

Leilões prometem R\$173 bilhões em investimentos

VINICIUS NEDER
vinci.neder@globo.com.br

A agenda de 2024 das privatizações de infraestrutura promete contratar pelo menos R\$ 173 bilhões em investimentos para os próximos anos. Estão no radar leilões de, no mínimo, 56 concessões e parcerias público-privadas (PPPs) federais e estaduais. Para especialistas e executivos, as concessões encontram agora um cenário menos incerto do que um ano atrás.

Serviços de água e esgoto — projetos, geralmente, estaduais —, trechos rodoviários, arrendamentos portuários e linhas de transmissão de eletricidade são os destaques nas licitações previstas para este ano.

O total de projetos foi compilado pelo GLOBO a partir de informações do BNDES — que trabalha na modelagem de 138 concessões e PPPs, com um potencial de mobilizar R\$ 268 bilhões em obras — e dos ministérios dos Transportes, de Portos e Aeroportos e de Minas e Energia. Foram considerados os maiores investimentos — no caso do BNDES, apenas os aportes em três projetos de saneamento.

Na “fábrica de projetos” do banco de fomento, a perspectiva é que neste ano sejam escolhidos operadores para administrar o saneamento em 75 cidades de Sergipe (aporte total calculado em R\$ 6,2 bilhões), em 48 municípios de Rondônia (R\$ 6,7 bilhões) e em Porto Alegre (R\$ 5,3 bilhões). Se der tempo de fazer o leilão do projeto para operar água e esgoto de 185 cidades de Pernambuco, poderiam ser contratados mais R\$ 16,5 bilhões em obras, valor não contabilizado na compilação.

— O banco tem se pautado por tentar soluções mais inclusivas o possível, com modicidade tarifária (privilegiando tarifas baixas) — afirma Luciene Machado, superintendente de Estruturação de Projetos do BNDES, destacando que o modelo de dividir estados em blocos geográficos tem esse objetivo.

‘RUIDO NO SANEAMENTO’

No caso do saneamento, ainda em 2022, o gabinete de transição do novo governo do PT começou a falar em mudanças no marco legal do setor, aprovado pelo Congresso em 2020, para incentivar a participação privada. Feitas em abril, as alterações facilitaram as PPPs e deram uma sobrevida à prestação de serviços pelas companhias estaduais, o que foi alvo de críticas. Especialistas creem que as mudanças poderão atrasar investimentos, mas, para Marilene Ramos, diretora de Relações Institucionais e Sustentabilidade do grupo Águas do Brasil, o resultado final ficou melhor do que o inicialmente sinalizado.

— Pensando de forma



Na pista. Rodovias concentram o maior investimento, R\$122 bilhões. Entre as estradas previstas está a BR-040, que liga Rio e Brasília e será dividida em três concessões

CONCESSÕES DE INFRAESTRUTURA

MAIS DE R\$ 170 BI EM INVESTIMENTOS

Em 2024, estão previstos 56 leilões. Rodovias, saneamento e energia são destaques

pragmática, na verdade, quem quer fazer a concessão plena, regionalizada, tem os instrumentos. O que se abriu foi uma brecha para quem já não queria fazer (concessões) — resume Marilene, ressaltando que há demanda de cidades médias que podem fazer concessões por conta própria.

No setor elétrico, as linhas de transmissão serão novamente o destaque — em dezembro, a licitação mais recente contratou R\$ 21,7 bilhões em obras. Segundo o Programa de Expansão da Transmissão (PET), do Ministério de Minas e Energia (MME), serão contratados mais R\$ 24,7 bilhões em duas licitações este ano. A próxima, prevista para março, prevê a construção e a operação de 6,5 mil quilômetros de linhas, em 15 lotes, com investimento de R\$ 20,5 bilhões, informou o MME.

Segundo José Guilherme Souza, chefe da área de infra-

estrutura da Vinci Partners, gestora que administra R\$ 65 bilhões em investimentos, “demorou um tempo” até o novo governo se ajustar e organizar a governança das concessões de infraestrutura, mas “algumas coisas começaram a entrar nos eixos”.

— No meio disso tudo, o setor de energia elétrica não para — disse Souza, ressaltando que a Vinci manterá o foco de seus investimentos nas áreas em que já atua: energia elétrica, saneamento e transporte. Para Cláudio Frischtak, presidente da Inter.B Consultoria, a perspectiva é de mais investimentos em infraestrutura em 2024, mas o crescimento poderia ser maior:

— Se houvesse um ambiente um pouco melhor, se tivesse menos ruído no setor de saneamento básico, poderíamos dar um salto um pouco mais ambicioso (nos investimentos).

No caso das rodovias, o Ministério dos Transportes

anunciou neste mês que pretende fazer leilões de 13 trechos este ano e contratar R\$ 122 bilhões em investimentos. No rol de projetos está a BR-040, que liga o Rio a Brasília e será agora dividida em três concessões.

DÚVIDAS SOBRE APETITE

O valor previsto em investimentos representa um aumento em relação a anos anteriores. Em 2022, os leilões de venda e concessão de ativos públicos à iniciativa privada realizados na B3 movimentaram R\$ 85 bilhões.

Ainda pairam dúvidas, contudo, sobre o tamanho do apetite de operadores e investidores. Ano passado, foi cancelada a licitação de um trecho da BR-381, entre Belo Horizonte e Governador Valadares, em Minas Gerais, diante da falta de interessados.

Para Henrique Lagos, sócio da área de infraestrutura do escritório Mattos Filho, mesmo assim, as rodovias, ao la-

do dos arrendamentos portuários, serão os destaques nas concessões de infraestrutura este ano, após um “freio de arrumação” em 2023.

Já o Ministério de Portos e Aeroportos, recriado no novo governo do PT, tirou o foco da privatização da operação — ou seja, da venda de companhias docas estatais, como a Autoridade Portuária de Santos, que administra o maior terminal da América Latina —, mas não desistiu de conceder áreas dos portos a operadores privados. A demanda se deve à força das exportações de matérias-primas. Tanto que o ministério prevê para este ano leilões de 15 arrendamentos em diversos terminais portuários, que deverão contratar R\$ 8 bilhões em investimentos.

No caso das rodovias, segundo Lagos, uma particularidade é que o mercado tem operadores consolidados, como CCR, EcoRodovias e Arteris, e muitos projetos são em trechos estudados há anos. Assim, os in-

vestidores têm mais informações para decidir — o presidente do Grupo CCR, Miguel Setas, disse ao GLOBO que mira um “crescimento seletivo em ativos novos e existentes” de rodovias.

Com tantas rodovias concedidas no país, um próximo passo poderá ser o desenho de concessões menores, com investimento não tão elevado, para atrair operadores de médio porte, ou contratos com menos obras de ampliação e mais manutenção, diz Luciene, do BNDES.

Pablo Sorj, da área de infraestrutura da consultoria jurídica Mattos Filho, ressaltou duas outras tendências. Uma é a perspectiva de mais operações de fusões e aquisições, ou seja, as em presas podem buscar oportunidades adquirindo concessões já em operação ou as companhias donas delas — o que foi confirmado por Setas, da CCR, para o caso dos aeroportos. A segunda tendência é que as empresas recorram, cada vez mais, à emissão de títulos de dívida (debêntures) como fonte de financiamento.

BNDES MUDA SEU PAPEL

O BNDES tem lançado cada vez mais mão desses títulos para financiar os projetos. Ano passado, foram R\$ 14,5 bilhões por essa via, um movimento de continuidade em relação à gestão anterior do banco, mas, ao mesmo tempo, há sinais de mudança.

Nos primeiros governos do PT, o BNDES era protagonista como fonte de financiamentos de baixo custo para garantir a viabilidade das concessões. Desde 2018, com o fim dos juros subsidiados, aprovado no governo Temer e consolidado na gestão Bolsonaro, o banco focou na estruturação dos projetos e passou a atuar como coordenador dos financiamentos, tentando atrair outros bancos e investidores, e como assessor financeiro do governo ou ministério responsável pela concessão.

Com a volta do PT, o sinal é de mais financiamentos, mas a volta de juros subsidiados depende de aprovação no Congresso. Segundo o ex-ministro Nelson Barbosa, diretor de Planejamento e Estruturação de Projetos do BNDES, “a área de crédito e financiamento voltou a ter uma prioridade grande”. Ano passado, o banco liberou R\$ 57,4 bilhões para infraestrutura, 24% acima de 2022, como antecipou o GLOBO, mas isso não significa pisar no freio da estruturação.

— Não há oposição: ou estrutura projeto ou faço financiamento. Podemos fazer os dois, o BNDES tem capacidade de fazer os dois bem, como estamos vendo neste ano — afirma Barbosa, ressaltando a intenção de buscar mais projetos para estruturar.

Veículo: Impresso -> Jornal -> Jornal O Globo - Rio de Janeiro/RJ

Seção: Economia Pagina: 11