

Concessão Falta de aval ambiental já ameaça investimentos, que chegaram a R\$ 2 bi em 2014

Obra em rodovia leiloada por Dilma avança, mas licenças já preocupam

Fábio Pupo
De São Paulo

Apesar das incertezas sobre o alcance da Operação Lava-Jato, pelo menos por enquanto os investimentos em execução nas concessões de rodovias não foram afetados. As duplicações estão saindo do papel. Ainda assim, há um alerta. Parte das obras, que movimentaram ao todo investimentos de R\$ 2 bilhões em 2014, podem parar em 2015 caso as empresas não recebam as licenças ambientais dos órgãos responsáveis já nos próximos meses. “É uma grande preocupação, porque eu tenho de continuar as obras que estão previstas no contrato. E para isso eu preciso da licença”, diz o presidente da MGO Rodovias (Consórcio Planalto), Helvécio Soares. A empresa administra 436 quilômetros do trecho da BR-050 entre Cristalina (GO) e Delta (MG).

Até hoje, só foi concedida às concessionárias uma “liberação expressa” — instrumento criado em 2013 para agilizar as obras. A medida autoriza a duplicação de uma pequena parte das rodovias, em um ou mais trechos de até 25 quilômetros, o que permite driblar o licenciamento em casos em que não há impacto natural.

Neste ano, entretanto, as obras iniciais de várias rodovias já serão concluídas. Para as empresas continuarem a usar a força de trabalho já contratada (trabalhadores, equipamentos etc), é necessário o licenciamento do restante da rodovia.

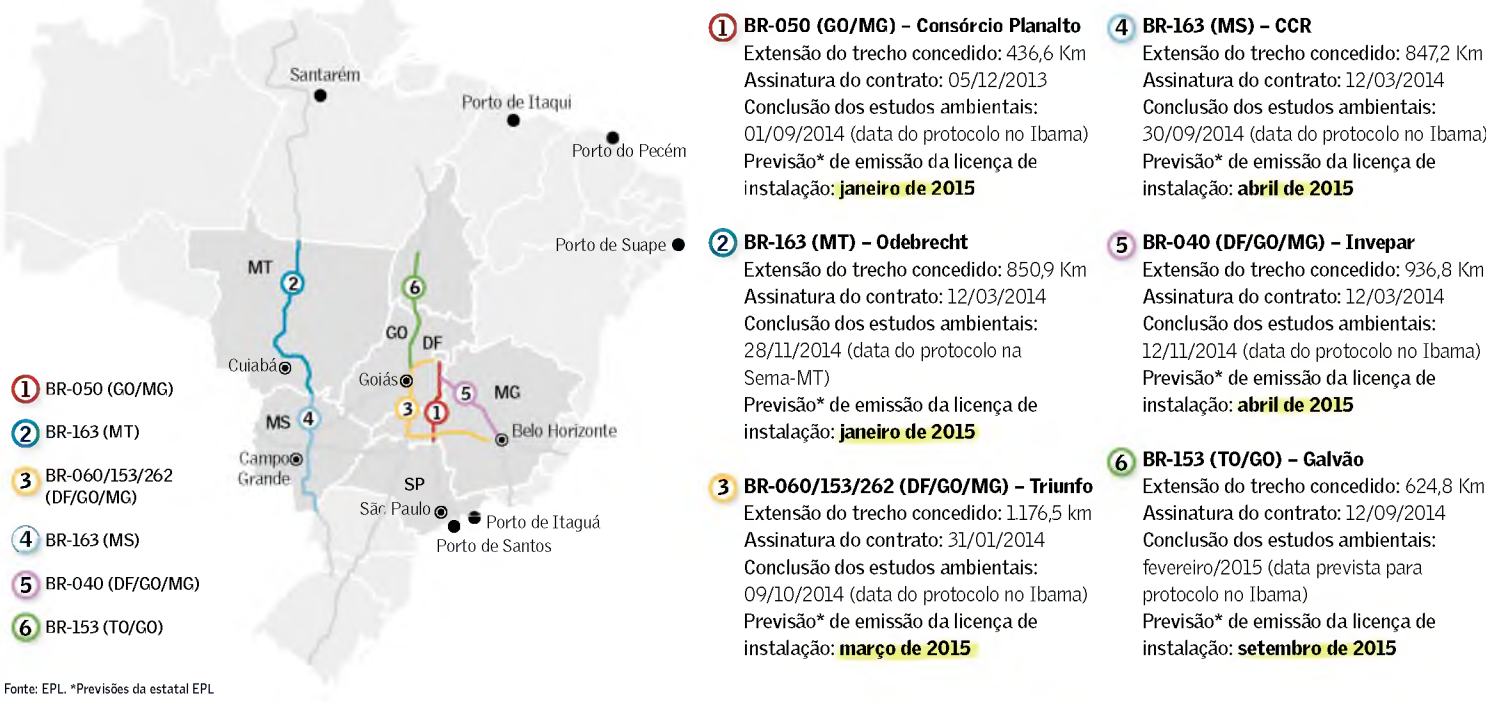
No caso da MGO, houve liberação para 28 quilômetros. Isso é mais que o exigido para o início da cobrança de pedágio (21 quilômetros, correspondentes a 10% da obrigação total). Até agora, diz Soares, o Ibama, responsável pela licença, “brilhou”. Mas, como a concessionária está sendo a primeira a entregar as obras autorizadas, a licença para o restante dos trabalhos tem de ser concedida o quanto antes. “Teoricamente, o governo vai me entregar essa licença logo no começo do ano”, diz.

A Empresa de Planejamento e Logística (EPL) é a responsável por entregar os estudos de todas as rodovias aos órgãos ambientais. Em quase todos os casos, o Ibama será o responsável pela análise. No caso da MGO, o estudo já foi protocolado e foram feitos complementos a pedido do órgão. “Agora, estamos aguardando a análise e a licença. Acho que vai sair tudo direitinho”, acredita Soares.

Na BR-040, da Invepar, a previsão é que esta etapa de obras seja concluída em março de 2015. Por

Cronograma ameaçado

Duplicações avançam, mas precisam de licença para continuar



Helvécio Soares, presidente da MGO Rodovias: empresa aguarda liberação do Ibama para prosseguir com as obras

isso, a licença ambiental é urgente também nesse caso. Também está próximo o fim da duplicação inicial da Concebra (da Triunfo). Odenir Sanches, presidente da empresa, pretende concluir o tra-

balho no fim de maio ou no meio de junho. Para continuar, teria de receber a licença já nos próximos meses. “Acredito que até meados do ano a gente receba. O ideal seria já em março”, diz ele.

Na Odebrecht, há um pouco mais de folga. A empresa faz atualmente a duplicação de 45 quilômetros da BR-163 no Mato Grosso sob a “liberação expressa” e a expectativa é terminá-la no

segundo semestre de 2015. Para o restante, aguarda a licença definitiva. “Todos os estudos ambientais já foram entregues e esperamos o licenciamento para o resto do trecho em tempo de poder continuar as obras em 2015”, diz Paulo Meira Lins, presidente da concessionária Rota do Oeste.

A rodovia da Odebrecht é a única a não ter o Ibama como responsável pela licença. Esse papel ficará com a Secretaria de Estado do Meio Ambiente do Mato Grosso (Sema-MT). Apesar do prazo curto, a empresa não vê problemas. “Até hoje, não há sinal vermelho”, diz o executivo.

Na Galvão Engenharia, que assinou o contrato mais recente (em setembro), a liberação expressa para duplicação dos primeiros 10% (que correspondem a 60 quilômetros) ainda nem foi emitida. O processo está em andamento, com previsão de liberação até fevereiro. “Houve dificuldade para enquadrar os quilômetros iniciais devido ao grande número de áreas de proteção permanente”, informou a empresa em nota. “Existe grande empenho das autoridades ambientais para que o processo seja concluído sem atrasos”, afirma.

Além dos atrasos nos investimentos, há outra consequência caso as licenças não saiam a tempo das obras continuarem: pedidos de reequilíbrio econômico-financeiro por parte das empresas, que podem resultar em aumento a tarifa ou prorrogação do prazo do contrato de concessão. Os executivos são unânimes em dizer que a falta da licença pode disparar solicitações desse tipo.

Grupos já receberam R\$ 3 bilhões do BNDES

De São Paulo

As concessionárias das rodovias leiloadas sob o modelo criado pelo governo Dilma já receberam mais de R\$ 3 bilhões em empréstimos-ponte do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Os maiores contratos foram assinados com Triunfo (pouco mais de R\$ 1 bilhão) e por Invepar (R\$ 965,7 milhões).

A negociação com o banco, no entanto, não foi das mais fáceis. “Os bancos continuam muito rígidos nessa análise e exigem garantias que aumentam muito o custo do dinheiro. Foi mais lento e mais difícil que o imaginado. Eu esperava uma flexibilidade maior”, resume Helvécio Soares, presidente da MGO Rodovias — concessionária criada pelo Consórcio Planalto, uma associação de várias empresas (várias delas, estreantes em concessões). Outros executivos também relatam uma negociação difícil. “Não foi tranquila, porque nenhuma é”, diz Odenir Sanches, presidente da Concebra (da Triunfo). “Mas não foi traumática”, diz. A Galvão é a única sem empréstimo-ponte até agora, mas a empresa ganhou o leilão em maio de 2014 (os anteriores ocorreram em 2013).

Nenhuma concessionária de rodovia leiloada por Dilma recebeu, até agora, o contrato definitivo de crédito com o banco de fomento. O número pode ultrapassar R\$ 7 bilhões, no total. No mercado, ainda se discute o quanto a Operação Lava-Jato pode restringir financiamentos, inclusive públicos, para companhias que têm como acionistas grupos investigados. Dos vencedores de rodovias de Dilma, apenas Triunfo e MGO Rodovias não integram grupos com empresas citadas nas investigações.

Mas o papel do BNDES não preocupa os executivos. “O financiamento foi condição ‘sine qua non’ para as concessões. Além disso, infraestrutura continua no centro de prioridades do governo federal. Não temos expectativa de ter mudança no volume ou condições do ‘funding’”, diz Paulo Lins, presidente da concessionária Rota do Oeste (Odebrecht).

Além dos empréstimos públicos, as empresas também vão buscar recursos no mercado. A Galvão planeja emitir debêntures correspondentes a 10% dos investimentos (até 2019, serão R\$ 3,9 bilhões em obras e serviços). Via-040 (da Invepar) e Concebra (Triunfo), também informaram que preveem emissão. Além disso, a Rota do Oeste planeja emitir mais de R\$ 100 milhões em debêntures incentivadas — e não descarta receber um fundo como sócio. (FP)