



Na Mídia

26/02/2021 | [Valor Econômico](#)

Leilão da CPTM gera questionamentos

Disputa pelas Linhas 8 e 9 está marcada para segunda-feira e deve ter competição de grandes grupos

Taís Hirata

O leilão das Linhas 8-Diamante e 9-Esmeralda da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), marcado para a próxima segunda-feira, deverá atrair a concorrência de grandes grupos, mas também tem sido alvo de uma série questionamentos.

O projeto recebeu quase 800 pedidos de esclarecimentos, além de três tentativas de impugnação do edital, o que acendeu um alerta entre aqueles que acompanham o processo. Todas as impugnações foram negadas, mas o governo paulista monitora eventuais ações no tribunal de contas e no Judiciário.

Um dos questionamentos foi feito pela Federação Nacional dos Seguros (FenSeg), em relação aos termos do seguro garantia exigido pelo edital. A entidade disse que a questão seria resolvida no âmbito administrativo, e que não levaria adiante a reclamação. Já os outros dois pedidos de impugnação partiram de grupos interessados no leilão: o primeiro foi feito pelo escritório de advocacia Fabichak & Bertoldi Advogados, e o segundo, pela CS Brasil, empresa do grupo Simpar (ex- JSL).

Apesar do alerta criado a partir dos questionamentos, a expectativa do mercado é que o leilão se concretize e que seja concorrido.

O contrato para operar as duas linhas terá 30 anos e prevê R\$ 3,2 bilhões de investimentos - grande parte deles se refere à compra de novos trens para a CPTM. Vencerá a disputa o grupo que oferecer o maior valor de outorga. O montante mínimo exigido pelo edital é de R\$ 320 milhões.

No mercado, o projeto é visto como atrativo devido ao fluxo de passageiros alto, constante e já bem consolidado nos dois corredores. A linha 8 liga o município de Itapevi até o centro da capital, passando por Barueri, Osasco, Lapa e Barra Funda. Já a linha 9 conecta a vizinha Osasco ao Grajaú, na zona sul da capital, passando pela marginal Pinheiro

A expectativa do governo paulista é que a concorrência seja alta, e que a outorga final seja de cinco a seis vezes maior do que o valor mínimo, afirmou o secretário de Transportes Metropolitanos do Estado, Alexandre Baldy.

Entre analistas de mercado, a expectativa também é de competição, mas não se espera um ágio tão alto. Ainda não se sabe ao certo como será a composição dos consórcios, mas a projeção é de cerca de três concorrentes.

Entre os grupos que estudaram ativamente o leilão e que são apontados como fortes candidatos estão a CCR, a gestora Pátria, a Acciona e alguns grupos originalmente ligados ao setor de ônibus, como o grupo Comporte, a Itapemirim (que chegou a anunciar uma parceria com a Odebrecht para o projeto) e a Simpar, por meio da CS Brasil.

Procurada, a CCR afirmou, em nota, que “está avaliando a participação”. O presidente do grupo Itapemirim, Sidnei Piva, confirmou a participação de seu consórcio junto à Odebrecht e disse que tem como meta “ser a melhor operadora de trens metropolitanos do Brasil”. Os grupos Pátria, Acciona, Comporte e CS Brasil não quiseram comentar.

Até os últimos dias, os participantes seguiam estudando o projeto, já que grande parte dos esclarecimentos - alguns com forte impacto na equação econômico-financeira - foram fornecidos na reta final da licitação, afirma a advogada Mariana Saragoça, sócia do Stocche Forbes. “Algumas análises tiveram que ser refeitas, mas não acredito que isso afaste o apetite dos interessados. O leilão tem tudo para ser disputado”, diz ela.

“Este é um dos projetos mais importantes deste ano. Pelo volume de dúvidas levantadas ao longo do processo, há um risco de questionamentos em tribunais de contas, mas a maior parte das questões são técnicas”, afirma o advogado Bruno Aurélio, sócio do Demarest.

Um dos principais questionamentos, inclusive nos pedidos de impugnação, se refere à isenção de ICMS na compra dos trens - que compõe uma parte grande dos investimentos.

O governo paulista buscou dar um benefício fiscal para garantir a isonomia entre os fabricantes de trens. O problema é que apenas a Siemens faz o material rodante no país e, sem uma isenção, os demais fornecedores teriam uma desvantagem - assim como os operadores que fechassem contrato com outros fabricantes. Porém, essa isenção foi inserida em forma de reequilíbrio - ou seja, em caso importação, haverá direito a um ressarcimento posterior do imposto. Alguns grupos, porém, reclamam que a regra não ficou clara e que a falta de isonomia pode persistir.

Na visão de pessoas que apoiaram o projeto, o mecanismo passa segurança suficiente para garantir a isonomia e foi o único caminho viável encontrado para viabilizar a isenção, diante da dificuldade de aprovar medidas do gênero no o Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz).

