

17 de Setembro de 2013

Infraestrutura

## Governo reduz para 15% custo do setor privado nas concessões

Segundo a estrutura montada pelo Ministério da Fazenda, 85% dos custos poderão ser financiados por BNDES e fundos de pensão



Investidores privados poderão desembolsar menos nas concessões (Luis Moura/Folhapress)

A estrutura montada pelo governo para garantir o sucesso do programa de concessões em infraestrutura reduziu a necessidade de esforço do setor privado nos custos dos projetos para aproximadamente 15%, mostra um cálculo da Inter.B Consultoria.

Na fórmula proposta pelo governo, até agora, de cada 100 reais investidos nos projetos, até 70 reais podem ser financiados pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e/ou de bancos privados.

Leia também:

[Após fracasso, Dilma vai reavaliar concessões de rodovias](#)  
[Governo planeja leiloar um trecho de rodovia por vez](#)  
[Bancos podem financiar um terço das concessões, diz Coutinho](#)

O restante (30 reais) pode ter até 49% do chamado Fundo Noiva, composto por fundos de pensão e investidores internacionais. No início deste mês, Petros, Funcef, Caixa, BB Banco de Investimento e BNDESPar indicaram que devem colocar até 12 bilhões de reais nos consórcios vencedores. "O Brasil está perdendo a grande oportunidade de desenvolver os mecanismos e as institucionalidades necessárias para o mercado financeiro, de seguradoras e de bancos efetivamente começaram a participar e ocupar o lugar do BNDES", diz Cláudio Frischtak, presidente da Inter.B.

Diante da "estatização do risco", o fracasso do leilão surpreendeu ainda mais o mercado. "Fiquei surpreso: o que está se dizendo é que a desconfiança da capacidade de execução do governo é maior do que se imaginava", diz Frischtak. A CR Almeida foi a única empresa a pensar seriamente em participar da licitação da BR-262, mas desistiu.

Quem costuma acompanhar os estudos de viabilidade econômica de concessões lembra que, além da oferta de dinheiro para tocar as obras, o investidor olha com muita atenção a relação custo-benefício do projeto no longo prazo.

Leia ainda: [Bancos privados aceitam financiar concessões - para alívio do BNDES](#)

**Custos** - No caso da BR-262, o vencedor seria responsável pela duplicação de 196 quilômetros dos 376 quilômetros de uma estrada que atravessa as montanhas mineiras. Teria de fazer desapropriações, tarefa judicialmente cada vez mais árdua e custosa, e tocar obras em trechos sinuosos e em áreas afetadas pela erosão. Pela estrada circulam animais silvestres, o que abre margem para pendências com os órgãos ambientais.

Quem fez as contas disse que não haveria tarifa competitiva para assumir as obras e ainda garantir um retorno adequado. "Falou-se muito em risco político, em ameaças dos capixabas contra praças de pedágio, mas risco político é algo chato que o investidor está disposto a enfrentar se o projeto tem retorno", diz o advogado Felipe Kfuri, do L.O. Baptista. "Mas esse não era o caso da BR-262."

Outro fator que pesou é a necessidade de depender do Dnit (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes). "A capacidade de execução do órgão é muito ruim", afirma Frischtak. Na BR-262, o Dnit seria responsável por parte da duplicação da estrada. "O mercado não quer ter o governo como sócio", diz Paulo Resende, professor da Fundação Dom Cabral. Na avaliação de Paulo Fleury, diretor do instituto de logística Ilos, também entrou na conta o fato de o

investidor estar de mau humor com o Brasil.

"O governo cedeu aos poucos e resolveu algumas questões de financiamento, mas interferiu tanto no processo, regulando taxa de retorno, questionando lucros e resultados, que deixou o empresário com o pé atrás" diz Fleury. "O Brasil perdeu a confiança dos investidores - ao menor sinal de perda, eles se retraem." Um dos indicativos está no distanciamento dos investidores internacionais, que não fizeram ofertas para nenhum lote.

*(Com Estadão Conteúdo)*