

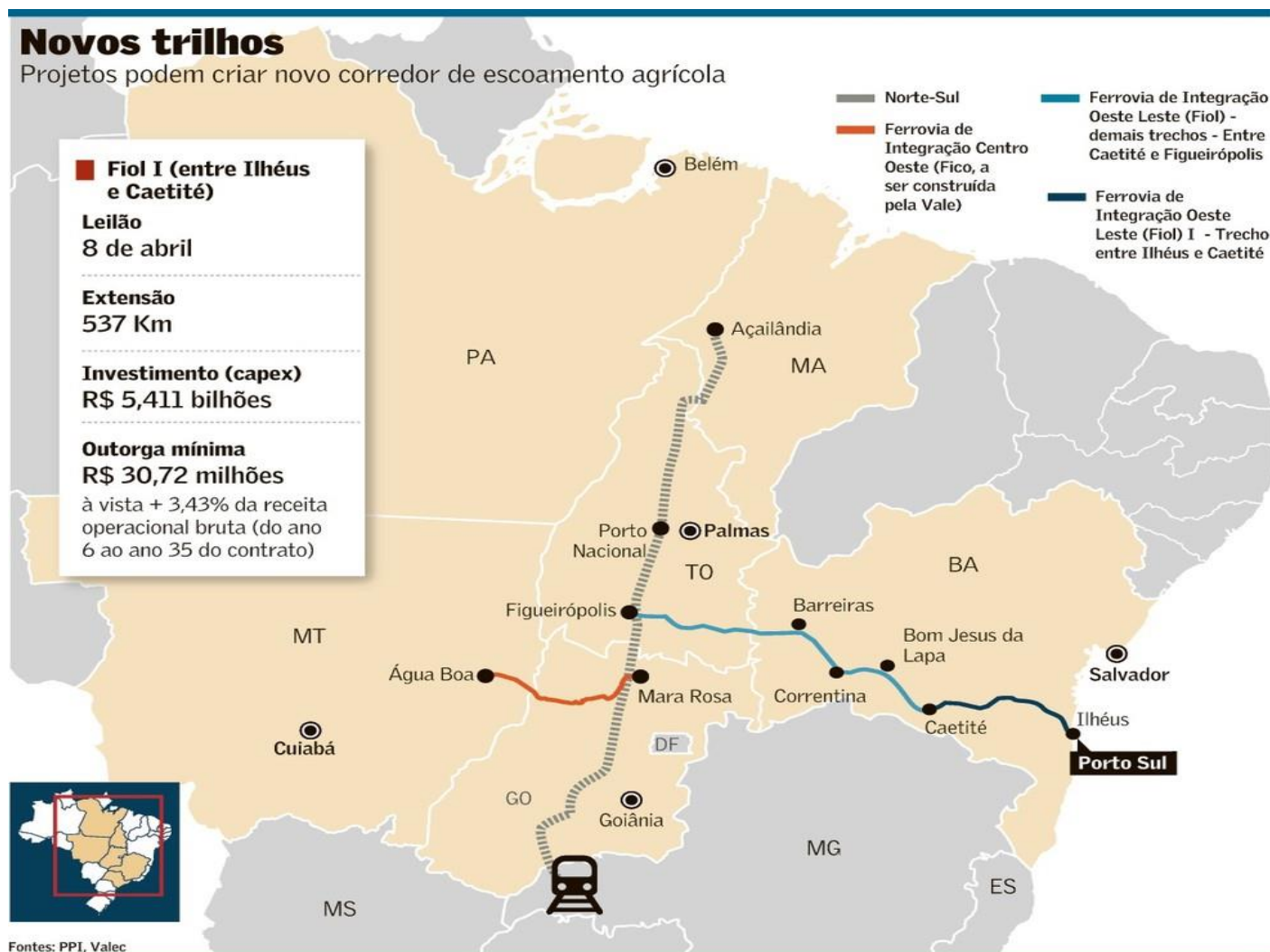
## Na Mídia

12/01/2021 | [Valor Econômico](#)

## Leilão da Fiol ganha força com novos projetos ferroviários

Antes visto como projeto de apenas um interessado, ferrovia poderá atrair concorrência

Taís Hirata e Ana Paula Machado



O leilão do primeiro lote da Ferrovia de Integração Oeste Leste (Fiol), marcado para abril deste ano, tem atraído mais interesse do que se esperava.

Inicialmente, a avaliação era que o trecho interessaria apenas a uma companhia: a Bahia Mineração (Bamin), que opera na região a Mina Pedra de Ferro. Porém, o avanço de outros projetos ferroviários passaram a dar uma nova perspectiva de cargas para a ferrovia e, com isso, chamar a atenção de outros grupos.

O primeiro trecho da Fiol, de Ilhéus a Caetité (BA), é bastante dependente da mina da Bamin, empresa controlada pelo Eurasian Resources Group, do Cazaquistão. A companhia, que também depende da Fiol para viabilizar sua produção de minério de ferro, já declarou o plano de participar do leilão, em consórcio.

A Bahia Mineração busca parceria para concorrer; grupos como CCCC, VLI e Rumo vão estudar o projeto

No passado, o grupo chegou a firmar um memorando de entendimentos com a China Communication Construction Company (CCCC) e a China Railway Group (Crec). Porém, o acordo não andou, e a empresa estuda alternativas de consórcio, já que há novos interessados, afirma o presidente da Bamin, Eduardo Ledsham.

Ainda é cedo para a definição dos concorrentes, mas a avaliação do mercado é que outros grupos podem participar do leilão, como a VLI (empresa da Vale, Mitsui, FI-FGTS, Brookfield e BNDES), operadora da Ferrovia Centro Atlântica (FCA), que cruza a Bahia. Um possível interesse da Rumo (da Cosan) tampouco é descartado.

**Além disso, fundos de investimentos voltados a infraestrutura têm olhado o ativo, para possivelmente compor parcerias, diz Bruno Aurélio, sócio do Demarest.**

O interesse do mercado cresceu diante da perspectiva de que o governo irá levar adiante os demais trechos da Fiol. A ferrovia está dividida em três lotes. Além do primeiro, que irá a leilão em abril, há um segundo trecho, de Caetité até Barreiras (no oeste baiano), com mais de 45% de execução física. A ampliação traria novas cargas do agronegócio à via.

Já com o terceiro lote, de Barreiras até Figueirópolis (TO), a atratividade passaria a outro patamar, devido à conexão com a ferrovia Norte-Sul (no tramo operado pela Rumo). A Valec já fez o projeto básico para o trecho, mas a construção não começou.

Embora seja difícil imaginar que os próximos trechos serão licitados ainda neste governo, há uma confiança de que sairão do papel, avalia Alberto Sogayar, sócio do L. O. Baptista. “O edital foi estruturando pensando nos próximos lotes. Haverá demanda.”

Outro fator recente também elevou o interesse pela Fiol: a viabilização da Ferrovia de Integração Centro Oeste (Fico), que fará a conexão entre o Mato Grosso e a ferrovia Norte-Sul. Com isso, pode se formar um novo corredor de escoamento agrícola, do Centro-Oeste até o porto em Ilhéus.

Há, inclusive, uma possibilidade de conexão direta entre Fico e Fiol, segundo o Ministério de Infraestrutura. Porém, a viabilidade ainda está em estudo. A ligação exigiria uma mudança nos traçados: hoje, a previsão é que a Fico se conecte à Norte-Sul por Mara Rosa (GO), e a Fiol, por Figueirópolis (TO). Uma fonte avalia que a alteração não seria simples, e que o corredor pode se configurar mesmo sem uma ligação direta.

A construção da Fico, com 383 km, será realizada pela Vale. O investimento será uma contrapartida à renovação antecipada de outra concessão do grupo, a Estrada de Ferro Vitória a Minas. Dessa forma, os recursos para a obra estão garantidos e, como a construção será tocada por uma empresa privada, tende a ser mais célere.

“A Fiol passa a ser uma via importante para o agronegócio”, afirma Fernando Paes, diretor-executivo da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF). Para ele, outro fator positivo é a recente experiência da concessão da Norte-Sul, arrematada pela Rumo no início de 2019, sem que a via tivesse sido totalmente construída.

“Foi consolidado o modelo de leiloar a ferrovia inacabada. No caso da Norte-Sul, deu certo, o que dá mais segurança para que se repita”, diz. O trecho da Fiol entre Ilhéus e Caetité está com cerca de 75% de sua obra concluída.

Questionada sobre o leilão, a chinesa CCCC afirmou que está estudando sua participação. A VLI disse que “todas as oportunidades são avaliadas”, sem confirmar o interesse. A Rumo também diz que sempre avalia oportunidades, mas não tem posição definida.

A viabilidade da Fiol também depende da construção do Porto Sul, em Ilhéus, por onde será escoada a carga. As obras, conduzidas pela Bamin em parceria com o governo baiano, começaram em 2020 e devem ficar prontas em dois anos, diz o vice-governador, João Leão (PP).

O Ministério de Infraestrutura destaca que o edital da Fiol garante que o novo operador possa construir um terminal portuário privado no porto, em uma área já delimitada. O vencedor do contrato também poderá optar por firmar um contrato com a Bamin, para usar seu terminal.

Para a mineradora, é essencial garantir a operação da ferrovia e do porto, já que seu projeto é voltado à exportação do minério de ferro, explica o presidente.

A Bamin começou a operar neste mês sua planta piloto em Caetité, em escala reduzida: a produção vai começar em 1 milhão de tonelada por ano e deve chegar até 3 milhões de toneladas. A ideia é ampliar para 18 milhões de toneladas de minério por ano, mas essa expansão ainda depende da infraestrutura de escoamento.