



## Na Mídia

16/12/2023 | [Gazeta do Povo](#)

# Procura-se investidor: por que há tão poucos interessados nos leilões de infraestrutura

Vandré Kramer



*Trecho da BR-381, em Antônio Dias (MG): rodovia teve leilão frustrado em novembro. | Foto: Divulgação/CNT*

Nos últimos meses, dois leilões de infraestrutura preparados pelo governo de Luiz Inácio Lula da Silva (PT) tiveram de ser cancelados em cima da hora devido à falta de interessados. Em agosto, foi um terminal portuário em Porto Alegre e, em novembro, a duplicação da BR-381, também conhecida como “rodovia da morte”, entre Belo Horizonte e Governador Valadares (MG).

Outros leilões, como dois lotes de rodovias no Paraná em um total de 1.077 km, tiveram poucos interessados: a primeira concessão, em agosto, teve dois concorrentes; a segunda, apenas um. Na última quarta-feira (13), apenas

um grupo participou do leilão de um terminal no Porto de Paranaguá – em três tentativas anteriores, ninguém havia se interessado.

Dependendo do modelo de leilão, a baixa concorrência leva a uma menor arrecadação de recursos pelo Estado ou a tarifas mais altas cobradas do usuário dos serviços concedidos. Ou, nos casos extremos, nem uma coisa nem outra: a obra simplesmente não sai.

Por que o investidor sumiu? Especialistas consultados pela Gazeta do Povo elencam várias razões:

- defasagem de projetos e tabelas orçamentárias;
- insegurança jurídica, com frequentes mudanças de regras e interpretações do Judiciário;
- taxa de juros que desestimula o investimento;
- aumento dos juros lá fora e a escassez de recursos de investidores estrangeiros; e
- as dificuldades enfrentadas pelas principais empreiteiras do país após o escândalo de corrupção revelado pela Lava Jato.

A realidade é bem diferente do que se via há mais de dez anos, quando os leilões de concessão de ativos de infraestrutura atraíam mais interessados. Oito grupos disputaram, em janeiro de 2012, o trecho capixaba da BR-101. Em novembro de 2013, sete disputaram o trecho mato-grossense da BR-163. No mês seguinte, houve seis concorrentes na licitação da BR-163, em Mato Grosso do Sul, e oito na disputa pela BR-040, entre o Distrito Federal e Minas Gerais.

Na época, o Brasil vinha de um forte crescimento econômico, lembra a sócia-diretora da área de infraestrutura da KPMG, Tatiana Gruenbaum. Entre 2003 e 2012, o PIB acumulou crescimento de 45,6%. Depois, de 2013 a 2022, o avanço foi de apenas 5,3%, segundo o IBGE. Nesse período, o país atravessou uma forte recessão, do fim de 2014 a 2016, e ainda o impacto da pandemia da Covid-19.

O investimento em infraestrutura caiu abruptamente, apontam números da Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústria de Base (Abdib). O pico, registrado em 2014, foi de R\$ 227,2 bilhões em valores atualizados, na soma de setor público e iniciativa privada. Em 2020, o valor despencou para R\$ 149,7 bilhões em 2020. A partir de então, houve uma recuperação, com perspectiva de desembolsos de R\$ 213,4 bilhões agora em 2023.

Apesar da recuperação dos últimos anos, o investimento está aquém do necessário. Para o Banco Mundial, economias de países emergentes e de crescimento rápido tendem a gastar entre 5% e 7% em infraestrutura. O Brasil tem investido entre 1,5% e 2% do PIB.

### **Projetos brasileiros estão defasados**

A sócia da KPMG aponta que há uma dificuldade para atrair players para investir em infraestrutura no Brasil. Uma das razões é a forma como os projetos de infraestrutura foram estruturados.

“A maioria dos projetos que estão para leilão foi estruturada com tabelas orçamentárias de 2018/2019. Nós tivemos um hiato de quase três, quatro anos sem leilões, após o período Dilma [Rousseff]. Quando os leilões retomaram, eles vieram com o custo de capital e insumos com valores defasados”, diz ela.

Com a pandemia, houve uma forte alta no valor dos insumos e dos serviços da construção civil. Segundo a Fundação Getúlio Vargas (FGV), a alta acumulada desde dezembro de 2019 foi de 51,8%. No mesmo período, a inflação oficial, medida pelo IPCA, foi de 26,6%.

Segundo Gruenbaum, ao analisar os leilões recentes, observa-se que eles foram modelados em uma outra realidade, o que torna o negócio pouco atraente, seja para um investidor nacional ou estrangeiro.

O governo prevê, no Novo Programa de Aceleração do Crescimento (Novo PAC), cerca de R\$ 1,4 trilhão em investimentos em infraestrutura até 2026.

Mas a sócia da KPMG prevê dificuldades para o país cumprir o seu pipeline (conjunto) de projetos se eles não forem revisitados, ou mesmo reduzidos. “Os players locais poderiam ter mais interesse em um pipeline com projetos de pequeno e médio porte que acabariam diminuindo o risco do projeto e do investimento. Isso poderia ser mais atrativo”, diz.

### **Insegurança jurídica é um grande gargalo para a infraestrutura**

Outro complicador para quem quer investir em infraestrutura no Brasil é a insegurança jurídica, apontam os especialistas ouvidos pela Gazeta do Povo.

“O investidor estrangeiro normalmente busca um ambiente econômico e político estável. Ele busca previsibilidade. Atualmente, estamos tendo frequentes mudanças regulatórias e incertezas políticas que acabam desencorajando o investimento de longo prazo”, destaca a sócia da KPMG.

Segundo Alexandre Aroeira Salles, sócio e advogado especializado em infraestrutura do escritório Aroeira Salles, há um somatório de desacertos praticados pelo Estado nos últimos anos. “O país não consegue fazer escolhas políticas e jurídicas que entreguem segurança ao setor privado.”

São, por exemplo, mudanças em regras, jurisprudência e politização das agências reguladoras, que foram criadas justamente para afastar concessões e eventuais privatizações de influências político-partidárias.

Um desses problemas ocorreu durante o governo Dilma Rousseff (PT). De um lado, nas concessões rodoviárias, optou-se por uma estratégia de limitar o preço dos pedágios. De outro, também se limitou a taxa interna de retorno (TIR), ou seja, a rentabilidade do projeto para o investidor. “Foi um desserviço muito grande, pois afetou o aspecto econômico-financeiro e criou um contencioso enorme”, diz o especialista da Aroeira Salles.

A possibilidade de retroceder em regras já estabelecidas também pode afugentar interessados. “Isso deixa os potenciais investidores ainda mais ressabiados”, diz Rafael Souza, pesquisador do Centro de Estudos em Regulação e Infraestrutura da Fundação Getulio Vargas (FGV Ceri).

Um questionamento comum é quando há necessidade de haver reequilíbrios contratuais. Os especialistas em infraestrutura apontam que é difícil haver um consenso nas conversas iniciais e a questão acaba se desdobrando em pleitos, arbitragens e processos judiciais que, muitas vezes, demoram e têm custo muito elevado.

**“As empresas têm medo de entrar em um projeto em que tenham de pedir reequilíbrio de contrato ou que tenham de renegociar alguma coisa, porque é muito difícil hoje em dia renegociar um contrato de concessão”, diz Virgínia Mesquita, advogada especializada em infraestrutura da Demarest.**

Ela lembra que os projetos de investimento são intensivos em capital. Uma demora para assegurar o reequilíbrio econômico-financeiro pode significar a “morte” do projeto, com obras paradas.

### **Questões macroeconômicas, como os juros, são importantes**

Questões macroeconômicas também afetam a vida dos investidores nacionais e estrangeiros. Um dos principais problemas é a elevada taxa de juros brasileira. “Em um cenário com maior potencial de risco, isto acaba sendo mais uma fonte de desestímulo para os investimentos”, destaca Salles.

O investidor está de olho especialmente na taxa de juro de longo prazo. “É uma questão bem complicada no Brasil, onde há muita instabilidade.” Outro agravante é que historicamente as taxas são elevadas.

**“As taxas afetam a entrada do investidor. Ele vai preferir investir em um título público a aplicar seus recursos em infraestrutura, que oferecem uma taxa interna de retorno que oscila entre 8% e 10% ao ano”, diz Mesquita.**

### **Xadrez global também pesa nos investimentos em infraestrutura**

O cenário está mais restritivo para investimentos devido à alta inflação global, que fez algumas das maiores economias aumentarem suas taxas de juro. “Por si só, o investidor brasileiro não tem capacidade de fazer os investimentos necessários. Não há dinheiro sobrando e é preciso olhar para os recursos externos”, diz Salles.

A disponibilidade de capital externo para o Brasil está diminuindo. Segundo o Banco Central (BC), de janeiro a outubro, entraram US\$ 44,9 bilhões em recursos estrangeiros para o setor produtivo, 40% menos que no mesmo período do ano passado.

Nesse cenário de recursos mais escassos, há a concorrência com países do Oriente Médio, como a Arábia Saudita, que estão investindo fortemente em infraestrutura. “As empresas estrangeiras acabam olhando para onde há um ambiente mais seguro e de menor burocracia”, destaca o especialista do Aroeira Salles.

### **Lava Jato afetou setor de engenharia pesada**

Outra dificuldade veio com a Lava Jato, o escândalo de corrupção que envolveu Petrobras, grandes construtoras e o PT. A consequência para o segmento de engenharia pesada foi que muitas empresas ficaram com a liquidez comprometida, foram diluídas ou então desapareceram do mercado.

**“Envolveu muito mais as empresas do que os empresários envolvidos em ilícitos. Comprometeu de maneira muito assustadora o setor de engenharia pesada”, diz Mesquita, da Demarest.**

Especialistas ouvidos pela Gazeta do Povo apontam que ficaram no mercado as empresas de menor porte e as intermediárias, que, por si só, não conseguem assumir obras de alta complexidade. Elas precisam atuar por meio de consórcios ou operarem em conjunto para atender às necessidades.

A advogada lembra que as empresas do setor não têm apetite para projetos muito grandes, então, o governo precisa ter uma sensibilidade de, muitas vezes, fatiar alguns projetos. “Fica complicado colocar projetos de extensões brutais.