



Na Mídia

04/08/2022 | [Valor Econômico](#)

Leilões de rodovias mineiras preveem até R\$ 10 bi em obras

Com três licitações em uma semana, Minas Gerais tenta driblar cenário difícil e viabilizar projetos

Taís Hirata

Infra Uai

Governo de Minas Gerais planeja sequência de leilões rodoviários

Rodoanel de BH



Capex, em R\$	4,1 bi*
Opex, em R\$	1,2 bi
Prazo	30 anos
Remuneração	Tarifa de pedágio + pagamento de contraprestações

Critério do leilão

Maior desconto sobre contraprestações anuais (máximo de R\$ 103,7 milhões)

Data da sessão pública 12/Ago

Lote Sul de Minas



Capex, em R\$	2,294 bi
Opex, em R\$	2,275 bi
Prazo	30 anos
Remuneração	Tarifa de pedágio + pagamento de contraprestações

Critério do leilão

Combinação do critério de menor tarifa de pedágio (máxima de R\$ 8,32294) e menor contraprestação (máxima de R\$ 438,85 milhões)

Data da sessão pública 12/Ago

Lote Triângulo Mineiro



Capex, em R\$	3,168 bi
Opex, em R\$	2,768 bi
Prazo	30 anos
Remuneração	Tarifa de pedágio + receitas acessórias

Critério do leilão

Combinação do critério de menor tarifa de pedágio (desconto máximo de 15%) com o de maior Valor de Outorga / tarifa máxima de R\$ 10,76383

Data da sessão pública 8/Ago

Fonte: Editais dos projetos. *Obrigação inicial, incluindo valor de desapropriações

O governo de Minas Gerais planeja realizar, na semana que vem, uma sequência de três leilões de concessões rodoviárias. Ao todo, estão previstos cerca de R\$ 10 bilhões de investimentos - caso todos os projetos consigam de fato atrair o interesse do setor privado. Na segunda-feira (8), deverá ser realizada a concorrência do primeiro ativo,

o lote Triângulo Mineiro. Na sexta (12), estão marcados os leilões das PPPs do Rodoanel de Belo Horizonte e do lote Sul de Minas.

Na primeira licitação, do Triângulo Mineiro, o vencedor deverá ser o Consórcio Infraestrutura MG, formado pela Equipav e pela gestora Perfin. O grupo foi o único a entregar proposta pelo ativo ontem, na sede da B3, em São Paulo. A brasileira Equipav, que é acionista da Aegea Saneamento, já chegou a atuar no setor de rodovias, mas havia saído do segmento. A Perfin também já tem presença no setor de infraestrutura, nos segmentos de energia elétrica e saneamento.

Uma surpresa foi a ausência de proposta da Ecorodovias, que chegou a estudar a fundo o projeto e era considerada uma forte candidata, já que opera rodovias na região e poderia ter sinergias.

Apesar da expectativa de disputa frustrada, o governo mineiro comemorou a oferta. “Ficamos felizes de ter um entrante no setor. [A Equipav] É um grupo grande que está voltando a atuar em rodovias e que decidiu fazer esse movimento no nosso Estado”, afirmou Fernando Marcato, secretário de Infraestrutura e Mobilidade de Minas Gerais.

Na segunda, lote Triângulo Mineiro deve ficar com Equipav; na sexta, serão licitados Rodoanel e Sul de Minas

O bloco do Triângulo Mineiro, que reúne 627,4 km de estradas, prevê R\$ 3,17 bilhões de investimentos, além de R\$ 2,8 bilhões em custos operacionais ao longo dos 30 anos de contrato. O critério do leilão é híbrido: o grupo poderia oferecer um desconto na tarifa de até 15%, e, depois disso, passaria a valer a maior outorga.

Para além da proposta, o vencedor terá que fazer um pagamento de R\$ 446,68 milhões ao Fundo Estadual de Desenvolvimento de Transportes. Esses recursos deverão ser utilizados para subsidiar outro projeto, o Lote Sul de Minas, que foi estruturado como uma Parceria Público Privada (PPP) – e, portanto, prevê o pagamento de contraprestação pública para se viabilizar.

Este bloco, que inclui 454,3 km de rodovias, prevê investimento de R\$ 2,3 bilhões e gasto operacional estimado em R\$ 2,3 bilhões. O valor máximo da contraprestação foi fixado em R\$ 438,85 milhões - montante que será integralmente coberto pelo pagamento do Lote Triângulo Mineiro. Vencerá a licitação o grupo que oferecer o maior desconto sobre a contraprestação e, caso haja empate, pela menor tarifa.

Os três leilões rodoviários marcados para a semana que vem já foram adiados mais de uma vez pelo governo, devido a liminares judiciais e incertezas sobre o interesse privado. Nos últimos meses, os projetos passaram por reformulações e atualizações dos valores de investimento para garantir a atratividade das concessões.

No caso da PPP do Rodoanel de Belo Horizonte, considerado o mais desafiador entre os três projetos, o edital passou por mudanças significativas, que reduziram as obrigações iniciais do empreendedor. Do total de 100 km do anel viário, o projeto agora exige a construção de apenas 70 km, que deverão demandar cerca de R\$ 4,1 bilhões de investimentos, contabilizando as desapropriações necessárias para a construção da via, hoje inexistente.

A concessão prevê um aporte público de R\$ 3 bilhões - recursos que virão do acordo de indenização firmado entre o Estado e a Vale, pelos danos causados na tragédia de Brumadinho. Os demais 30 km do Rodoanel poderão ser incluídos ao longo do contrato, mediante reequilíbrio econômico-financeiro da PPP.

Na avaliação de Marcato, a expectativa é positiva para a semana de leilões mineiros, apelidada pela equipe de “Infra Uai” - uma referência à “Infra Week” feita pelo governo federal em abril de 2021, em que também houve uma sequência de licitações. “Pelo que temos monitorado, as três licitações vão ser bem sucedidas.”

No caso das PPPs do lote Sul de Minas e do Rodoanel, há ao menos dois grupos analisando cada um dos projetos. A decisão final das companhias privadas, porém, ainda deverá ser tomada nos próximos dias, observa uma pessoa que acompanha os leilões de perto. A entrega de propostas de ambos está marcada para a próxima quarta-feira (10).

Para analistas, o principal desafio das concessões é o cenário macroeconômico, principalmente devido à inflação alta dos insumos da construção e aos juros elevados. Além disso, há uma sobreoferta de leilões rodoviários no país, e um número limitado de operadores privados.

“O governo de Minas Gerais fez um bom trabalho, mas o pacote de concessões chegou tarde. Os grandes operadores estão absorvendo concessões conquistadas recentemente, e há um acúmulo de projetos no setor. Isso gera uma incerteza para as licitações. Trata-se menos de um problema dos ativos em si, e mais do mercado”, afirma Caio Loureiro, sócio no TozziniFreire Advogados.

Para além do cenário difícil de custos e juros, outro fator que afastou investidores que chegaram a analisar as concessões mineiras foi a falta de uma agência reguladora constituída, avalia Bruno Aurélio, sócio do Demarest Advogados. “É algo que traz insegurança, principalmente para atores financeiros”, diz ele.

