do Fluxo de Caixa.....	31
8. Valor Presente do Fluxo de Caixa.....	32
9. Receita de Privatização e Investimentos Programados.....	37

INTRODUÇÃO.

O sistema ferroviário nacional vem passando por sérias transformações ao longo dos últimos anos, incluindo aí todo o processo de privatização da malha ferroviária nacional, que acaba de ser concluído com êxito em julho último, com a venda da Malha Nordeste.

O momento vivido pelo setor ferroviário brasileiro, tanto para as ferrovias quanto para a indústria fornecedora de bens e serviços, é, sem dúvida, o mais importante dos últimos trinta anos.

Isso ocorre porque, com a privatização da Rede Ferroviária Federal (RFFSA), há um retorno dos investimentos no setor e há um virtual reaquecimento da indústria fornecedora de maquinário, equipamentos e serviços, que amargou por cerca de quinze anos de crise, um elevado índice de ociosidade em suas fábricas.

Este é o momento, portanto, das grandes transformações e da retomada de crescimento do setor após décadas de desinvestimento e perda de espaço no cenário brasileiro dos serviços de transporte.

Com a realidade das concessões privadas, o transporte ferroviário passa a ter perspectivas promissoras em termos de crescimento e desenvolvimento. Dentro desse contexto, é de se esperar que este volte a ocupar um lugar de destaque no mercado de transportes brasileiro, podendo vir a competir com as rodovias, ainda o meio de transporte predominante no território nacional.

Existem então, planos ambiciosos para o setor ferroviário, agora nas mãos da iniciativa privada. Somente os consórcios que arremataram em leilões as seis malhas da RFFSA devem investir mais de US\$ 1,5 bilhão durante os cinco primeiros anos do período de concessão, que compreende um total de trinta anos, renováveis por igual período.

Vale ressaltar que este montante destina-se apenas à recuperação e manutenção de material rodante e vias permanentes, ou seja, do que podemos chamar de a “espinha dorsal” da malha ferroviária.

De acordo com o Ministério dos Transportes, a aplicação prevista de recursos pelas concessionárias durante os trinta anos de concessão, nessas ferrovias, supera a marca dos R\$ 5 bilhões. Além disso, um grande volume de investimentos também é previsto para a reforma e construção de terminais, portos secos e marítimos e sistemas de transbordo de cargas.

Tendo em vista este cenário animador que se projeta para o transporte ferroviário nacional, o presente trabalho busca analisar de maneira mais detalhada o processo de desestatização da RFFSA e seus efeitos econômico-financeiros.

Desta forma, o primeiro capítulo mostra como se deu o processo de desestatização da RFFSA e em que se baseia o seu programa de privatização.

O segundo capítulo é mais específico, analisando os pontos principais de cada uma das seis malhas federais desestatizadas.

O terceiro capítulo esclarece como foi feita a avaliação econômico-financeira das malhas e o método de “precificação” utilizado.

O quarto capítulo conclui este trabalho, procurando analisar os primeiros resultados obtidos após o processo de privatização, assim como as perspectivas para a nova fase do setor ferroviário nacional.

I - O PROCESSO DE DESESTATIZAÇÃO DA RFFSA.

I.1 ANTECEDENTES.

O Brasil, com sua grande extensão territorial, apresenta uma enorme deficiência de transporte, sobretudo de carga, que é sentida por todos, da indústria a agricultura.

Essa deficiência é fruto principalmente da hegemonia do transporte rodoviário no país. Contudo, a supremacia desse meio de transporte não ocorreu por acaso. Teve origem na própria orientação do Governo, que deu prioridade a este último em detrimento dos transportes ferroviário e hidroviário, apesar de estes apresentarem custos menores, tanto em termos de construção e manutenção, como também níveis de produtividade e eficiência superiores.

No caso específico do setor ferroviário, este vem perdendo espaço para o rodoviário no transporte de grandes massas a grandes distâncias, justamente a sua especialidade, devido à ineficiência decorrente da falta de investimentos por parte do

governo. Como consequência, o país vinha perdendo cerca de US\$ 3 bilhões anuais pela má utilização das ferrovias.

É importante se destacar que, no Brasil, o volume de mercadorias escoado entre estados e regiões, motivado pelo comércio, é algo em torno de US\$ 200 bilhões por ano, somente nas operações interestaduais. Como as distâncias são muito grandes, os transportes ferroviário e costeiro deveriam ser as principais opções, o que não ocorre na realidade.

Portanto, podemos chegar a conclusão de que nos últimos anos o Governo brasileiro praticamente não investiu em transportes, por falta de capacidade financeira ou talvez por falta de vontade política. E isso não se restringe somente aos setores ferroviário e hidroviário. Até mesmo o transporte rodoviário, prioridade na orientação econômica do Governo, sofreu com a falta de investimentos e com o abandono, como pode ser notado pelas péssimas condições em que se encontram nossas ruas e estradas.

Face a essa falta de investimentos, as ferrovias também não tiveram melhor sorte, de modo que o seu grau de deterioração se fez sentir.

Com isso, a RFFSA e a FEPASA (Ferrovia Paulista S.A.) chegaram a níveis muito ruins de suas vias permanentes e equipamentos de tração. A Vale do Rio Doce é uma exceção, pois continuou investindo na conservação de suas ferrovias. A Vitória Minas e a Ferrovia Carajás, que juntas representam apenas 6% da malha ferroviária brasileira, são responsáveis por mais de 60% do transporte ferroviário de carga do país.

Logo, ao Governo não restou outra alternativa a não ser privatizar a RFFSA, por falta de recursos para investir e como estratégia para reduzir o chamado “Custo Brasil”.

Desta forma, durante o ano de 1996, o Governo Federal, através de concessão e arrendamento, transferiu para as mãos da iniciativa privada cinco das seis regionais da RFFSA. A última dessas regionais foi privatizada em julho de 1997, completando, dessa forma, o processo de desestatização.

Com a privatização das malhas regionais da RFFSA é de se esperar que o transporte ferroviário nacional apresente significativos ganhos de produtividade e eficiência, contribuindo para a melhoria de nossas deficiências de transporte e para o crescimento da economia.

I.2. A VOLTA DOS EMPRESÁRIOS.

A Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, criada em 1957 pela consolidação de 18 ferrovias regionais, é uma sociedade de economia mista, controlada pelo Governo Federal e vinculada ao Ministério dos Transportes.

Durante 40 anos prestou serviços de transporte ferroviário, atendendo diretamente 19 unidades da Federação, em quatro das cinco regiões do País, operando uma malha que, em 1996, compreendia cerca de 22 mil quilômetros de linhas (73% do total nacional)

Transportando mais de 80 milhões de toneladas de carga por ano, o sistema ferroviário de propriedade da RFFSA desempenha papel fundamental para a economia brasileira na exportação de graneis agrícolas e minerais; na indústria siderúrgica, movimentando insumos e produtos; no apoio à agricultura e à construção civil; e no abastecimento de combustíveis.

Todavia, apesar de sua importância para a economia brasileira, este sistema era deficitário e ineficiente, não recebendo do Governo a atenção que merecia. O gigantesco déficit público brasileiro dos anos recentes, provocado em parte pelo custeio e pelos investimentos nesta ferrovia estatal deficitária, diluía as esperanças dos administradores públicos.

Contudo, a partir do Decreto 473 de 10 de março de 1992, através do qual a RFFSA foi incluída no Programa Nacional de Desestatização - PND, as perspectivas

para o sistema ferroviário de propriedade da RFFSA tornam-se mais animadoras. O BNDES realiza uma concorrência para a escolha do consórcio que iria fazer a modelagem do processo de desestatização e, em agosto de 1992, indica a Associação Nova Ferrovia, liderada pela Ernst & Young, que fica encarregada de fazer a referida modelagem e a avaliação do negócio, o chamado Serviço B. O trabalho é complexo, nunca foi feito antes, e a Rede não ajuda, dividida em 12 regionais. É preciso fazer ainda uma segunda avaliação, o Serviço A, com a Deloitte & Touche.

A partir de então, dois anos se passam sem maiores novidades até que no início de 1995 o Congresso Brasileiro aprova a Lei de Concessão de Serviços Públicos. Imediatamente começam a surgir os primeiros sinais de interesse privado. MBR e CSN, os dois maiores clientes da Rede, colocam de lado suas diferenças e transformam-se em catalisadores do processo de concessão.

Neste ponto a RFFSA deixa para trás sua posição de indiferença e assume a privatização como o caminho do seu futuro, dando mais velocidade ao processo. Em meados de 1995 o plano de divisão da Rede em seis malhas regionais e a realização de leilões já está conhecido e discutido. Formam-se então os grupos que iriam disputar os leilões de concessão. No final do mesmo ano é lançado o edital da primeira malha ferroviária, com leilão a ser realizado em março de 1996. A disputa surpreendente cria ágio no leilão, aparecem investidores americanos de quem ninguém suspeitava e a Malha Oeste da RFFSA transforma-se em Ferrovia Novoeste S/A, sob o controle de um fundo de investimento de Nova Iorque, o Noel Group. O processo de privatização avançava para o sucesso.

L3 O PROGRAMA DE DESESTATIZAÇÃO.

A RFFSA e sua controlada, a Rede Federal de Armazéns Gerais Ferroviários - AGEF - foram incluídas no Programa Nacional de Desestatização - PND - através do Decreto nº 473, de 10 de Março de 1992.

O PND é parte essencial das reformas que vêm sendo implementadas pelo Governo com o intuito de modernizar a economia brasileira, desempenhando um papel fundamental nessa modernização, pois:

- permite a mudança do papel do Estado, concentrando suas ações e recursos, sabidamente escassos, nas áreas sociais;
- reduz a dívida pública, auxiliando o ajuste fiscal do Governo;
- permite a retomada dos investimentos nas empresas e atividades desestatizadas, com os recursos de seus novos proprietários;
- estimula a competição no mercado, contribuindo para o aumento de qualidade de bens e serviços ofertados à população; e
- fortalece o mercado acionário, com maior pulverização do capital.

Desta forma, a inclusão da RFFSA no PND vinculou-se aos seus propósitos gerais de desonerar o Estado, incentivar investimentos e propiciar maior eficiência operacional.

O modelo de privatização definido para a RFFSA pelo Conselho Nacional de Desestatização, após estudos promovidos pelo Banco Nacional de Desenvolvimento

Econômico e Social - BNDES - , agente executor do programa, consistiu basicamente em:

- Divisão da RFFSA em seis malhas ferroviárias regionais a saber: Nordeste, Sudeste, Centro-Leste, Sul, Oeste e Tereza Cristina.
- Transferência ao setor privado, mediante leilão, da concessão dos serviços de transporte ferroviário por trinta anos, renováveis por igual período.
- Arrendamento dos ativos operacionais da RFFSA aos novos operadores pelo mesmo prazo.
- Não transferência de qualquer passivo de responsabilidade da RFFSA aos novos concessionários.
- Estruturação do sistema de regulamentação do setor ferroviário.
- Constituição de uma Associação Brasileira de Ferrovias, órgão não-governamental voltado para a integração do conjunto de ferrovias de modo que opere como um sistema nacional.
- Preservação da RFFSA, cabendo-lhe funções de administração patrimonial e financeira e, mediante convênio celebrado com o Ministério dos Transportes, a fiscalização técnica e de segurança operacional das malhas concessionadas.

A implementação desse modelo foi iniciada no dia cinco de março de 1996, com o leilão da Malha Oeste, de 1621 quilômetros de extensão, transferida ao novo concessionário, a Ferrovia Novoeste S.A., em 1º de julho de 1996.

Seguiram-se a Malha Centro-Leste, com 7080 quilômetros de extensão, leiloada no dia 14 de junho de 1996 e transferida ao vencedor da licitação, a Ferrovia Centro

Atlântica S.A. - FCA, em 1º de setembro do mesmo ano; a Malha Sudeste, com 1674 quilômetros, a mais importante e valiosa da RFFSA, objeto de leilão no dia 20 de setembro de 1996 e entregue ao novo concessionário, a MRS Logística S.A. em 1º de dezembro de 1996; a Malha Tereza Cristina com 169 quilômetros de linhas, licitada no dia 22 de novembro de 1996 e passada ao novo concessionário, a Ferrovia Tereza Cristina, em 1º de fevereiro de 1997; a Malha Sul, com extensão de 6586 quilômetros, leiloada no dia 13 de dezembro de 1996 e transferida à vencedora da licitação Ferrovia Sul Atlântico S.A. - FSA em 1º de março de 1997. Finalmente, o leilão de concessão da Malha Nordeste, realizado no dia 18 de julho de 1997, veio a concluir o programa de privatização da RFFSA. O consórcio liderado pela CSN e pelo Banco Bradesco venceu o leilão, mas a transferência para o arrendatário só deverá ocorrer em novembro do corrente ano.

II. AS SEIS MALHAS FERROVIÁRIAS FEDERAIS DESESTATIZADAS.

II.1 A MALHA OESTE.

A Malha Oeste foi a primeira das seis malhas federais a ser privatizada. A sua concessão ocorreu no dia cinco de março de 1996, em leilão realizado na Bolsa de Valores do Rio de Janeiro.

O trecho foi arrematado pela Novoeste S.A., empresa originária do consórcio americano liderado pela Noel Group. A nova constituição acionária da Malha Oeste é demonstrada pela tabela 1.

O consórcio, formado pelas empresas relacionadas na tabela 1, venceu o leilão com o lance de R\$ 62,4 milhões, representando um ágio de 3,96% sobre o preço mínimo estabelecido pelo BNDES, isto é, R\$ 60,2 milhões.

Um ponto importante a ser destacado no caso da desestatização da Malha Oeste é o fato do capital estrangeiro ter atingido 100% de participação. Isso foi possível

porque não existem restrições legais ao capital estrangeiro no que se refere à sua participação no capital votante das empresas desestatizadas, exceto quando existir, na legislação específica do setor ao qual a empresa pertença, qualquer disposição em contrário.

A forma de pagamento adotada foi a de “down payment” de 10%, acrescido de 112 parcelas trimestrais, com carência de 2 anos. Ou seja, é feito um pagamento de 10% como entrada e após o final do período de carência, há o pagamento de uma parcela do financiamento a cada trimestre ao longo de 28 anos. Com isso, o término dos pagamentos coincidirá com o término do período de concessão, isto é, 30 anos, renováveis.

A Malha Oeste, agora sob a nova denominação de Ferrovia Novoeste S.A., é formada por uma linha tronco de 1307 quilômetros ligando Bauru, em São Paulo a Corumbá, no Mato Grosso do Sul, passando por Campo Grande, e um ramal de 314 quilômetros ligando Campo Grande a Ponta Porã. Suas principais cargas transportadas são derivados de petróleo, grãos (soja e farelo), minério de manganês, ferro e cimento.

TABELA 1
Ferrovia Novoeste S/A

Acionistas	No capital votante (%)	No capital preferencial (%)	No capital total (%)
Noel Group, Inc.	20,00	47,17	38,11
Brazil Rail Partners Inc.	20,00	0,05	6,70
Western Rail Investors, LLC	20,00	1,37	7,58
Bankamerica Intern. Invest. Corp.	18,00	3,82	8,55
DK Partners	2,00	0,42	0,95
Chemical Latin America Equity Assoc.	20,00	47,17	38,11
Total	100,00	100,00	100,00

Fonte: RFFSA

II.2 A MALHA CENTRO-LESTE.

A concessão da referida malha ferroviária foi arrematada pelo consórcio Tacumã, liderado pela Companhia Vale do Rio Doce, em 14 de junho de 1996, em leilão realizado na Bolsa de Valores do Rio de Janeiro.

O consórcio vencedor é formado por um total de dez instituições, que compõem o novo quadro acionário da empresa, como pode ser visto pela tabela 2.

O custo do arrendamento da malha foi de R\$ 316,9 milhões, com um pequeno ágio sobre o valor mínimo. A forma de pagamento adotada foi análoga à da Malha Oeste, isto é, “down payment”, nesse caso de 20%, acrescido de 112 parcelas trimestrais, com período de carência de 2 anos. O período de concessão, assim como o da Malha Oeste, é de 30 anos.

Com a privatização, a malha Centro-Leste passou a se denominar FCA - Ferrovia Centro Atlântica S.A. A FCA abrange 6 estados (Sergipe, Bahia, Minas Gerais, Goiás, Espírito Santo e Rio de Janeiro), além do Distrito Federal, totalizando uma extensão de aproximadamente 7.080 Km, em bitola de um metro.

A FCA atualmente está voltada, basicamente, para o transporte de derivados de petróleo, calcário, cimento, soja, trigo, álcool e ferro gusa. Porém, em futuro próximo pretende aumentar sua participação em carga geral. Para isso serão necessários grandes investimentos, tanto em vias permanentes como em locomotivas, vagões e comunicação.

Alguns trechos da via permanente exigem investimento urgente, bem como a frota de mais de 400 locomotivas e 9.000 vagões. Deste total, quase a metade exige recuperação imediata, que serão executadas, prioritariamente, em oficinas próprias.

Atualmente a FCA conta com pouco mais de cinco mil funcionários. As três regionais anteriores foram concentradas numa única administração, com sede em Belo Horizonte - MG. Foram criados também oito distritos nos principais pólos e estados onde atua.

TABELA 2
Ferrovia Centro Atlântica S/A

Acionistas	No capital votante (%)	No capital preferencial (%)	No capital total (%)
Mineração Tacumã Ltda.	12,50	9,98	11,24
Interfêrrea S/A Serviços Intermodais	12,50	6,96	9,73
Companhia Siderúrgica Nacional	12,50	13,14	12,82
Tupinambarana S/A	12,50	6,96	9,73
Railtex International Holdings, Inc	12,50	13,44	12,97
Varbra S/A	12,50	-	6,25
Ralph Partners, Inc.	12,50	23,12	17,81
Judori Adm., Empr. e Part. Ltda	12,50	13,44	12,97
Fund.Vale do Rio Doce de Seg.Social	-	6,96	3,48
Banco de Boston S/A	-	6,0	3,00
Total	100,00	100,00	100,00

Fonte: RFFSA

II.3 A MALHA SUDESTE

A concessão da principal malha da Rede Ferroviária Nacional, a Malha Sudeste, ocorreu em 20 de Setembro de 1996, em leilão realizado na Bolsa de Valores do Rio de Janeiro. A partir de então, esta recebeu nova denominação, passando a se chamar MRS Logística S.A. O consórcio vencedor, cujas empresas compõem o novo quadro acionário da Malha Sudeste, como pode ser visto pela tabela 3, arrematou o trecho pagando o lance mínimo estabelecido para o leilão: R\$ 888,9 milhões.

A forma de pagamento adotada foi a de “down payment” de 30%, acrescido de 116 parcelas trimestrais, com período de carência de 1 ano. O caso é análogo ao das outras malhas, porém aqui, como o período de carência é de apenas 1 ano, as parcelas do financiamento serão pagas a cada três meses ao longo de 29 anos.

A Malha Sudeste conta com 1674 Km. de extensão, em bitola de 1,6 metros, que ligam os estados de São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais. A importância desta malha deve-se ao fato de que é justamente nesse triângulo econômico em que ela atua que é gerado cerca de 60% a 70% do Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro.

Hoje a ferrovia é uma grande transportadora de minério de ferro (quase 100% da produção da MBR e a totalidade da mina da CSN), cimento, produtos siderúrgicos, carvão mineral, grãos e farelos, calcário, ferro gusa, clínquer e escórias para os portos de Gaúiba, Sepetiba e Santos.

TABELA 3
MRS Logística S/A

Acionistas	No capital votante (%)	No capital preferencial (%)	No capital total (%)
CSN - Companhia Siderúrgica Nacional	20,00	50,00	33,08
MBR - Minerações Bras.Reunidas S/A	20,00	27,35	23,20
Ferteco Mineração S/A	16,84	-	9,50
Usiminas S/A	20,00	-	11,28
Funcapex - Fund.Caemi de Prev.Social	-	22,65	9,88
Cosígua - Comp.Sid.da Guanabara	5,32	-	2,99
Celato Integração Multimodal S/A	4,25	-	2,40
Ultrafértil S/A	8,86	-	5,00
ABS - Empr.Imob.Part.e Serviços S/A	4,73	-	2,67
Total	100,00	100,00	100,00

Fonte: RFFSA

II.4 A MALHA TEREZA CRISTINA.

A Estrada de Ferro Tereza Cristina, localizada no estado de Santa Catarina, foi inaugurada em 1º de setembro de 1884, com a finalidade principal de escoar a produção de carvão das minas de Lauro Muller, para exportação através do porto de Imbituba. Até hoje, suas principais cargas transportadas ainda são o carvão mineral e seus derivados, tendo como principal cliente a Eletrosul - Centrais Elétricas do Sul do Brasil, que adquire o carvão energético de um grupo de empresas mineradoras do sul do estado.

A concessão da malha, também conhecida como a “ferrovia do carvão”, ocorreu no dia 22 de novembro de 1996, sendo arrematada pelo consórcio liderado pelo banco Interfinance em leilão realizado na Bolsa de Valores do Rio de Janeiro.

O novo grupo controlador, conforme demonstrado pela tabela 4, venceu o leilão com o lance de R\$ 18,5 milhões, representando um ágio de 11,3% sobre o preço mínimo de R\$ 16,6 milhões.

A forma de pagamento adotada foi a de “down payment” de 10%, acrescido de 112 parcelas trimestrais com carência de 2 anos, idêntica à da Malha Oeste portanto. O período de concessão é de 30 anos renováveis, assim como o das outras malhas.

A ferrovia possui uma linha com 169 quilômetros de extensão, em bitola de um metro, tendo origem no município de Imbituba, cortando os municípios de Laguna, Capivari de Baixo, Tubarão, Jaguaruna, Sangão, Içara, Criciúma, Siderópolis, Morro da Fumaça e Urussanga. Sua principal carga transportada, como não poderia deixar de ser, é o carvão mineral. Contudo, devido a recente crise que se abateu sobre a atividade carbonífera do sul catarinense em decorrência da liberação da importação de carvão, iniciou-se uma nova fase de conquista de novos mercados, visando principalmente o parque cerâmico, com potencial de exportação via Porto de Imbituba.

TABELA 4
Ferrovia Tereza Cristina S/A

Acionistas	No capital preferencial (%)	No capital total (%)
Santa Lúcia Agro-Indústria e Comércio Ltda	33,33	33,33
Banco Interfinance S/A	33,33	33,33
Gemon Geral de Engenharia e Montagens S/A	33,33	33,33
Total	-	100,00

Fonte: RFFSA

II.5 A MALHA SUL.

A Malha Sul foi a quinta malha da RFFSA a ser privatizada. A sua concessão ocorreu no dia 13 de Dezembro de 1996, sendo arrematada pelo consórcio Sul Atlântico, em leilão realizado na Bolsa de Valores do Rio de Janeiro. Após privatizada a Malha Sul recebeu a denominação de Ferrovia Sul Atlântico S.A.

O consórcio vencedor do leilão, arrematou o trecho com o lance de R\$ 216,6 milhões, representando um ágio de 37,8% em relação ao preço mínimo de R\$ 158 milhões. A composição acionária da Ferrovia Sul Atlântico é demonstrada pela tabela 5.

A forma de pagamento adotada para esse trecho da malha ferroviária foi a de “down payment” de 20%, acrescido de 112 parcelas trimestrais, com período de carência de 2 anos, caso idêntico ao da Malha Centro-Leste, já explicado anteriormente.

A malha Sul conta atualmente com 6.586 Km. de extensão, em bitola de um metro, ligando os estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Suas principais cargas transportadas são: grãos, farelos, derivados de petróleo, álcool, adubos, cimento, fertilizantes, calcário e cargas gerais.

TABELA 5
Ferrovias Sul Atlântico S/A

Acionistas	No capital votante (%)	No capital preferencial (%)	No capital total (%)
Varbra S/A	17,50	-	7,00
Judori Adm., Empr. e Part. Ltda	17,50	19,00	18,40
Interfêrrea S/A Serviços Intermodais	17,50	-	7,00
Ralph Partners	17,50	62,00	44,20
Railtex International Holdings, Inc	15,00	-	6,00
Brasil Private Equity	11,25	14,25	13,05
Brazilian Equity Invest.III Ltd.	2,96	3,75	3,44
Brazilian Equities Ltd.	0,79	1,00	0,91
Total	100,00	100,00	100,00

Fonte: RFFSA

II.6 A MALHA NORDESTE

A Malha Nordeste foi a sexta e última das malhas ferroviárias a ser privatizada, concluindo dessa forma o processo de transferência das linhas da RFFSA para as mãos da iniciativa privada. A sua concessão ocorreu no dia 18 de julho de 1997, em leilão realizado na Bolsa de Valores do Rio de Janeiro. O consórcio vencedor, liderado pela CSN e pelo Banco Bradesco, arrematou o trecho com o lance de R\$ 15,7 milhões, representando um ágio de 36,5% sobre o preço mínimo estabelecido para o leilão, R\$ 11,5 milhões.

A forma de pagamento adotada, como não poderia deixar de ser, foi análoga à das outras malhas ferroviárias anteriormente privatizadas. Nesse caso tivemos um “down payment” de 20%, porém, um período de carência de 3 anos, seguido de 108 parcelas trimestrais que serão pagas ao longo de 27 anos. O período de concessão também é o mesmo, isto é, 30 anos, renováveis.

A Malha conta atualmente com 4.534 quilômetros, interligando os estados do Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco, Alagoas e Sergipe. Está ligada a Malha Centro-Leste no município de Propriá (SE) e, futuramente, à Ferrovia Transnordestina, quando estiver concluída.

Em 1996 foram transportados 577 milhões de toneladas de produtos, principalmente derivados de petróleo, álcool, alumínio, açúcar, milho e trigo. Este movimento gerou uma receita de R\$ 275,7 milhões. Seus principais clientes são: Petrobras, Esso, Texaco, Cia. Cearense de Cimento, Trevo, Alumar, Grupo Gerdau e Refinaria de Milho Brasil.

A tabela 6 nos mostra um resumo do programa de privatização da RFFSA, com os principais pontos deste capítulo.

TABELA 6
RESUMO DAS PRIVATIZAÇÕES NO SETOR FERROVIÁRIO

Malha	Oeste	Centro-Leste	Sudeste	Tereza Cristina	Sul	Nordeste
Extensão (Km)	1.621	7.080	1.674	169	6.586	4.534
Data do leilão	05/Mar/96	14/Jun/96	20/Set/96	22/Nov/96	13/Dez/96	18/Jul/97
Nova Denominação	Ferrovia Novoeste S/A	Ferrovia Centro Atlântica S/A	MRS Logística S/A	Ferrovia Tereza Cristina	Ferrovia Sul Atlântico S/A	N/D
Preço Mínimo	60,2	316,9	888,9	16,6	158	11,5
Rec. de Privatização	62,4	316,9	888,9	18,5	216,6	15,7
Forma de Pagamento	down payment de 10% + 112 parc. tri. carênc.2anos	down payment de 20% + 112 parc. tri. carênc.2anos	down payment de 30% + 116 parc. tri. carênc.1ano	down payment de 10% + 112 parc. tri. carênc.2anos	down payment de 20% + 112 parc. tri. carênc.2anos	down payment de 20% + 108 parc. tri. carênc.3anos
Principais Cargas	Der. petróleo soja siderúrgicos manganês e farelo de soja	Der. petróleo cimento calcário soja, trigo álcool e fe.gusa	Min. de Ferro cimento siderúrgicos carvão e ferro gusa	carvão mineral e derivados	grãos Der. petróleo farelo de soja álcool adubos	Der. petróleo álcool alumínio açúcar milho e trigo
Área de Atuação	MS, SP	SE, BH, MG GO, ES, RJ e DF	RJ, SP, MG	SC	PR, SC, RS	MA, PI, CE RN, PB, PE AL

Fonte: Ministério do Planejamento e Orçamento

Obs.: preço mínimo e receita de privatização expressos em R\$ milhões

III. A AVALIAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA.

III.1 O MÉTODO DE “PRECIFICAÇÃO” DAS MALHAS FERROVIÁRIAS.

A metodologia empregada na avaliação econômico-financeira das seis malhas ferroviárias recentemente privatizadas, consistiu, basicamente, na determinação do valor presente dos respectivos Fluxos de Caixa Operacionais, que foram descontados a taxas adequadas ao setor de infra-estrutura. A apuração do fluxo de caixa operacional tomou por referência o modelo de desestatização aprovado para a RFFSA na hipótese de que todos os ativos operacionais são arrendados ao concessionário, não sendo exercida opção de compra de “bens móveis”.

Para a apuração do fluxo de caixa operacional foram determinadas as receitas operacionais, englobando as receitas de transporte e as demais receitas de operação, e deduzidas as contribuições ao PIS e ao COFINS; os custos dos serviços prestados, inclusive depreciação; as despesas administrativas, comerciais e gerais; as despesas com acidentes e seguros; as despesas financeiras; a contribuição social e o imposto de renda.

Em sequência, a geração de caixa operacional foi encontrada somando-se ao resultado a depreciação, a amortização das despesas diferidas e os financiamentos contraídos, deduzindo-se os desembolsos com investimentos, a amortização dos financiamentos e as variações do capital de giro operacional. O fluxo líquido assim obtido foi descontado a taxas compatíveis com o modelo, com o setor de infra-estrutura e com o risco do negócio, obtendo-se assim o valor presente do fluxo de caixa operacional.

Tal metodologia, genericamente descrita anteriormente, particulariza-se no que diz respeito à depreciação, em função do modelo proposto. Como o modelo é de arrendamento dos ativos e concessão da exploração comercial de serviço público, as instalações e equipamentos não são transferidos ao ativo do arrendatário e, portanto, não são, por este, depreciáveis. Somente serão depreciados os novos investimentos a serem realizados pelo arrendatário durante o período de concessão, segundo as taxas de depreciação adequadas a cada tipo de ativo.

Tendo em vista o longo prazo de maturação dos investimentos em ferrovias, característica básica do negócio onde os equipamentos operacionais têm vida útil não inferior a 25 anos, considerou-se, na avaliação econômico-financeira, prazos de concessão e arrendamento de 30 anos e 50 anos, este compreendendo o primeiro acrescido de uma prorrogação por 20 anos, para efeito de recomendação do preço mínimo da operação de desestatização em análise.

Os parâmetros de tarifas, custos e despesas empregados nas projeções foram definidos a partir da análise histórica do desempenho das malhas. Para a obtenção de

valores comparáveis, a série histórica de receitas, custos e despesas foi convertida em dólar norte-americano. Assim, estando os parâmetros em dólar americano, as projeções foram realizadas nessa moeda. Porém, por ocasião da informação ao público do preço mínimo para a operação de desestatização, na conversão para a moeda nacional corrente, o Real, foram processados ajustes específicos.

III.1.1 Projeção do Demonstrativo de Resultados e do Balanço Patrimonial.

O modelo de projeção do demonstrativo de resultados foi estruturado a partir da receita operacional, deduzindo-se os impostos e contribuições; o montante dos custos e despesas operacionais, inclusive a depreciação; as despesas financeiras; a contribuição social e o imposto de renda sobre o lucro; obtendo-se desta forma o resultado líquido após o imposto de renda, ano a ano, valor este, base para o cálculo da geração líquida de caixa.

A partir das projeções dos resultados de operação de cada uma das malhas, elaboraram-se os balanços patrimoniais projetados para todo o período analisado, tomando-se como balanço de partida aquele baseado nas premissas adotadas para a definição do capital de giro inicial, ou seja, considerou-se a necessidade da mobilização dos ativos correntes (usos) relativos a caixa e bancos, estoques e outros, contando-se no entanto, como fontes, apenas os créditos junto a fornecedores obtidos na aquisição dos estoques.

Admitiu-se, nos balanços de partida, um capital social apenas suficiente para cobrir as necessidades de capital de giro, e sua manutenção durante todo o período com valor constante igual ao inicial.

Acumularam-se, ao longo do tempo, os resultados obtidos, tomando-se como premissa um aporte de capital sempre que houvesse exposição de caixa e, em situação inversa, uma retenção do saldo de caixa positivo na rubrica “Disponibilidade para Aplicação”

III.1.2 - Projeção e Valor Presente do Fluxo de Caixa.

Para a determinação do Fluxo de Caixa de cada uma das seis regionais da RFFSA, partiu-se dos respectivos resultados líquidos, apurados da forma anteriormente mencionada, repondo-se as parcelas correspondentes aos custos não desembolsáveis, ou seja, a depreciação, e adicionando-se as parcelas dos financiamentos considerados, obtendo-se assim o total das entradas. As saídas, por sua vez, foram obtidas somando-se os valores relativos às inversões e à amortização dos financiamentos. Dos saldos simples anuais, assim obtidos, deduziu-se a variação do capital de giro necessário à operação, obtendo-se assim o fluxo de caixa do período para cada uma das malhas. Esta metodologia é melhor visualizada pela tabela 7, que nos mostra a projeção do fluxo de caixa da Malha Tereza Cristina para os três primeiros anos do período de concessão.

TABELA 7
AVALIAÇÃO ECONÔMICO FINANCEIRA DA RFFSA
MALHA TEREZA CRISTINA

PROJEÇÃO DO FLUXO DE CAIXA

Discriminação:	ano 1	ano 2	ano 3
ENTRADAS:	1.619	2.489	3.056
Lucro após impostos	(141)	934	1.025
Depreciação	-	297	515
Amortiz. do arrendamento parcela "cash"	-	-	-
Amortiz. do diferido	-	-	-
Saques financiamentos	1.760	1.258	1.516
SAÍDAS:	2.346	1.736	2.122
Investimentos	2.346	1.677	2.021
Outros	-	-	-
Arrendamento parcela "cash"	-	-	-
Amortização dos financiamentos	-	59	101
SALDO SIMPLES	(727)	753	934
Variação do capital de giro	(491)	210	23
SALDO DO PERÍODO	(236)	543	911
Fluxo de Caixa 30 anos	(236)	543	911
Fluxo de Caixa 50 anos	(236)	543	911

Fonte: Associação Nova Ferrovia

Vale observar ainda que o saldo dos investimentos não integralmente depreciados durante o período de arrendamento foi considerado como entrada de caixa, alocada no último ano das projeções. O mesmo tratamento foi dado ao capital de giro e ao saldo dos financiamentos.

Os fluxos de caixa apurados conforme descrito anteriormente, foram descontados às taxas anuais de 10%, 11%, 12%, 13%, 14%, e 15%, considerando-se períodos de arrendamento de 30 anos e de 50 anos. O valor presente do fluxo de cada malha assim calculado foi deduzido das respectivas necessidades iniciais de capital de giro, obtendo-se assim o valor presente do fluxo de caixa total de cada uma das malhas analisadas, como pode ser visto pela tabela 8, para o caso da Malha Tereza Cristina.

III.2 - COMPARAÇÃO DOS RESULTADOS, ESCOLHA DA TAXA DE DESCONTO E RECOMENDAÇÃO DO PREÇO MÍNIMO.

Analisando-se os resultados obtidos nas projeções, constatou-se uma pequena diferença entre os valores presentes dos fluxos de caixa para trinta e para cinquenta anos de concessão, como nos mostra a tabela 8, para o caso da Malha Tereza Cristina. Devido a este fato, adotou-se o prazo de trinta anos de concessão/arrendamento para efeito de modelagem. A partir desta definição, tratou-se de definir a taxa de desconto mais adequada para os fluxos de caixa das seis malhas da RFFSA.

TABELA 8
AVALIAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA DA RFFSA
MALHA TEREZA CRISTINA

VALOR PRESENTE DO FLUXO DE CAIXA					(1.000 US\$)	
Taxa de Desconto	Valor do fluxo operacional para prazos de arrendamento de:		Invest. Inicial em capital de giro	Valor presente do fluxo de cx. total para prazos de arrendamento de:		
	30 anos	50 anos		30 anos	50 anos	
10%a.a.	16.531	17.928	279	16.252	17.649	
11%a.a.	14.980	16.908	279	14.701	16.629	
12%a.a.	13.831	14.299	279	13.552	14.020	
13%a.a.	12.463	12.936	279	12.184	12.657	
14%a.a.	11.419	11.770	279	11.140	11.491	
15%a.a.	10.507	10.763	279	10.228	10.484	

Fonte: Associação Nova Ferrovia

Uma vez que o valor de um ativo está relacionado diretamente com a expectativa de ganhos futuros que tal ativo possa gerar para seus investidores, o fluxo de caixa de uma empresa torna-se ferramenta básica para a determinação desse valor. A determinação do valor presente líquido de um fluxo de caixa consiste em descontá-lo a uma taxa de desconto tal capaz de expressar em um só parâmetro os riscos associados ao negócio, à empresa e ao mercado como um todo.

Os modelos matemáticos que até agora melhor traduzem a realidade são aqueles baseados no CAPM (Capital Asset Pricing Model), desenvolvido por William Sharpe, com contribuições de John Litner, Jan Mossin e Eugene Fama.

A determinação da expectativa de remuneração de uma determinada ação de empresa similar àquela que se pretende avaliar foi estabelecida pelo CAPM como sendo uma relação linear com o prêmio de risco do mercado. O modelo em questão pode ainda incorporar ajustes referentes ao nível de endividamento e ao diferencial de risco inerente ao mercado onde a empresa avaliada atua, em relação ao mercado da empresa ou setor tomado como referência.

Todavia, estas metodologias não são aplicáveis ao caso específico da privatização da RFFSA, uma vez que não existem no Brasil empresas privadas de capital aberto, exclusivamente dedicadas ao transporte ferroviário, que pudessem ser usadas como referencial. Mesmo internacionalmente, não existem ferrovias similares à RFFSA no que diz respeito às suas características operacionais, aliadas ao modelo de desestatização de arrendamento/concessão temporária de prestação de serviço público, sem transferência de ativos e com garantia de manutenção do equilíbrio econômico-financeiro. Ou seja, sem uma série histórica de dados que possa ser utilizada como referência, qualquer análise estatística que se faça procurando avaliar o risco do negócio em questão, não será confiável.

Portanto, a solução encontrada foi analisar o nível de risco potencial do negócio com base nas características do modelo de desestatização adotado para a RFFSA. Desta

forma procurou-se analisar as principais características de risco e de redução de risco associadas ao negócio em questão, sob o pano de fundo do modelo adotado.

Assim sendo, os principais componentes de risco encontrados foram:

- pressuposição de redução de custos e de aumento de produtividade nas projeções,
- ausência de parâmetros de comparação com outras ferrovias privadas no país,
- tarifas a níveis elevados em comparação com a própria RFFSA e com ferrovias norte-americanas,
- aumento da oferta de transporte, já a curto prazo, em nível elevado em comparação à atual produção das malhas,
- por se tratar da prestação de um serviço público, as novas empresas ficam vulneráveis à interferência do Poder Concedente.

Por outro lado, as características de redução de risco encontradas foram:

- infra-estrutura viária já instalada e consolidada,
- modelo de desestatização através de arrendamento de ativos operacionais, o que implica em um reduzido comprometimento inicial de recursos financeiros,
- não transferência de passivos exigíveis,
- operação de longo prazo, o que dilui eventuais oscilações conjunturais,
- garantia legal de equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão

Diante do exposto, concluiu-se que o negócio analisado não era caracterizado por um elevado nível de risco, apesar do pioneirismo do modelo de desestatização. Desta forma, tomou-se como adequada ao modelo adotado, uma taxa de desconto de 12% ao

ano, taxa esta que definiu a recomendação dos valores das malhas, para efeito de estabelecimento do preço mínimo de cada uma delas.

É importante se destacar ainda que os pagamentos a título de arrendamento e concessão, os quais constituíram-se em parcelas dedutíveis para efeito de apuração do lucro tributável, não foram incorporados nas projeções dos demonstrativos de resultado e, por consequência, na apuração do fluxo de caixa. Além disso, escolheu-se como referência, tendo como objetivo a recomendação do preço mínimo, os resultados apurados nas projeções, os quais, por sua vez, refletem a adoção de parâmetros de desempenho operacional muito superiores aos atualmente obtidos, associados a estimativas de redução de custos e despesas significativas; à projeção da demanda captável em franco crescimento; e ao aumento da produtividade e eficiência

Assim, como o que se objetivou foi a definição dos preços mínimos de operação das malhas, utilizou-se o valor do negócio obtido sem levar em consideração os efeitos fiscais relativos aos pagamentos a título de concessão e do arrendamento, para este efeito.

Cabe ressaltar mais uma vez que o modelo proposto tomou como premissa a não transferência de nenhum passivo aos novos operadores das malhas. Assim, os compromissos relativos à venda de fretes futuros foram tratados como dívida, seu montante apurado pela RFFSA na época da publicação dos editais, e seu valor presente líquido deduzido do valor definido na avaliação econômico financeira de cada uma das malhas.

IV. CONCLUSÃO.

Apesar de sua complexidade, pode-se considerar que a privatização dos serviços da RFFSA tem sido um êxito. A transferência das seis malhas para as mãos da iniciativa privada, realizada ao longo de 1996 e 1997, irá gerar para o governo uma receita de privatização da ordem de R\$ 1,519 bilhão, sendo que os pagamentos já efetuados chegam a R\$ 384,3 milhões, como pode ser visto pela tabela 9. Entretanto, mais importante que a geração de recursos para o Governo é a eficiência operacional que a malha ferroviária nacional já começa a ganhar nas mãos da iniciativa privada.

Como forma de garantir este objetivo, o contrato de concessão estabelece metas de aumento de produção e redução de acidentes. Para atingir essas metas os novos operadores terão que investir algo em torno de R\$ 4.692 bilhões ao longo dos trinta anos do período de concessão, sendo que aproximadamente R\$ 928 milhões nos primeiros seis anos e o restante ao longo dos anos seguintes, assegurando a modernização e expansão do sistema. (vide tabela 9)

TABELA 9
RECEITA DE PRIVATIZAÇÃO E INVESTIMENTOS PROGRAMADOS

Malha	Oeste	Centro- Leste	Sudeste	Tereza Cristina	Sul	Nordeste	Totais
Receita de Privatização	62,4	316,9	888,9	18,5	216,6	15,7	1.519
Pagamentos já efetuados	6,2	63,3	266,7	1,8	43,2	3,1	384,3
Investimentos Programados							
Em 6 anos:	89	327	227	9	276	n/d	928
Em 30 anos:	359	1.310	1.635	29	1.359	n/d	4.692

Valores expressos em R\$ milhões

Fonte: Ministério do Planejamento e Orçamento.

Como era de se esperar, privatizados, os trechos que pertenciam à Rede já mostram significativos ganhos de produtividade e rentabilidade. De maneira geral, as viagens tornaram-se mais rápidas, a tonelagem de cargas transportadas aumentou, o número de acidentes diminuiu e houve cortes significativos nos custos operacionais e administrativos.

A MRS Logística, concessionária que assumiu a operação da Malha Sudeste, começa a contabilizar os primeiros resultados de sua gestão. A “casa” já foi colocada em ordem e as primeiras ações da nova diretoria deixaram a empresa em condições de tocar o negócio pelo período de 3 a 4 anos. Uma das primeiras ações da equipe foi recuperar o máximo da frota recebida e da malha de trilhos. O plano de reforma da empresa, só para o ano de 1997, soma 80 máquinas, de uma frota de 240 a 250 locomotivas que vão ficar com a MRS. O investimento programado, só neste ano, é da ordem de R\$ 100 milhões, sendo que entre 50% e 60% irão para a reforma de locomotivas e de 3000 vagões. Paralelamente ao plano de reforma, os executivos da MRS partem à caça de novos mercados de cargas.

Com essas ações da diretoria, alguns ganhos já sobressaem. O ciclo de ida e volta do trem de minério de ferro já apresentou redução; a produtividade por locomotiva passou de 620 para 734 toneladas anuais, tendo como consequências imediatas o aumento de carga transportada - que só neste ano deve crescer cerca de 18% - e o aumento de receita, que deve superar os R\$ 400 milhões, ante a faixa de R\$ 300 milhões a R\$ 350 milhões da época de estatal.

A Ferrovia Centro Atlântica, concessionária da Malha Centro-Leste, já opera com lucro financeiro desde o início de agosto deste ano. Historicamente, este é um trecho da Rede que sempre deu prejuízo, porém, para 1998, a estimativa é de um lucro líquido superior a R\$ 10 milhões.

Por outro lado, os elevados custos administrativos e operacionais têm sofrido significativas reduções. No fim de setembro de 1996, depois de um mês de posse, estes custos eram da ordem de R\$ 11,7 milhões, caíram para R\$ 9,2 milhões em janeiro último e no final de julho passado chegaram a R\$ 6,5 milhões. O quadro de pessoal também sofreu drástica redução, passando de 12 mil funcionários, na época de estatal, para os atuais 3,3 mil.

Além disso, há pesados investimentos realizados e previstos para a FCA até o ano de 2001, como os R\$ 82 milhões que estão sendo aplicados até o final deste ano na recuperação e substituição de vias permanentes e material rodante, além da modernização da área de telecomunicação e informações do sistema de controle de trens. Do próximo ano a 2001 estão previstos mais R\$ 310 milhões em investimentos.

Alguns resultados obtidos pela Ferrovia Novoeste S/A, em pouco mais de um ano de operação da Malha Oeste, também nos dão uma amostra dos benefícios que o programa de desestatização vem trazendo para o transporte ferroviário nacional.

Com a reforma das locomotivas, o índice de quebra ou avaria baixou de uma média diária de 4 para 1,2 por dia. Como consequência as locomotivas estão transportando carga em uma maior parte do tempo disponível.

Um outro exemplo de ganho de produtividade está no aumento da capacidade de transporte, que subiu 19,4% ou 70 vagões por dia, com o benefício da sensível redução nos custos operacionais. O número de acidentes, de 12 por mês na época em que a ferrovia era controlada pelo Governo, caiu para zero em junho e para um em julho último; o quadro de pessoal também foi reduzido, passando de 1,8 mil para 816 funcionários, contudo, o serviço e a produtividade melhoraram.

Antes da privatização a Malha Oeste registrava uma produção anual em torno de 2 bilhões de TKU (toneladas por quilômetros úteis), ou seja, menos da metade da demanda potencial de 4,5 bilhões de TKU. Com investimentos e ganhos de produtividade, melhores serviços e maior agressividade comercial a meta da Novoeste é atender em breve esta demanda e estar pronta para atingir 5,2 bilhões de TKU da demanda prevista para o ano de 2002. Tudo isso tem contribuído para que os resultados operacionais venham melhorando a cada mês, com as receitas aumentando e as despesas caindo.

A Ferrovia Sul Atlântico S/A, concessionária da Malha Sul da RFFSA, também vem realizando esforços significativos visando ganhos de produtividade e eficiência nos serviços prestados.

Apesar do desempenho apenas razoável nos cinco primeiros meses deste ano, as perspectivas são animadoras, tendo em vista o potencial do transporte ferroviário na região. A FSA tem feito melhorias em todo o sistema operacional. As ações envolvem novas práticas administrativas e treinamento de pessoal. O volume de inversões para este ano é da ordem de US\$ 50 milhões, porém o principal impacto destes investimentos, que fazem parte de um plano maior de US\$ 200 milhões, deverá ser sentido com mais intensidade a partir de 1998, em função da expectativa de crescimento da ordem de 10% a 20% no volume de cargas. Estes recursos serão aplicados na recuperação e modernização do material rodante e na melhoria dos serviços de apoio, além de programas de treinamento, preparação e motivação dos funcionários.

No que se refere ao número de funcionários, este foi reduzido, passando de 6,3 mil para cerca de 3,4 mil, tendo reflexo imediato no desempenho contábil do primeiro trimestre de operação (março a maio). Neste período a companhia registrou um prejuízo de R\$ 19,7 milhões devido basicamente ao alto custo das demissões, mas, passada esta fase, espera-se um resultado mais equilibrado. Além disso, a empresa também está realizando esforços para melhorar o desempenho operacional e reduzir o número de acidentes.

Assim como as demais malhas privatizadas, a Ferrovia Tereza Cristina também começa a colher os frutos da privatização.

Apesar da crise que se abateu sobre a atividade carbonífera do sul catarinense, em decorrência da liberação da importação de carvão e que teve reflexos diretos sobre a Malha Tereza Cristina, quase que totalmente voltada para o transporte desse minério, as perspectivas em termos de retomada de crescimento já são mais animadoras.

Em fevereiro último o volume mensal de cargas transportado era de 110 mil toneladas, com faturamento bruto de R\$ 700 mil. Entretanto, é sabido que a malha é dependente das compras de carvão feitas pela Eletrosul para o abastecimento das usinas do complexo termelétrico Jorge Lacerda e, com a recente entrada em operação da quarta usina, o volume de cargas transportado passou para 210 mil toneladas mensais, gerando um faturamento de R\$ 1,5 milhão. A expectativa da nova diretoria da FTC é que este atinja 280 mil toneladas em 1998.

Por outro lado, existem planos de investimento orçados em R\$ 1,5 milhão para este ano e R\$ 2,5 milhões para 1998. Além disso, inicia-se agora uma nova fase de conquista de novos mercados, visando principalmente o parque cerâmico da região, com potencial de exportação via Porto de Imbituba.

Em relação a Malha Nordeste, ainda não há dados concretos sobre os primeiros resultados obtidos, em virtude da precocidade de sua desestatização. Porém tudo indica que a tendência é que esta siga o mesmo caminho das demais malhas da RFFSA.

De maneira geral prevê-se que, no prazo de seis anos, a produção das malhas alcançará 62 bilhões de TKU por ano, representando um crescimento de 70% em relação

ao realizado em 1995, contribuindo expressivamente para superar o estrangulamento na infra-estrutura ferroviária do país.

Com o término do programa de privatização das seis regionais da RFFSA a expectativa agora fica por conta da privatização da deficitária Ferrovia Paulista S/A (FEPASA), que deverá, primeiro ser federalizada para depois ir a leilão.

Ao mesmo tempo, está sendo equacionada a situação financeira da Ferronorte, com a entrada de novos sócios, permitindo a conclusão de suas obras. Outra esperança da indústria de bens de capital está na retomada da Ferrovia Norte-Sul.

Outro fator importante é a retomada das obras ligadas aos transporte de passageiros dos metrô de São Paulo, Rio de Janeiro, Brasília, Belo Horizonte, da Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) e Flumitrens. Financiamentos de agências internacionais já aprovados envolvendo R\$ 3,2 bilhões e outros no valor de R\$ 2,3 bilhões a serem liberados nos próximos dois anos prometem remodelar o transporte de massa em sete capitais brasileiras.

Diante dos primeiros resultados obtidos, dos investimentos já realizados e previstos e das perspectivas promissoras em termos de crescimento e desenvolvimento, pode-se dizer que a transferência para as mãos da iniciativa privada da concessão dos serviços de transporte ferroviário tem tudo para ser um sucesso.

A privatização dos serviços de transporte da RFFSA pode ser considerada um bom negócio tanto para o Governo quanto para o próprio setor de transportes nacional. É bom para o Governo na medida em que desonera as contas públicas e retira do mesmo a incumbência de realizar pesados investimentos nesse setor, possibilitando deslocar maior parte de seus recursos para áreas como educação e saúde.

Por outro lado, a privatização das ferrovias, visando retomar o espaço perdido para as rodovias no mercado brasileiro de transporte e sobretudo objetivando ganhos de produtividade e eficiência, é peça fundamental para a implantação de uma estrutura de transporte mais racional e equilibrada, proporcionando bases sólidas para o crescimento econômico do país.

V. BIBLIOGRAFIA:

- Associação Nova Ferrovia, (1996), “Avaliação Econômico-Financeira - Relatório Conclusivo”.
- BNDES, (1992), “O Programa de Privatização Brasileiro”.
- Castro, Newton de, (1987), “A Reforma e a Modernização do Setor de Transporte Ferroviário de Carga”.
- Domado, Anísio Brasileiro de Freitas, (1983), “Aspectos Sócio Econômicos da Expansão e Decadência das Ferrovias no Brasil”.
- Gazeta Mercantil, (1997), “Relatório Especial - Transporte Ferroviário”.
- Gepp, Edward John, (1985), A Crise Ferroviária, Considerações para Estudo”.
- Nakane, M. I., (1992). “Empresas Estatais”, Texto para Discussão No. 8, FUNDAP, IESP, São Paulo.
- RFFSA, (1996), “O Programa de Desestatização”.
- RFFSA, (1997), “Revista Ferroviária - Edição Especial”

Periódicos:

- RFFSA Notícias - Diversos Números
- Gazeta Mercantil - Diversos Números
- Jornal do Brasil - Diversos Números