



Trecho Angra-Barra Mansa permitirá escoar cargas pelo Porto de Angra além de fomentar o turismo ferroviário com o Trem da Mata Atlântica

O Ministério dos Transportes e a ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) decidiram condicionar o uso de debêntures incentivadas por concessionárias de ferrovias federais ao cumprimento de exigências formais de sustentabilidade.

Esses papéis, que estão entre os principais instrumentos para financiar obras de infraestrutura no país, funcionam como uma espécie de empréstimo coletivo que empresas captam no mercado financeiro. No setor de infraestrutura, movimentaram cerca de R\$ 178 bilhões em 2025.

Em vez de recorrerem a bancos, as companhias lançam títulos que são comprados por investidores. Em troca, pagam juros ao longo do tempo. Como esses papéis têm incentivo fiscal o investidor pessoa física, por exemplo, não paga imposto de renda sobre os ganhos eles se tornam mais atraentes para ambos, o que permite que a empresa capte recursos pagando menos juros.

A partir de agosto, projetos ferroviários que quiserem acessar esse tipo de financiamento terão de comprovar adesão a um programa ambiental validado por um auditor independente.

Hoje, para emitir debêntures incentivadas, a empresa precisa ter um projeto considerado prioritário pelo Ministério dos Transportes, que publica portaria autorizando a operação. Com a mudança, o enquadramento passará a depender também da certificação no chamado Programa de Sustentabilidade para Infraestrutura (PSI), criado em 2024.

As exigências também valem para as concessões de rodovias, embora estas já viessem trabalhando com uma agenda de sustentabilidade mais avançada. Logo, não devem sentir impacto como ocorre com os projetos ferroviários.

Cronograma alterado

A medida foi tema de reunião realizada duas semanas atrás entre membros do governo e representantes das concessionárias de ferrovias. Não houve objeção do setor privado, mas preocupação com os prazos. Pelo cronograma, as empresas

Governo vai condicionar financiamento de ferrovias a compromissos ambientais

Concessão começa com oferta do “corredor Minas-Rio”, que conecta Arcos, Lavras e Varginha a Barra Mansa e Angra dos Reis



ANTT quer cumprimento de exigências formais de sustentabilidade

têm até 13 de março para protocolar seu pedido de enquadramento no PSI, que será usado para comprovar que a empresa tem estrutura para tratar de temas socioambientais e que assumiu compromissos formais na área.

O governo definiu ainda que, a partir de agosto, qualquer projeto que pretenda usar as debêntures incentivadas como forma de financiamento terá de se enquadrar, obrigatoriamente, no primeiro dos três níveis do programa.

No caso das ferrovias, será exigido que a concessionária comprove a adoção de uma política de sustentabilidade organizada, com método de acompanhamento. Não bastará dizer simplesmente que tem um

programa. Será preciso apresentar, até abril, um relatório elaborado por um verificador independente, uma espécie de auditor externo que ateste que aquelas informações são reais.

A exigência passará a valer, de fato, em 22 de agosto. Na prática, isso significa que quem não entrar na fila agora corre o risco de chegar ao segundo semestre sem autorização para emitir debêntures incentivadas.

Documentos complexos

No encontro sobre o assunto, a ANTF (Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários) chamou a atenção para a complexidade dos documentos necessários e disse que há escassez de verificadores independentes no mercado para

atender todas as concessionárias ao mesmo tempo.

A ANTT acatou o pleito e prorrogou o prazo de apresentação do relatório de validação de 13 de março para 13 de abril. Pela programação decidida nesta semana, a homologação final do nível 1 está prevista para 22 de julho, com publicação oficial em 24 de agosto.

“A ANTF vem acompanhando essa regulamentação, e levou à ANTT a preocupação dos prazos. No mais, entendemos ser um movimento importante da agência e do ministério, que tem o apoio do nosso setor”, disse Davi Barreto, diretor-presidente da ANTF.

Ronei Glanzmann, CEO do MoveInfra, movimento formado

pelas concessionárias EcoRodovias, Motiva, Hidrovias do Brasil, Rumo, Santos Brasil e Ultracargo, disse “as debêntures incentivadas e de infraestrutura já mostraram que são ferramentas essenciais para incrementar os investimentos do setor” e que a adesão ao PSI é mais um instrumento de incentivo.

“É iniciativa inovadora e arrojada, alinhada com os compromissos ambientais já assumidos pelas empresas do setor”, disse.

A CNT (Confederação Nacional do Transporte) alertou para que as novas exigências de sustentabilidade e de regras gerais para projetos ferroviários estejam alinhadas ao que se cobra das obras rodoviárias, para que haja alinhamento.

Governo acena com descontos

Do lado do governo, houve sinalização de que está em estudo a possibilidade de haver um desconto de outorgas o valor que é pago pelas empresas ao governo para explorar a concessão como forma de recompensa pelo desempenho ambiental.

Ao todo, a carteira do setor ferroviário tem a expectativa de movimentar mais de R\$ 139,7 bilhões de investimentos em obras, além de R\$ 516,5 bilhões em operações dos trechos.

Para o governo, como as debêntures incentivadas representam renúncia fiscal, faz sentido exigir contrapartidas ambientais das empresas que se beneficiam disso.

A concessão de trechos ferroviários para a iniciativa privada vai ter início em 2026 com a oferta do “corredor Minas-Rio”. A malha já existente mas subutilizada tem 740 km de extensão conecta as cidades mineiras de Arcos, Lavras e Varginha aos municípios fluminenses de Barra Mansa e Angra dos Reis.

Além do chamamento público de trechos, o planejamento do governo federal está concentrado em oito traçados entre 2026 e 2027. A publicação de editais e as datas dos leilões estão distribuídas nos dois próximos anos e incluem obras totalmente novas, além de revitalização de trechos degradados e integração de corredores ferroviários e portos.

Por André Borges - Folhapress