



Na Mídia

14/11/2024 | [Valor Econômico](#)

Brasil vive maratona de leilões rodoviários

Se todos os certames forem bem-sucedidos, 2024 será recorde em concessões rodoviárias - e 2025 também pode ser agitado

Domingos Zapparoli



Os investidores contam com uma recheada agenda de leilões rodoviários no fim de 2024 e início de 2025. Em 28 de novembro, o governo de São Paulo programa levar ao martelo a concessão da Nova Raposo, um trecho de 92

quilômetros entre a capital paulista e Cotia, abrangendo dez municípios. O edital prevê R\$ 7,3 bilhões em investimentos ao longo de 30 anos. Em dezembro, o Ministério dos Transportes programa cinco certames com lotes que reúnem trechos de rodovias federais e estaduais.

A maratona tem início no dia 5 de dezembro com o leilão da Rota da Celulose no Mato Grosso do Sul, 870 quilômetros ligando Três Lagoas, Campo Grande, Bataguassu e Nova Alvorada do Sul, com capex (despesas de capital) de R\$ 6 bilhões. No dia 12 estão previstos dois leilões. Um é o da Rota Verde em Goiás, que conecta Rio Verde, Goiânia e Itumbiara, com investimento de R\$ 4 bilhões. O outro é o leilão do Lote 3 das Rodovias Integradas do Paraná, que faz a ligação da região norte do Estado com o porto de Paranaguá, com capex de R\$ 9,8 bilhões.

No dia 19 será a vez do Lote 6 das rodovias do Paraná, que vai da região oeste do Estado, na fronteira com Paraguai e Argentina, até o porto de Paranaguá, e demandará R\$ 12,6 bilhões. O Ministério dos Transportes pretende realizar no mesmo dia o leilão da ponte que liga São Borja, no Rio Grande do Sul, a Santo Tomé, em Corrientes, na Argentina.

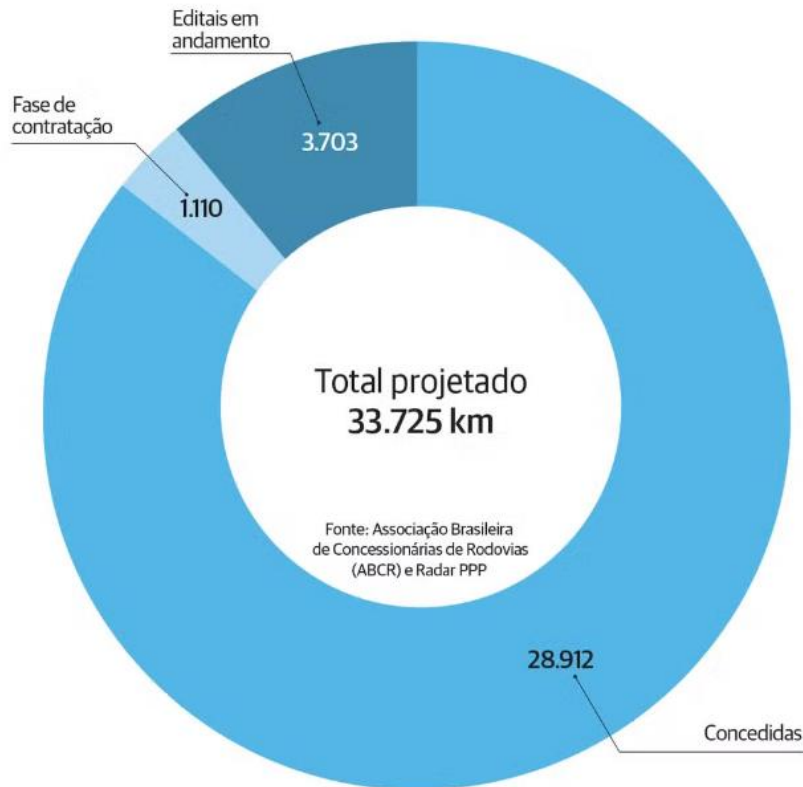
Se todos os leilões forem bem-sucedidos, 2024 será o ano recorde em concessões rodoviárias. Até outubro já foram realizados quatro leilões federais e dois do governo de São Paulo. O primeiro em abril, com a concessão de 213 quilômetros de rodovias que ligam a região do Alto Tietê, na Grande São Paulo, ao litoral sul do Estado. O consórcio Novo Litoral, liderado pela Companhia Brasileira de Infraestrutura (CBI), assumiu compromisso de investir R\$ 4,3 bilhões em 30 anos.

No fim de outubro, o governo paulista leiloou a Rota Sorocabana, um total de 460 quilômetros de rodovias localizadas na região sudoeste paulista. O vencedor foi o grupo CCR, que se comprometeu com investimentos de R\$ 8,8 bilhões em 30 anos.

A temporada 2024 de concessões federais teve início em abril, quando o consórcio EPR Mineira, formado pelas empresas Perfin e Equipav, assumiu o compromisso de investir R\$ 8 bilhões em 30 anos no trecho de 232 quilômetros da BR-040/MG entre Belo Horizonte e Juiz de Fora. Em agosto foi realizada a concessão do trecho de 296,3 quilômetros da BR-381/MG, entre Belo Horizonte e Governador Valadares. A 4UM FIP em Infraestrutura de Responsabilidade se comprometeu com um investimento de R\$ 9,34 bilhões.

RODOVIAS PRIVADAS

Malha rodoviária concedida e evolução previstas com licitações programadas a partir de outubro de 2024 – em km



Em setembro foi a vez da concessão da Rota dos Cristais, trecho de 594,8 quilômetros da BR-040 que vai de Cristalina, em Goiás, à capital mineira, Belo Horizonte. A vencedora foi a francesa Vinci Highways, a primeira empresa estrangeira a arrematar uma rodovia federal desde 2007. O investimento em 30 anos é de R\$ 12 bilhões.

No último dia de outubro, foi batido o martelo para a concessão da Rota do Zebu, trecho de 439 quilômetros da BR-262 em Minas Gerais entre Uberaba e Betim. A proposta vencedora foi da gestora de investimentos Kinea em parceria com a Way Brasil, que se comprometeram com um capex de R\$ 4,4 bilhões em 30 anos.

Para 2025 o Ministério dos Transportes já tem programado seis leilões até julho: as BRs-040 e 495, entre Juiz de Fora (MG) e Rio de Janeiro (RJ), a BR-364 em Rondônia, a Rota do Agro entre Rio Verde (GO) e Rondonópolis (MT), a Rota do Agro Central entre Vilhena (RO) e Cuiabá (MT) e os Lotes 4 e 5 da Rodovias Integradas do Paraná.

O governo paulista prevê outras três concessões no próximo ano: a Rota Paranapanema, a Rota Mogiana e o Circuito das Águas.

“O modal rodoviário conta hoje com um pipeline de projetos e fluxo de leilões. Isso permite ao setor privado planejar seus investimentos”, diz Natália Marcassa, CEO da MoveInfra, movimento pró-infraestrutura que reúne CCR, EcoRodovias, Rumo, Santos Brasil, Ultracargo e Hidrovias do Brasil.

Uma característica dos leilões rodoviários nos últimos seis anos é o baixo nível de concorrência, com poucas propostas para cada ativo, uma ou duas. As exceções foram os leilões da Rota dos Cristais e da Rota Sorocabana, com quatro propostas em cada um. No certame da Rota do Zebu, foram apenas dois proponentes.

“Não falta interesse no mercado. O que existe é uma grande oferta de ativos e uma atuação mais seletiva dos investidores”, diz o advogado Bruno Aurélio, sócio-especialista em infraestrutura do escritório Demarest.

Segundo Aurélio, o modal rodoviário se destaca entre as oportunidades de investimentos no Brasil em infraestrutura de transportes por apresentar aos investidores um ambiente maduro de negócios, com concessões sendo realizadas desde os anos 1990. “O investidor conhece o custo operacional e as taxas de retorno. Mais importante, a remuneração vem do recolhimento de pedágio, não depende de repasses do governo”, diz o advogado. “A tendência é que os bons projetos rodoviários sempre atraiam interessados, mesmo que em pequeno número”, afirma.

O problema é que a quantidade de bons projetos rodoviários capazes de atrair investidores privados é declinante, segundo os especialistas. “Nem toda rodovia possui um fluxo de passagem capaz de gerar retorno financeiro ao investidor apenas com a cobrança de tarifas”, diz Marcassa. “Algumas rodovias vão precisar de uma contrapartida pública.”

Uma alternativa seria o estabelecimento de Parcerias Público-Privadas (PPPs) para as rodovias menos atrativas. Esse já é um tema que frequenta as rodas de discussões entre os especialistas em infraestrutura rodoviária. “A dificuldade é o governo federal apresentar aos investidores uma engenharia financeira crível”, diz Marcassa.

As concessões rodoviárias possuem contratos de 30 anos. O governo precisaria garantir sua contrapartida de recursos para uma PPP com esse prazo. Uma alternativa seria a emissão de títulos da dívida pública vinculados aos recursos comprometidos. Outro mecanismo seria estabelecer uma reserva para essa finalidade no orçamento federal pelo período de duração da concessão. “Algo um tanto improvável na conjuntura política atual”, admite Marcassa. “Mas não falta benchmarking internacional sobre o tema.”

Pesquisa da Confederação Nacional do Transporte (CNT) feita em 2023 detectou que 76,6% das rodovias sob gestão pública no país apresentam qualidade regular, ruim ou péssima. Entre as rodovias sob concessão, o patamar de desaprovação é bem menor, de 23,4%.

