

# Capital privado assume no vas ferroviárias

Com investimentos de R\$ 13 bi, três projetos começam a sair do papel e prometem dobrar a participação dos trilhos no transporte do País

## TRILHOS CONTRA CRISE



**R\$ 13 bi** de investimento 100% privado, ao longo de cinco anos

FERRÓVIA	FICO (FERROVIA DE INTEGRAÇÃO DO CENTRO-OESTE)	FIOI I (FERROVIA DE INTEGRAÇÃO OESTE-LESTE)	FIOI II (FERROVIA DE INTEGRAÇÃO OESTE-LESTE)	FERROGRÃO (FERROVIA DOS GRÃOS DO MATO GROSSO E PARÁ)
TRECHO	383 quilômetros, de Mará Rosa (GO) a Água Boa (MT)	537 quilômetros, de Caetité (BA) a Ilhéus (BA)	485 quilômetros, de Barreiras (BA) a Caetité (BA)	933 quilômetros, de Sinop (MT) a Miriúba (PA)
INVESTIMENTO PREVISTO NA OBRA	R\$ 2,73 bilhões	R\$ 1,6 bilhão	R\$ 410 milhões	R\$ 8,4 bilhões
SITUAÇÃO ATUAL	Execução de obras para o trecho já foi acordada em acordo de renovação antecipada em concessão ferroviária com a Vale. Contrato será assinado até o fim do ano, com início de obras no primeiro trimestre de 2021.	Projeto tem 76% de execução física concluída e obras de porto em Ilhéus realizadas pela Bamin Mineração começaram há dois meses. Leilão do trecho no primeiro trimestre de 2021.	Com 43% de execução física, os recursos para a continuidade da obra foram obtidos com renovação de contrato da Vale e serão usados para compra dos trilhos que faltam. Licitação prevista para início de 2021.	Estudo em análise final pelo TCU. Governo assumiu responsabilidade por licenciamento ambiental. Apresentação em julho atraiu 23 grupos interessados. Leilão marcado para o primeiro trimestre de 2021.

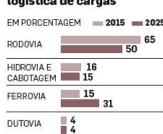
André Borges | BRASÍLIA

Os caminhos de ferro começam a entrar em uma nova fase de investimento pesado e de expansão da malha federal. No momento em que o Brasil ainda dimensiona os impactos socioeconômicos causados pela pandemia da covid-19 e busca alternativas para minimizar os danos à população, vem do setor ferroviário uma resposta com efeitos diretos sobre o processo de retomada do País e a matriz do transporte nacional. O Estadão fez um levantamento detalhado sobre o que vai ocorrer nos próximos meses no setor ferroviário. O que se vê é um cenário marcado por pragmatismo, longe dos discursos oficiais que, até 2015, chegaram a prometer uma estrada de ferro que cruzaria 5 mil quilômetros entre Brasília e Peru, até alcançar o Oceano Pacífico.

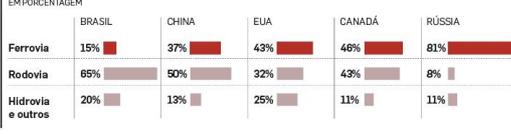
### DIFERENÇA

Projetos prometem dobrar participação dos trilhos no transporte do País

O que vai mudar na matriz logística de cargas



Comparação da matriz de transporte atual com outros países



avançar 383 quilômetros até a cidade de Mará Rosa (GO), onde vai se conectar ao eixo central da Ferrovia Norte-Sul. Essa obra dá início à prometida Ferrovia de Integração do Centro-Oeste (Fico), por meio de um acordo já firmado com a Vale.

Contrato. O contrato será assinado até novembro e as obras começam no primeiro trimestre de 2021, com investimento total de R\$ 2,73 bilhões e prazo de quatro anos para conclusão. Na Bahia, mais R\$ 410 milhões deste mesmo acordo com a Vale já foram reservados pelo Ministério da Infraestrutura para a compra de trilhos, material que vai ser usado para conclusão do trecho central de 485 quilômetros da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fioi), entre as cidades de Barreiras e Caetité. A aquisição será feita no início do ano que vem.

Ainda no primeiro trimestre do ano que vem, vai leilão o projeto mais ambicioso de todo o setor, a Ferrogrão, com seus 933 quilômetros entre Sinop (MT) e Miriúba (PA) e investimentos previstos de R\$ 8,4 bilhões somente em sua construção.

Juntos, esses três projetos somam R\$ 13,4 bilhões de investimento 100% privado, ao longo de cinco anos, com injeção direta na economia já a partir de 2021. É uma guinada histórica no setor ferroviário. A abertura de novos trechos de estradas de ferro sempre foi marcada pela dependência do dinheiro público.

A entrada pesada das empresas que acontece agora, porém, se deve a uma mudança crucial de rumo: a permissão para que as atuais concessionárias de ferrovias do País façam a renovação antecipada de seus contratos. Essas concessões realizadas na década de 1990 — e que só venceriam entre 2026 e 2028 — começaram a ser renovadas agora, por mais 30 anos.

Em troca, o governo passou a firmar acordos financeiros bilionários, por meio do chamado "investimento cruzado", um modelo que começa a redefinir a matriz do transporte de cargas no País.

As negociações firmadas agora aliviam ainda a situação crítica

encarada pelo investimento público. "A restrição fiscal e a falta de recurso da União não podem ser desculpa para não buscarmos as soluções que precisamos para expandir a participação do modo ferroviário em nossa matriz de transportes", diz Tarcísio Gomes de Freitas, ministro da Infraestrutura.

A partir do planejamento das

Soluções. "A restrição fiscal e a falta de recurso da União não podem ser desculpa para não buscarmos as soluções para expandir ferrovias", diz Tarcísio Gomes de Freitas, ministro da Infraestrutura.

próprias concessionárias, a consultoria de negócios Inter. Bavalio ou efeito econômico dos investimentos cruzados desenhados para todo o setor, até 2026. Sem a renovação antecipada das concessões, as empresas têm planos de injetar R\$ 2,4 bilhões em suas operações nesse período.

No cenário em que os acordos são firmados antecipadamente, porém, esse investimento privado salta para R\$ 43,6 bilhões, ou seja, são R\$ 19,2 bilhões a mais para serem aplicados na ampliação de ferrovias em todo o País.

Favorável. É esse cenário que leva o diretor-executivo da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF), Fernando Paes, a classificar o momento atual como o mais favorável desde o processo de privatização da antiga estatal RFFSA, concluído entre 1996 e 1998.

"Há uma expectativa muito concreta e de curtíssimo prazo de investimentos privados robustos, sem paralelo, talvez, até mesmo com o ciclo inicial pós-desestatização do setor."

A materialização desses novos projetos, porém, ajuda a pavimentar o caminho para que as ferrovias, que respondem por cerca de 15% do transporte de cargas do País, alcancem a meta do Plano Nacional de Logística e cheguem a 30% até 2025.

## Fico, a nova rota de saída do Vale do Araguaia

Projeto da ferrovia tem investimentos estimados em R\$ 2,73 bilhões e foi viabilizado por meio de contrato com a Vale

BRASÍLIA

Um trecho de 383 km começa a dar vida à Ferrovia de Integração do Centro-Oeste, a Fico, projeto planejado há mais de dez anos, mas que, até hoje, só havia produzido pilhas de papéis. Em vez de partir de Campinorte, a Fico terá início na cidade de Mará Rosa (GO), também cortado pela malha da Ferrovia Norte-Sul, eixo central de ligação ferroviária do País. Seu traçado seguirá até Água

Boa, em Mato Grosso. Com isso, abrirá nova rota para o Vale do Araguaia, facilitando o escoamento de grãos para a região produtiva do Mato Grosso que mais cresce nos últimos anos.

A obra foi viabilizada por meio de um contrato firmado com a Vale. Trata-se da contratação da mineradora para conseguir autorização para assinar a renovação antecipada de duas concessões já operadas por suas empresas de logística, a Estrada de Ferro Vitória-Minas, na região Sudeste, e a Estrada de Ferro Carajás, no Maranhão.

Depois de viver seu "complexo de trem-bala", as obras na Fico começam, finalmente, no início de 2021 com investimentos estimados em R\$ 2,73 bilhões e prazo de quatro anos para



No trilho. Obra começa em 2021 e será entregue em 4 anos

Benefício. "Modelo de investimento cruzado significa agilidade", diz Cláudio Frischtk, sócio da consultoria Inter.B.

ra entrega.

"Além de investir recursos na própria malha, a Vale irá construir a Fico, uma ferrovia de 383 km de extensão que permitirá abrir nova opção de escoamento da produção de grãos do Centro-Oeste", diz Marcelo Spinelli, diretor executivo de ferrovias da Vale. As obrigações da mineradora incluem ainda a construção de um ramal entre Cariacica e Anchieta, no Espírito Santo, viabilizando a operação até o Porto de Ubu, no litoral capixaba.

A atuação direta do setor privado na construção de novas ferrovias, diz Cláudio Frischtk, sócio gestor da consultoria Inter.B, tem ainda a vantagem de driblar burocracias impregnadas na máquina estatal, além de se distanciar dos esquemas de corrupção que, regularmente, dragam os recursos públicos.

"O benefício não se limita ao investimento direto. O modelo de investimento cruzado coloca uma empresa que já atua no setor à frente da execução da

obra. Significa agilidade, evita morosidades e fecha as portas, inclusive, para problemas de desvios, como os ocorridos ao longo da história da Valec."

A Vale, por meio de suas empresas de logística, vai construir o primeiro trecho da Fico, mas não será dona do traçado. Vai entregá-lo ao governo, que poderá licitar a nova ferrovia a qualquer companhia interessada em explorá-la comercialmente.

Isso vai gerar nova concessão que pode trazer, como contrapartida, a exigência de se construir mais uma extensão da malha. "E assim que vamos viabilizar uma expansão ferroviária sem precedentes na história recente do País, sem um centavo de recurso público", diz o ministro Tarcísio Gomes de Freitas, da Infraestrutura. Até 2025, os 383 km da Fico devem estar operacionais, bem distantes da Cordilheira dos Andes. J.A.B.

## Fioi será concluída com novo formato de parcerias

BRASÍLIA

Um rearranjo inédito com parcerias privadas está prestes a dar vida para a Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fioi), na Bahia. São três soluções distintas. No primeiro trecho, de 537 km, que sai de Ilhéus (BA) e avança até Caetité, as obras estão com 76% de execução física. O Porto Sul, em Ilhéus, destino da ferrovia, começou a ser construído em julho pela Bamin Mineração (Bamin), empresa controlada pelo Eurasian Resources Group (ERG), do Cazaquistão.

A Bamin é a maior interessada em assumir o novo trecho da ferrovia, que terá seu edital de concessão publicado até o fim do ano, com leilão marcado para o primeiro trimestre de 2021. O investimento previsto para a conclusão é de R\$ 1,6 bilhão.

"A Fioi, que, com o Porto Sul vai criar um novo corredor logístico na Bahia e no Nordeste, é fundamental para o nosso negócio", diz Alexandre Agniet, diretor financeiro e de relações institucionais da Bamin.

## Leilão da Ferrogrão deve ocorrer no início de 2021

BRASÍLIA

Está marcado para o primeiro trimestre de 2021 o leilão da Ferrogrão, o projeto de infraestrutura mais ambicioso do País. O marco da ferrovia acessa o coração da soja em Mato Grosso, em Sinop, e avança rumo ao Norte do País, paralelamente à rodovia BR-163, a Cuiabá-Santarém, até alcançar os portos fluviais de Miriúba, no Pará.

Os números econômicos da Ferrogrão dão a dimensão do desafio financeiro. Só a construção da ferrovia é estimada em R\$ 8,4 bilhões, sem incluir trens e vagões. O prazo de concessão, em outros projetos fixado em 30 anos, está previsto para 69 anos. O governo é hoje o responsável por fazer com que o projeto possa virar. O DNA da Ferrogrão, no entanto, está impregnado de iniciativa privada. Os pais da concessão são "tradings", quatro gigantes da importação e exportação de commodities agrícolas, as "ABCD", como são co-

hecidas ADM, Bunge, Cargill e Dreyfus, além da Amaggi e DLP.

No início do mês, a Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos do Ministério da Infraestrutura resolveu testar o interesse dos investidores e enviou alguns convites para uma rodada de reuniões fechadas. Recebeu respostas para 22 agendamentos.

Para carimbar um selo ambiental no projeto, a Ferrogrão vai permitir a captação dos chamados green bonds e green loans, o dinheiro verde que, cada vez mais, tem pautado as transações de capital internacionais. A alternativa foi criada a partir de um convênio com a Climate Bond Initiative, em 2019. A.B.

