

"Ferrovias de papel" são risco para avanço do modal

Infraestrutura Donos de outorga possuem poucos recursos e correm atrás de investidores para viabilizar projetos
Nova lei abre espaço para 'ferrovias de papel'

Daniel Rittner e Rafael Bitencourt De Brasília

O governo Jair Bolsonaro tem celebrado uma onda de investimentos bilionários em ferrovias, desde a criação de um novo marco legal do setor, mas parte dos projetos pertence a empresas com capital social aparentemente incompatível com o porte dos empreendimentos anunciados. Levantamento feito pelo Valor indica que pelo menos cinco grandes projetos já autorizados ou em análise pelo Ministério da Infraestrutura — com 3,2 mil quilômetros de extensão e quase R\$ 50 bilhões em investimentos prometidos — foram registrados por empresas com aporte inferior a R\$ 1 milhão.

Uma delas é a Macro Desenvolvimento Ltda., fundada em novembro de 2020, que assinou contratos de adesão para dois novos trechos ferroviários: Presidente Kennedy (ES)-Sete Lagoas (MG) e Sete Lagoas (MG)-Anápolis (GO). Juntos, eles somam 1.326 quilômetros, e a previsão é de R\$ 29,6 bilhões em desembolsos, mas a companhia tem um capital social inversamente proporcional à usadia do projeto: apenas R\$ 10 mil.

Independente da suposta contradição de valores, as estimativas de investimentos bilionários em torno das novas ferrovias têm sido usadas em solenidades oficiais e nas redes sociais para engrossar a lista de realizações do presidente Bolsonaro, que buscará a reeleição em outubro.

Esses empreendimentos se baseiam na Lei 14.273, aprovada pelo Congresso Nacional em dezembro do ano passado e sancionada dias mais tarde por Bolsonaro, que permite novas ferrovias pelo regime de outorga.

Sonhar grande

Projetos ambiciosos por empresas com capital abaixo de R\$ 1 mi

	1 Macro Desenvolvimento	2 Grão-Pará Multimodal	3 Euka Energy	4 Rail-In Engenharia Eireli	5 Garin Infraest., Assessoria e Part.
Trechos propostos	Presidente Kennedy (ES)-Sete Lagoas (MG) e Sete Lagoas (MG)-Anápolis (GO)	Alcântara (MA)-Açaílandia (MA)	Alto Araguaia (MT)	Água Boa (MT)-Lucas do Rio Verde (MT) e Santa Vitória (MG)-Uberlândia (MG)	Lucas do Rio Verde (MT)-Sinop (MT) e Uberlândia (MG)-Chaveslândia (MG)
Extensão total	1.326 km	520 km	30 km	901 km	423 km
Investimentos previstos	R\$ 29,6 bilhões	R\$ 5,2 bilhões	R\$ 300 milhões	R\$ 9,01 bilhões	R\$ 4,23 bilhões
Capital social	R\$ 10 mil	R\$ 200 mil	R\$ 100 mil	R\$ 99,8 mil	R\$ 715,7 mil
Situação	Contrato de adesão assinado	Contrato de adesão assinado	Análise de compatibilidade locacional	Análise de compatibilidade locacional	Análise de compatibilidade locacional e convergência com política nacional de transporte ferroviária

Fonte: Ministério da Infraestrutura e parças comerciais



Por essa modalidade, investidores ficam dispensados de entrar em um leilão e disputar uma concessão pública, muitas vezes percorrendo um caminho que leva anos. Por sua conta e risco, eles podem simplesmente apresentar um projeto ao governo, que assina um "contrato de adesão" caso preencham certos requisitos. A compatibilidade entre o capital social e o porte do projeto não está entre as pré-condições.

Segundo executivos do mercado ouvidos pelo Valor, que preferem falar em caráter reservado, isso tem levado à proliferação das chamadas "ferrovias de papel". Na prática, são apenas uma espécie de título dado pelo governo — a outorga — que dá às empresas o direito de construir determinada ferrovia. Sem capital suficiente para viabilizar o projeto autorizado, elas correm atrás de investidores (normal-

mente estrangeiros) que toquem injetar recursos e assumir o risco.

Diante das incertezas, aumentam as chances de "mortalidade" de boa parte dos projetos autorizados ou prestes a obter autorização. Apesar disso, o governo argumenta que a nova legislação está transformando o setor. A lei foi precedida de uma medida provisória (MP 1.065), publicada em agosto, que criou amparo jurídico para a apresentação dos projetos.

Assim que foi publicada, a MP das autorizações ferroviárias passou a compor a vitrine de ações do governo federal. No início de setembro, o Palácio do Planalto promoveu uma cerimônia com Bolsonaro para lançar o programa Pro Trilhos, direcionado aos projetos do novo regime de contratações.

Em fevereiro, a Secretaria Especial de Comunicação (Secom), da Presidência da República, anunciou, em sua conta oficial

no Twitter, que o Pro Trilhos já apontava para R\$ 240,8 bilhões em investimentos, com 79 pedidos da iniciativa privada para criação de novas ferrovias, além de uma expectativa com a geração de 2,6 milhões de empregos.

A postagem provocou reação imediata de bolsionistas nas redes sociais. Entre elogios a Bolsonaro e ao então ministro da Infraestrutura, Tarcísio Freitas (Republicanos), um comentário fala sobre acelerar os planos do setor de "cen anos em três". Outro apoiador classificou a iniciativa como "incrível", mencionando que o orçamento do ministério é de apenas R\$ 8 bilhões. "Agora, imagine R\$ 240 bilhões de investimentos em ferrovias", comparou.

A Macro Desenvolvimento, que promete construir as duas ferrovias com 1.326 quilômetros de extensão, apresenta-se como uma empresa "desenvolvedora

de projetos e soluções empresariais", com experiência em iniciativas como um terminal de regaseificação de gás natural liquefeito (GNL) e usinas termelétricas.

Também atua como "parceria estratégica" do Porto Central, projeto que já conta com as licenças necessárias e seria o ponto de chegada da primeira ferrovia. O sócio responsável pela Macro, Fabrício Freitas, disse que novos aportes serão feitos em seu capital social e prevê um prazo de até 12 anos para a implantação dos dois trechos.

"Para o desenvolvimento de um novo projeto, desde o seu primeiro custo, ele deve estar dentro de um processo estruturado de investimentos e contábil", afirmou Freitas. "Assinamos os contratos de autorização em dezembro e, a partir de então, todo o capital para o desenvolvimento está sendo aportado dentro da Macro. Sua contabilização, in-

cluindo aumento de capital e aportes, está somente no início."

"O modelo societário para o investimento está sendo validado pelos acionistas e investidores com base nas orientações jurídicas que estamos recebendo de escritórios especializados, contratados para tal. Iniciamos o projeto no modelo simples de uma empresa limitada, com menos custos, e seguiremos os aportes e adequações no avanço do estágio de cada fase", afirmou.

As demais empresas com capital social inferior a R\$ 1 milhão foram procuradas para reportagem para comentar seus pedidos ou contratos de autorização, mas não responderam. Uma delas, a Grão-Pará Multimodal, encabeça um projeto avaliado em R\$ 5,2 bilhões entre Açaílandia (MA) e Alcântara (MA). O traçado ligaria a Ferrovia Norte-Sul a um porto cujas obras ainda não começaram. A empresa foi registrada com capital de R\$ 200 mil.

Marco legal do setor pode receber ajustes, diz secretário

Brasília

O secretário de Transportes Terrestres do Ministério da Infraestrutura, Marcello Costa, afirma que o novo marco legal das ferrovias ainda poderá receber ajustes e não descarta o estabelecimento de algum pré-requisito para as empresas interessadas em projetos bilionários no setor.

Uma possibilidade é exigir capital social mínimo por quilômetro de extensão das ferrovias autorizadas ou depósito de valores

proporcionais aos estudos (econômicos, ambientais, de engenharia) em conta vinculada ao empreendimento. "Podemos ter uma nova medida provisória, um projeto de lei ou até mesmo um decreto para regulamentar aquilo que ficou solto ou não foi suficientemente aprofundado."

Costa avalia que é preciso, no entanto, ponderar algumas diferenças entre o modelo de concessões e o de autorizações para as ferrovias. "Quando é uma concessão, existe uma relação de

parceria e o governo procura um sócio. A lógica da outorga é completamente diferente", frisa.

Primeiro ponto: o regime de outorga permite o surgimento de um outro tipo de agente no setor — o de "incorporador ferroviário". Como no setor imobiliário, o incorporador pode atuar na facilitação, na solução do negócio. Pode trazer investidores, donos de cargas e até mesmo operadores ferroviários independentes (que detêm os trens e se responsabilizam pelo transporte de mercadorias).

"Esse modelo de negócios novo permite que empresas sem esse porte todo possam atuar e trazer sócios. De fato, começamos a comprovar o aparecimento de novos participantes no setor. Vários projetos apresentados, inclusive, têm um nível de maturidade bastante alto", argumenta.

Segundo aspecto: já houve 76 requerimentos de autorização, que totalizam projetos de R\$ 224 bilhões, pedidos ao Ministério da Infraestrutura. Na pior das hipóteses, se só dois ou três saírem efeti-

vamente do papel, o saldo já terá sido positivo, avalia Costa. Porque o contrafactual, não ter esse marco legal, seria investimento zero. O governo não perde nada ao permitir autorizações, diz o secretário.

"Antes era uma impossibilidade. Sem isso, a opção que tínhamos era trabalhar com orçamento público. Temos só R\$ 300 milhões por ano para a Fiol [Ferrovia de Integração Oeste-Leste], na Bahia, que é a única obra em andamento."

Terceiro ponto: o momento em dezembro, segundo Costa, era de

aprovar o projeto. AMP 1.065 estava perto de perder a validade. O PLS 261, que deu origem à nova lei, arrastava-se havia anos. "Mas, como toda nova lei, precisa de regulamentação infralegal e provavelmente algum tipo de ajuste, que pode ser feito com calma", explica.

Nesse sentido podem surgir pré-requisitos para empresas interessadas em projetos de grande porte. Ele só coloca uma ressalva: "O que não podemos criar é, nós mesmos, uma seleção de grupos privados pelo governo". (DR e RB)

Veículo: Impresso -> Jornal -> Jornal Valor Econômico - São Paulo/SP

Seção: Brasil Caderno: A Pagina: 4