



Os investimentos da PREVI e da FUNCEF na BRASIL FERROVIAS

1. INTRODUÇÃO

A holding BRASIL FERROVIAS foi criada em março de 2002, a partir da integração das empresas FERRONORTE, FERROBAN e NOVOESTE. Após reestruturação feita em agosto de 2005, ela foi dividida em dois sistemas: BRASIL FERROVIAS S.A., composto pela FERRONORTE e pela FERROBAN (Sistema de Bitola Larga), e a NOVOESTE Brasil S.A. (Sistema de Bitola Métrica), sendo que esta última incorporou o trecho de Bauru e Mairinque, que antes pertencia à Ferrobán.

2. HISTÓRICO DOS INVESTIMENTOS

NOVOESTE BRASIL S.A. (Ferrovia Noroeste S.A.)

A concessão da empresa foi formalizada em 27 de junho de 1996, com vigência a partir de 1º de julho de 1996, data de início da operação. Apenas três meses depois, a empresa foi duramente prejudicada pela quebra do monopólio do transporte de derivados de petróleo, antes exclusivo da Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA). Essa vantagem comparativa estava prevista no Edital de Privatização e foi um atrativo para que as empresas licitantes interessadas apresentassem suas propostas de compra.

Nos levantamentos iniciais realizados pelas licitantes, o transporte de derivados de petróleo era responsável por mais de 50% da receita estimada. A alteração das regras diminuiu o faturamento da NOVOESTE, mas não interferiu na cobrança do arrendamento pago pela NOVOESTE, que continuou no mesmo valor previsto inicialmente. Houve um esforço na captação de novas cargas, mas que não foi suficiente para recuperar os volumes e a receita de transportes.

A participação da PREVI e da FUNCEF na empresa se deu da seguinte maneira: primeiro, os fundos entraram no capital da FERRONORTE e, em junho de 1998 - dois anos após a privatização - se juntaram com a NOVOESTE e formaram a FERROPASA.

FERRONORTE S.A. (Ferrovia Norte Brasil)

A concessão foi definida por contrato do dia 19 de maio de 1989, mas a construção começou em 1992 e o início da operação se deu apenas em 1999, quatro anos depois do previsto. O atraso ocorreu em razão da demora dos governos federal e estadual em cumprir uma de suas contrapartidas, a construção da ponte rodoferroviária sobre o Rio Paraná, ligando Aparecida do Taboado a Santa Fé do Sul (MT). Com isso, houve uma elevação dos encargos financeiros dos concessionários e o aumento das dificuldades para viabilizar comercialmente o negócio, penalizado pelas elevadas taxas de juros dos empréstimos.

O contrato abrange a construção, operação, exploração e conservação de estrada de ferro ligando Cuiabá (MT), Uberlândia (MG), Uberaba (MG), Aparecida do Taboado (MS), Porto Velho (RO) e Santarém (PA). Foram os primeiros 50 km dessa ferrovia que possibilitaram aos estados de Mato Grosso do Sul e Mato Grosso dar um grande



salto na produção de grãos para exportação. Além de expandir a vasta fronteira agrícola do Centro-Oeste brasileiro, fenômeno que teve um impacto muito positivo na dinamização econômica daquela região, na geração de empregos e na balança comercial do País. O primeiro investimento da FUNCEF e da PREVI na empresa foi feito em agosto de 1997.

FERROBAN (Ferrovias Bandeirantes S.A.)

A concessão foi formalizada em 30 de dezembro de 1998, com vigência a partir de 1º de janeiro de 1999, data de início da operação da companhia. Os fundos participaram do consórcio vencedor, juntamente com a Vale do Rio Doce.

O maior problema encontrado na empresa pelas concessionárias foi o passivo trabalhista. Apesar de estar previsto no Edital de Privatização que tais despesas seriam de responsabilidade da antiga proprietária da ferrovia, a RFFSA, elas têm sido cobradas dos atuais concessionários por meio de ações judiciais e penhoras da Justiça Trabalhista. O pagamento desse passivo contribuiu para agravar, ainda mais, a situação financeira do grupo, aumentando seu endividamento.

Problemas enfrentados

Como consequência do endividamento do grupo, as empresas ficaram inadimplentes com fornecedores, órgãos públicos e instituições financeiras; deixaram de fazer manutenção em via permanente e no material rodante, além de não pagar as parcelas devidas pelos contratos de concessão e arrendamento. Isso colocou em risco a continuidade do contrato de concessão, obrigando a BRASIL FERROVIAS a contratar, em 2003, uma consultoria financeira para tentar resolver os problemas que enfrentava.

O estudo constatou que perder a concessão causaria prejuízos irrecuperáveis e que, apesar de as empresas terem prejuízos constantes, apresentavam grande potencial de recuperação financeira. A partir dessa análise, a FUNCEF e PREVI optaram por recuperar o investimento, buscando reaver pelo menos parte do capital aplicado e evitar o pagamento de penalidades em função do descumprimento das obrigações da concessão. Entre elas, a devolução da via permanente e do material rodante nas condições recebidas no momento da privatização.

Reestruturação

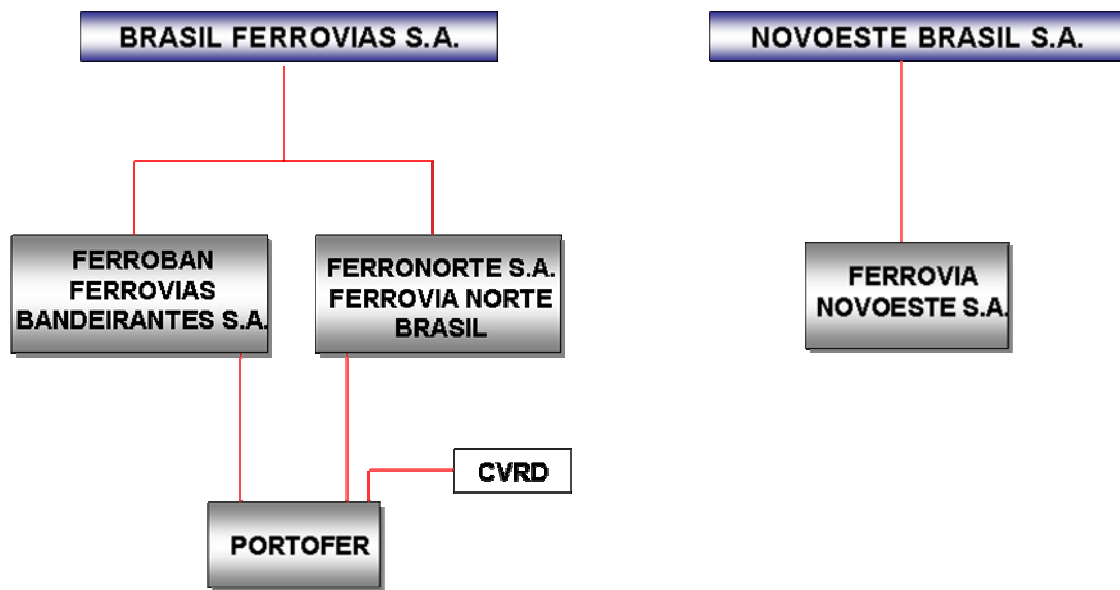
A opção adotada foi reestruturar a holding e, para isso, foi realizado um esforço conjunto dos acionistas e do BNDES, culminando com a divisão da holding nos dois sistemas de bitolas – larga e métrica. No total, foi investido R\$ 1,1 bi, entre aportes, capitalizações e novas linhas de financiamento. Juntas, PREVI e FUNCEF investiram aproximadamente R\$ 425 milhões. Os objetivos do processo foram: revitalizar a gestão; separar os sistemas por bitola, corrigindo uma falha do processo de privatização; tornar os dois sistemas mais densos e atrativos; realizar investimentos para atender plenamente ao mercado e às necessidades de infra-estrutura; promover o saneamento financeiro das concessões; adequar a estrutura de capital; e solucionar o problema de acesso ao Porto de Santos.

Para isso, foram realizados investimentos em aquisição e revitalização de locomotivas e vagões, recuperação e capacitação da Via Permanente, construção e remodelação de pátios, expansão e construção de terminais, entre outros. A partir da reestruturação e do bom momento do mercado, os acionistas iniciaram o processo de venda das



ações, como passo final do esforço de recuperação dos investimentos mal feitos no passado.

Holding BRASIL FERROVIAS após reestruturação:





Mapa das linhas atendidas pela NOVOESTE BRASIL S.A.:



Mapa das linhas atendidas pela BRASIL FERROVIAS S.A.



Informações para a imprensa:

Oficina da Palavra
Liliane Pinheiro (61) 3322-6753

PREVI (Luiza ou Selma)
Luiza ou Selma (21) 3870-1076/1085