

## Concessões de infraestrutura vão demandar sintonia fina

EDITORIAL. *“Concessões de infraestrutura vão demandar sintonia fina”*. Valor Econômico. São Paulo, 24 de agosto de 2016.

O ministro dos Transportes, Mauricio Quintella, disse na semana passada ao Valor que a primeira reunião do Programa de Parcerias de Investimento (PPI), a ser realizada em setembro, vai definir a carteira de concessões e privatizações do governo de Michel Temer. Ainda neste ano devem ser licitados quatro aeroportos, os de Florianópolis (SC), Fortaleza (CE), Porto Alegre (RS) e Salvador (BA). Devem ficar para o ano que vem as rodovias, a BR364/365 (GO/MG), a Concepa (BR-290/RS) e a prorrogação do contrato da Nova Dutra; e, no segundo semestre, as ferrovias Norte-ul e a Ferrogrão. Há ainda projetos na área de portos, o terminal de passageiros do Recife, o de fertilizantes de Paranaguá, o Tecon de Salvador, dois terminais para combustíveis em Santarém, e o terminal de trigo do Rio; e, no segmento ferroviário, a renovação da malha paulista.

Não há propriamente novidade no pacote. São projetos velhos conhecidos, embalados e reembalados em antigos Programas de Investimento em Logística (PIL) do governo da presidente afastada Dilma Rousseff ou até antes dela. Mais do que isso, porém, o que os eventuais interessados operadores, investidores e financiadores anseiam conhecer são as tarifas que poderão ser cobradas, o retorno previsto, investimentos exigidos e outros detalhes, que vão sinalizar em última instância a viabilidade dos projetos, avaliados em dezenas de bilhões de reais.

O governo de Michel Temer tentou vender na semana passada a Celg Distribuidora (Celg D), que opera em Goiás, sem atualizar as condições, e teve que voltar atrás por falta de interessados. O fracasso da venda era antecipado e o governo deveria ter se poupado do revés uma vez que o leilão da Celg D carregava o simbolismo de ser o primeiro do governo interino e que as concessões são consideradas importantes para ajudar na recuperação da economia. O preço mínimo exigido de R\$ 2,8 bilhões foi um dos principais empecilhos. O Valor apurou que será recalculado para uma nova oferta e deve ser reduzido entre 30% a 40%.

Já se sabe que a equipe que prepara o pacote de concessões vai rever as condições de licitação das rodovias. Exigências como duplicação e construção de novos acessos, que nos leilões do governo de Dilma eram previstos por determinados prazos, serão agora condicionados ao volume de tráfego verificado. A duplicação, por exemplo, só será feita quando o tráfego de veículos atingir um determinado patamar, gatilho que vai disparar a obrigação da duplicação, tornando o projeto viável economicamente e evitando investimentos desnecessários que repercutiam negativamente nas tarifas ou afugentavam o concessionário.

Em alguns casos, a revisão exigirá a reavaliação pelo Tribunal de Contas da União (TCU) e novos editais, jogando a oferta para o ano que vem. Em outra frente, o Ministério do Meio Ambiente trabalha ao lado da Casa Civil em uma medida provisória para facilitar os licenciamentos onde for possível.

Igualmente importante para o sucesso das concessões e privatizações será a revisão das condições de financiamento. Sabe-se que a crise fiscal não permitirá mais que o BNDES participe como antes, oferecendo grandes volumes de recursos subsidiados. A participação do banco estatal deve agora variar conforme o projeto. Os bancos comerciais certamente terão dificuldades de oferecer financiamento de longo prazo diante do custo de funding e das exigências de capital. Mas há quem considere viável que disponham de recursos de curto prazo, geralmente tomados logo após a conclusão do leilão para cobrir as primeiras providências enquanto o concessionário estrutura o financiamento de longo prazo que vai depender de um mix de fundos de mercado de capitais, como as debêntures de infraestruturas e colocação de títulos no exterior e empréstimos de organismos multilaterais. A atual liquidez internacional e as taxas mais atraentes no Brasil tornam viável a captação de recursos no mercado internacional, embora se discuta a necessidade de hedge para as variações do câmbio.

No mercado doméstico, há a poupança dos investidores institucionais como fundos de pensão e seguradoras. Carteiras de debêntures de infraestrutura ganharam espaço no mercado neste ano, embora há quem veja necessidade de um reforço dos benefícios fiscais. Elas têm servido mais para emissão de dívida e rolagem do que para investimento novo. Nesse campo, a sintonia terá que ser fina.