

Primeiros leilões de Lula têm baixa procura

Primeiros leilões do governo Lula 3 têm poucos interessados

Juros altos e contratos problemáticos do passado diminuíram atratividade

Thiago Bethônico

São Paulo Os primeiros leilões de estradas, portos e aeroportos da atual gestão de Luiz Inácio Lula da Silva (Lula) tiveram algo em comum: poucos interessados. A maioria teve só dois concorrentes, número fraco ante o histórico headliner e considerado frustrante pelo setor. Há uma década, licitações tinham quase sempre...

De janeiro de 2023 para cá, o governo transferiu a iniciativa privada sete ativos de infraestrutura. Foram dois lotes de rodovias no Paraná, um aeroporto no Rio Grande do Norte — que passou por relicitação — e quatro terminais portuários no Nordeste.

Um leilão de terminal em Porto Alegre, previsto para agosto, foi cancelado por falta de propostas. As licitações de aeroportos tiveram média de 1,8 participante.

Especialistas e representantes do setor apontam que não há um único motivo para a baixa competitividade dos primeiros leilões de Lula 3. No entanto, afirmam que os juros elevados e o fantasma das concessões problemáticas de outras gestões ajudam a explicar o atual desinteresse da iniciativa privada nos ativos.

Os números fracos vêm em um momento em que o governo movimentou suas fichas para fazer da infraestrutura uma de suas vitrines.

Além dos bilhões prometidos pelo Plano Nacional de Logística dos Transportes anunciado em uma nova política de licitação, entre outras medidas para melhorar o ambiente regulatório, atrair capital e desviar investimentos.

A pista trata o tema como prioridade, e o ministro Fernando Haddad já disse que o governo espera fazer 15 leilões nos próximos quatro anos.

As últimas concessões feitas foram de estradas no Paraná, que somam 1.077 quilômetros de vias. O primeiro lote, leilado em agosto, teve dois concorrentes. O outro pacote, concedido no mês seguinte, contou com um único interessado.

O número de participantes foi bem abaixo do que foi visto na era petista. Lava Jato — operação que abalou o setor de infraestrutura brasileiro.

Em 2011, por exemplo, o leilão da BR-427 teve cinco concorrentes. No ano anterior, a concessão da BR-101 teve o dobro de disputantes.

Para Luiz Felipe Pinto Lima Graziano, sócio do Giamundo Neto Advogados, a falta de atratividade não é reflexo de um problema com o atual governo.

"O maior fator é a taxa de juros, o custo financeiro. Um projeto de infraestrutura de longo prazo pressupõe a existência de uma taxa de retorno do investimento, a TIR [taxa interna de retorno], que remunera o capital investido pelo empreendedor. Com uma Selic a 12,25% que temos hoje, fica mais complexo atrair o capital privado para investimentos que pressupõem a assunção de riscos", diz.

Graziano lembra que concessões de infraestrutura são projetos intensivos em capital. No atual contexto de juros altos no mundo todo, faz mais sentido para o investidor aplicar em algo com retorno garantido do que alocar recursos em projetos que tem risco de construção, risco político, entre outros.

Concessões de infraestrutura em 2023

Primeiros leilões de concessão do governo Lula tiveram menos de dois concorrentes em média



Trecho de estrada do PR concedida em leilão com apenas um interessado. (Divulgação/Governo do Paraná)

“Não vemos grande atratividade nesses projetos que foram montados nem um banco [BNDES] com uma política, não de taxa de juros subsidiada, mas que seja antieconômica”

Natalia Marçassa CEO do Moverfra

Avaliação parecida é feita por Natalia Marçassa, CEO do Moverfra, associação que reúne seis dos principais grupos de infraestrutura do país, comoCCR, Econórdias, Rumo, Santos Brasil, Ultracargo e Hidrovias do Brasil. “A taxa de juros está alta, não vemos grande atratividade no retorno desses projetos que foram montados, e também não vemos um banco [BNDES] com uma política, não de taxa de juros subsidiada, mas que seja antieconômica”, diz.

Segundo ela, o BNDES poderia voltar a oferecer o chamado empréstimo ponte, que é fiscal no curto prazo. “Se eu tomo um financiamento agora numa taxa de juros muito alta, que sabemos que nos próximos anos vai com tendência de baixa, eu vou ficar casada nesta taxa alta. Isso acaba afastando investidores, porque todos esses projetos dependem de financiamento”, diz.

A Folha uma pessoa diretamente envolvida com as

para vir mais competidores no próximo leilão, da BR-384. “Nossa aposta maior é a partir do leilão da BR-427/GO, que já vai adotar todas as mudanças da nova política pública”.

A pasta ainda afirmou que aposta nos chamados mudibons (apresentação a investidores) para aumentar a atratividade.

Também por nota, o Ministério dos Portos e Aeroportos relatou o baixo número de participantes em concessões recentes.

“Considera-se que o êxito de um leilão de infraestrutura não é determinado necessariamente pela quantidade de participantes do certame. O principal objetivo que a infraestrutura se dá de fato concedida à iniciativa privada, obedecendo os dois requisitos trazidos no instrumento licitatório”, disse, acrescentando que a qualidade dos agentes econômicos interessados também é relevante.

Sobre os terminais portuários, a pasta disse ter visto um grande entusiasmo do mercado, refletido nos leilões, que tinham lances mínimos de R\$ 1.

Outro fator que ajuda a explicar o baixo interesse são as concessões problemáticas do passado. Uma série de rodovias, aeroportos e ferrovias administrados pela iniciativa privada está com problemas, o que inclui desequilíbrio financeiro, obras atrasadas e investimentos não realizados. No jargão do setor, são os chamados “contratos estressados”.

O próprio Ministério dos Transportes admite que muitas empresas não estão participando dos leilões por causa desse problema.

Atualmente, grupos de infraestrutura vêm mantendo conversas com o governo federal para buscar soluções para esses pontos.

“As companhias acabam tendo balanço comprometido por esses ativos, além de ter de ficar explicando para os investidores por que esse assunto não se resolve. Ai o investidor tem menos apetite de entrar num negócio novo”, diz Marçassa, do Moverfra.

Para Graziano, o medo de frustração com a viabilidade dos contratos, considerando o histórico de ativos devolvidos ou em péssima situação, também explica o desinteresse.

Fernando Vermilha, advogado especialista em infraestrutura, pensa diferente. “Claro que tem algumas situações ruins para o mercado, como o governo não ter reequilibrado os contratos quando deveria fazê-lo. Mas isso, por si só, não é determinante para que tenha uma desconfiança”, diz.

Veículo: Impresso -> Jornal -> Jornal Folha de S. Paulo

Seção: Mercado Caderno: A Pagina: 21