



## Na Mídia

19/08/2021 | [Valor Econômico](#)

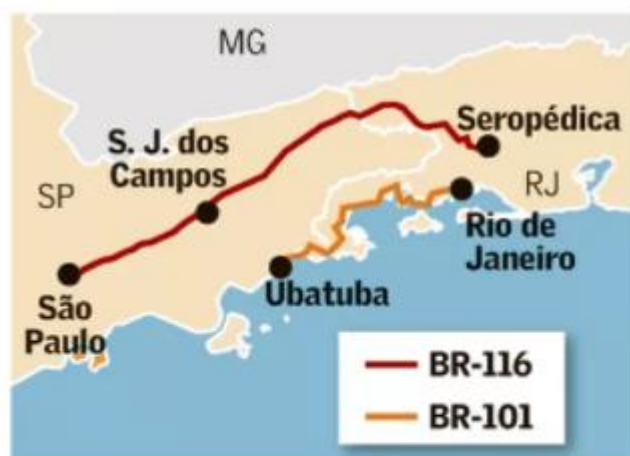
### Leilão da Dutra deve atrair forte disputa entre grandes grupos

Projeto é atrativo, mas complexo e com volume de investimentos de R\$ 14,8 bi

Taís Hirata

#### Rio-SP

Governo federal faz nova concessão da rodovia Dutra



**Data do leilão:**  
29/10/2021

**Prazo do contrato:**  
30 anos

**Investimento previsto:**  
R\$ 14,8 bilhões

**Extensão:**  
625 km

O leilão da rodovia Dutra deverá atrair forte disputa entre grandes grupos do setor. O projeto, cujo edital foi publicado na terça-feira, é visto como extremamente complexo, mas com forte potencial de retorno. A CCR, que é a atual operadora da estrada, é apontada como favorita. Porém, outras companhias tradicionais e fundos de investimento também estão estudando o contrato.

Trata-se de um dos projetos de infraestrutura mais esperados nos últimos anos. A concorrência será realizada no dia 29 de outubro, na sede da B3, em São Paulo. A competição tende a ser limitada a grandes grupos, devido ao enorme volume de investimentos previstos: R\$ 14,8 bilhões, ao longo dos 30 anos de contrato. Também são estimados custos operacionais de cerca de R\$ 11 bilhões.

“É um projeto grande e complexo, com alguns riscos relevantes”, avalia Maurício Endo, sócio da consultoria KPMG.

O grande trunfo da rodovia Dutra é seu tráfego de veículos intenso e consolidado. Em 2019 (antes da pandemia), a Nova Dutra, da CCR, registrou receita bruta de R\$ 1,43 bilhão. Outra vantagem é que quem assumir a nova concessão já começa a receber receitas na largada - ao contrário de estradas ainda não pedagiadas, em que há um intervalo até o início da cobrança, além de incertezas quanto ao tráfego futuro.

A operação atual é tão rentável que o governo incluiu no pacote, além da BR-116 (a Dutra), um trecho da BR-101, entre a zona oeste do Rio e Ubatuba (SP). “A Dutra é uma joia da coroa. São mais de 20 anos de operação bem-sucedida. Então a inclusão desse novo trecho, com investimentos significativos, não deverá afastar o interesse”, diz Claudia Bonelli, sócia do TozziniFreire Advogados.

Uma obra importante e bastante desafiadora da concessão é a duplicação na descida da Serra das Araras (RJ). “É uma demanda antiga, mas que traz um grande desafio ambiental e de engenharia”, afirma Lucas Sant'Anna, sócio do Machado Meyer.

A CCR, por ser a atual operadora, é apontada como favorita na disputa. Ainda assim, há expectativa de competição, principalmente de grupos consolidados - como Ecorodovias, Arteris e Pátria. Outros interessados menos tradicionais também têm estudado o ativo. Apesar da movimentação intensa no mercado, a percepção de analistas é que ainda é cedo para dizer quais grupos de fato vão fazer proposta.

“A concorrência está aberta. Além dos operadores tradicionais, há fundos de investimento, outros grupos. A Dutra é tão relevante que qualquer empresa que arrematar, mesmo que com menos experiência, muda de patamar. Não é provável, mas é possível. Hoje a principal barreira de entrada é o volume de investimentos”, avalia Letícia Queiroz de Andrade, sócia do Queiroz Maluf.

**Na avaliação de Endo, o nível de complexidade do projeto deverá ser um entrave para novatos. “Não é um projeto fácil. Novos grupos podem vir, mas vão ter dificuldade de concorrer pelos riscos do projeto”, diz. Para Bruno Aurélio, sócio do Demarest, alguns grupos europeus podem surpreender, mas não é provável. “Fundos de investimento também podem buscar associações, dificilmente entrarão sozinhos.”**

O critério de escolha do vencedor será híbrido. Os proponentes poderão oferecer um desconto de, no máximo, 15,31% no valor da tarifa de pedágio. Caso persista o empate, a disputa para a ser pelo maior valor de outorga.

Procurados, Arteris e Pátria não quiseram comentar. A Ecorodovias diz que está acompanhando com interesse. A CCR diz que estuda “com prioridade a licitação, bem como outros projetos”.

Uma das críticas ao edital foi a isenção de pedágio a motociclistas. A percepção é que a medida não terá um impacto econômico significativo, mas gerou desconforto por ter um cunho mais político do que técnico, afirma Caio Loureiro, sócio do Cascione Pulino Boulos Advogados. “É um precedente negativo. Abre a porta para que outras categorias façam pressões nesse sentido, como os caminhoneiros têm feito”, diz. Apesar de mal vista, a medida não deverá impactar a disputa, que será acirrada, destaca o advogado Giuseppe Giamundo Neto.

Para Letícia Queiroz, uma inovação do edital que causa mais receio do que a isenção às motocicletas é o “free flow” - sistema de pedágio sem cancelas e com pagamento de acordo com a quilometragem rodada. A Dutra será pioneira na experiência, que será usada apenas no trecho da chegada a São Paulo e com compartilhamento de riscos pelo governo.

“A maior dúvida é como lidar com a inadimplência do usuário. Como o ‘free flow’ não foi regulamentado, há incertezas. É um risco localizado, mas em uma região com tráfego expressivo.” Endo, da KPMG, também enxerga um risco relevante. “Pelo fluxo, o volume da inadimplência pode ser alto.”





