



Na Mídia

17/05/2021 | [Valor Econômico](#)

Concessão do Litoral Paulista atrai, mas tem desafios

Projeto poderá atrair novos operadores do setor, avaliam governo de SP e analistas

Taís Hirata



A nova concessão de rodovias do Litoral Paulista, cujo leilão foi marcado para 15 de setembro, é vista no mercado como um projeto interessante, que poderá atrair diversos operadores, mas também com desafios ambientais, urbanos e de demanda.

O contrato, de 30 anos, prevê R\$ 3 bilhões de investimentos, sendo que R\$ 1,6 bilhão terá de ser aplicado já nos cinco primeiros anos. O lote tem 222 quilômetros e inclui trechos da rodovia Mogi-Bertioga e da SP-055, passando por Santos, Praia Grande e Peruíbe. Vencerá a disputa o grupo que oferecer o maior valor de outorga fixa, cujo mínimo foi fixado em R\$ 30,75 milhões.

Novo projeto em SP

Governo paulista lança edital para concessão no litoral



Fonte: Artesp

A expectativa do governo paulista é que o leilão atraia operadores novos no mercado brasileiro, afirma Tarcila Reis Jordão, subsecretária de Parcerias do Estado. “Esperamos uma competição maior do que a que temos visto nas licitações recentes.

É um projeto ideal para novos grupos. O volume de investimentos não é tão alto, em comparação com outras concessões. Isso facilita a entrada de atores internacionais.”

Como o edital acaba de ser publicado, na última sexta-feira, ainda é cedo para dimensionar a real concorrência. Porém, por ser um projeto do governo paulista, que tem tradição no setor e economia mais sólida, a percepção inicial é que haverá mais de um interessado. “Um dos atrativos é o próprio fato de ser uma concessão do Estado de São Paulo, que tem um histórico de segurança jurídica”, afirma Bruno Aurélio, sócio do Demarest.

No entanto, há também desafios. Um deles é a demanda de passageiros, já que a rota concorre com o sistema Anchieta-Imigrantes (sob concessão da Ecorodovias) e tem um fluxo de passageiros muito focado em veículos leves, com maior sazonalidade, avalia Alberto Sogayar, do MAMG Advogados.

O governo buscou minimizar a questão e incluiu um mecanismo de compartilhamento dos riscos de demanda. Pelo contrato, caso o fluxo fique 12% abaixo ou 12% acima do previsto, haverá um ressarcimento automático - que pode ser tanto em favor da empresa, caso a movimentação fique abaixo do esperado, quanto do governo, caso fique acima.

A nova concessão prevê o compartilhamento de riscos entre governo e concessionária, além de facilitar reequilíbrios. Outra preocupação é o licenciamento ambiental, que é de responsabilidade da concessionária. “O trecho está em uma área sensível de preservação ambiental, então deverá ser um foco de atenção”, diz Luis Souza, do Souza, Mello e Torre Advogados.

A passagem da via por trechos urbanos, o que deve demandar desapropriações, também agrega complexidades às obras, observa Bruno Aurélio.

Em relação ao licenciamento, Jordão destaca que os estudos técnicos foram feitos pelo IFC (International Finance Corporation), que têm padrões altos em suas análises ambientais, diz ela.

Há ainda um fator externo que impacta a concorrência: hoje, o país tem um extenso estoque de projetos rodoviários importantes, como a rodovia Dutra. “Alguns grupo terão de selecionar, concentrar esforços nos projetos mais estratégicos”, pondera André Freire, sócio do Mattos Filho.

Ainda assim, a avaliação é que as grandes empresas vão ao menos avaliar o ativo, que também é uma janela de entrada para operadores novos. “Para os ‘players’ recorrentes, o projeto não deve ser prioridade. Ao mesmo tempo, um leilão como o da Dutra não é para qualquer um, então este lote tende a atrair novos entrantes”, diz o sócio do Demarest.

Para Sogayar, a Ecorodovias é um forte concorrente, porque já opera o sistema Anchieta-Imigrantes e, portanto, conhece os desafios da região. Além disso, o grupo pode ter interesse em consolidar sua hegemonia no trajeto entre a capital e Santos. Em teleconferência na última sexta, a companhia citou o lote do Litoral Paulista como um dos três projetos em estudo - ao lado da Dutra e das concessões do Paraná.

A empresa também acaba de firmar um acordo importante com o governo paulista que encerrou uma série de disputas judiciais e garantiu uma extensão por mais sete anos de sua concessão Ecovias dos Imigrantes, o principal ativo do grupo.

Para as concessionárias que atuam no Estado, a resolução dos diversos passivos regulatórios com o governo se tornou um fator de peso. Hoje, as empresas acumulam discussões bilionárias sobre pendências existentes há mais de dez anos.

Com o objetivo de evitar disputas, os projetos novos já trazem mecanismos para facilitar a resolução de problemas, destacou o diretor-geral da Agência de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp), Milton Persoli. O edital do Litoral Paulista prevê, por exemplo, que a compensação de desequilíbrios contratuais seja feita, no mínimo, a cada quatro anos, nas revisões tarifárias - uma forma de “passar a limpo” os contratos periodicamente. “A ideia é dar mais segurança, tanto para as empresas quanto para a agência reguladora. Estamos resolvendo os problemas do passado, mas queremos evitar a geração de novos passivos”, diz ele.

