



Na Mídia

26/04/2021 | [Valor Econômico](#)

Leilão da BR-153 deverá atrair baixa concorrência

Marcada para esta quinta, disputa será menor devido a alto volume de investimentos e grande estoque de projetos rodoviários

Taís Hirata

Corredor no Centro-Oeste

Concessão da BR-153/080/414

Extensão
850,7 km

Investimento
R\$ 7,8 bilhões

Prazo da concessão
35 anos

TIR de referência
8,47% ao ano

Tarifa de pedágio
R\$ 12,175 (pista simples) e
R\$ 17,045 (pista dupla)*

Critério do leilão
Maior desconto sobre tarifa-teto
(até 16,25%) e depois maior outorga



Fonte: Ministério da Infraestrutura. * A cada 100 km.

O leilão da rodovia BR-153, entre Tocantins e Goiás, deverá ser bem-sucedido, porém, a expectativa é de baixa competição, segundo analistas que acompanham o processo. A entrega das propostas será realizada hoje, na sede da B3, em São Paulo. A disputa pelo ativo está marcada para esta quinta-feira (29).

A baixa disputa não é fruto de problemas na estruturação do projeto - pelo contrário, o edital foi elogiado no setor. Porém, trata-se de um contrato desafiador: uma via extensa, de 850 quilômetros, e um volume alto de investimentos, de R\$ 7,8 bilhões em obras, além de outros R\$ 6,2 bilhões em custos operacionais.

Além disso, este será o primeiro de uma série de megaleilões rodoviários, entre eles, os da BR-381 (em Minas Gerais), que prevê investimentos de R\$ 7 bilhões, e da rodovia Dutra (entre São Paulo e Rio de Janeiro), com R\$ 14,5 bilhões em obras. A avaliação é que operadores do setor poderão guardar suas fichas para as futuras oportunidades.

O próprio governo reconhece que a concessão, dentro do portfólio de projetos, é o menos atrativo e, por isso mesmo, optou por fazer o leilão antes dos demais.

“Não é um leilão que gera tanta euforia como a Dutra, que será o principal projeto do governo federal. Mas é uma rodovia com bastante apelo e interesse”, afirma Bruno Aurélio, do Demarest.

Pelo alto volume de investimento, a disputa deve ficar entre grandes grupos. “Não se espera tanta concorrência, mas os maiores operadores nacionais deverão participar”, diz Mario Saadi, sócio do Tauil & Chequer Advogados.

As três companhias mais tradicionais do setor - CCR, Ecorodovias e Arteris - chegaram a anunciar que estudavam o projeto. Porém, há dúvidas sobre o nível de interesse, considerando os próximos leilões que estão por vir. A previsão é que ao menos a CCR faça uma oferta.

Há ainda a expectativa de que um novo entrante - um grupo europeu - participe da concorrência. Outro possível interessado é a Global Logistic Properties (GLP), que tem mostrado preferência por rodovias com perfil de carga, como é o caso da BR-153.

“A concessão está localizada em uma região importante de expansão do agronegócio, então a demanda tende a crescer”, aponta Maurício Endo, sócio da KPMG.

O projeto é considerado emblemático porque traz inovações aguardadas pelo setor. “A modelagem traz aspectos revolucionários para projetos federais, como a inclusão de mecanismos de compartilhamento de demanda [nos cinco primeiros anos], proteção cambial e ‘dispute boards’ [comitês de resolução de divergências]”, diz Letícia Queiroz de Andrade, sócia do Queiroz Maluf.

Outra novidade positiva é o critério de escolha do grupo vencedor, que será híbrido, aponta Lucas Sant'Anna, sócio do Machado Meyer Advogados. Tradicionalmente, os leilões de rodovias federais se pautaram pelo maior desconto na tarifa de pedágio. Com o novo modelo, os concorrentes poderão oferecer deságios até um limite de 16,25%. Depois, passa a contar o maior valor de outorga. O objetivo é evitar que um grupo ofereça um preço baixo demais, para vencer a disputa, mas que depois tenha problemas econômicos durante o contrato.

O temor é fruto de um histórico traumático de concessões leiloadas durante o governo de Dilma Rousseff, que fracassaram, em parte, porque as ofertas se mostraram insustentáveis no longo prazo. Foi o caso da própria BR-153. Esse mesmo trecho já foi operado pela Galvão Engenharia, que venceu o leilão, em 2014, com um deságio de 42,4%. Anos depois, porém, foi decretada a caducidade da concessão, sem a realização dos investimentos.

O leilão tem sido alvo de questionamentos por parte de representantes do Estado de Tocantins, que tentam suspender a concorrência, conforme antecipou o Valor. Parlamentares chegaram a apresentar uma representação no Tribunal de Contas da União (TCU) para barrar a concessão. A crítica é em relação ao cronograma de investimentos do projeto, que teria priorizado obras em Goiás, em detrimento às melhorias em Tocantins. Porém, a

área técnica do tribunal já considerou os argumentos improcedentes. A expectativa do Ministério de Infraestrutura é que o calendário se mantenha.

Procuradas, Ecorodovias, Arteris e GLP preferiram não comentar. A CCR afirmou, em nota, que avalia todas as oportunidades de mercado e que a BR-153 “traz riscos e desafios específicos, que serão considerados dentro da política de investimentos” do grupo.

