

**Rodovia** Governo do MT diz que instituições estão inflexíveis na renegociação da dívida de R\$ 920 milhões

# Venda de concessão da Odebrecht sofre impasse com bancos

Taís Hirata  
De São Paulo

A venda da concessão rodoviária da Rota do Oeste, da ex-Odebrecht, para o governo do Mato Grosso enfrenta entraves que poderão barrar a operação. A principal dúvida é em relação aos bancos, que têm sido resistentes em aceitar a renegociação das dívidas, afirma o secretário estadual da Casa Civil, Rogério Gallo. O impasse preocupa, diz ele, porque caso o acordo não seja concretizado até 10 de dezembro, a solução pode se tornar inviável. O Estado, que pretende comprar a concessão da Odebrecht via a estatal MIPar, propôs aos bancos um corte de 60% da dívida total, que hoje está em cerca de R\$ 920 milhões. O pagamento dos 40% seria realizado à vista, de forma antecipada. “Porém, temos visto uma inflexibilidade por parte das instituições financeiras. Os bancos já vêm se servindo há anos de uma dívida com juros altos e não estão sensíveis à solução”, afirma Gallo. Ele diz que as instituições aceitam o pagamento dos 40% pela MIPar, mas sem abrir mão da garantia dos demais 60% pela OTP (Odebrecht Transport, controladora da concessão), o que torna o acordo inviável para a empresa. Na visão do secretário, todos

## Destino incerto da BR-163

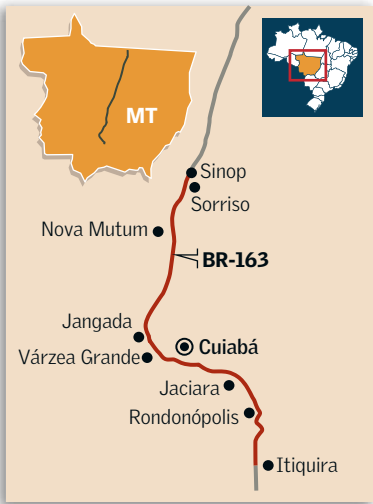
Governo do MT tenta acordo para comprar concessão da Odebrecht

### ■ Rota do Oeste

Rodovia: BR-163/MT (Sinop-Itiquira)  
Extensão: 850,9 km  
Controladora atual: Odebrecht Transport  
Vigência: 30 anos, a partir de março de 2014

### ■ Acordo em negociação

Novo controlador: MT  
Participações e Projetos  
Aporte público: R\$ 1,2 bilhão  
Prazo para sanear inexecuções contratuais: 8 anos  
Prazo contratual: extensão por mais 5 anos



Fonte: Rota do Oeste

os atores envolvidos já estão cedendo, menos os bancos: o governo irá injetar recursos na concessão; a Odebrecht abrirá mão de R\$ 1,2 bilhão de capital aportado na concessionária; o poder público está disposto a perdoar multas caso as obras sejam cumpridas. “Apenas os bancos não querem ceder nada”, diz ele. O acordo preliminar para a venda foi autorizado pelo Tribunal de Contas da União (TCU) e firmado no início de outubro. A

ideia é que a Odebrecht venda a concessão, por R\$ 1, à MIPar. O Estado, por sua vez, fará uma injeção de R\$ 1,2 bilhão na estatal. Os recursos serão usados para fazer os investimentos na BR-163, como a duplicação da via. Segundo o acordo autorizado pelo TCU, as obras, hoje atrasadas, deverão ser entregues em até oito anos. O contrato também deverá ter mudanças, como a extensão do prazo, de 2043 para 2048, e haverá o perdão das multas, caso todas as



Caso acordo não saia até 10 de dezembro, compra se inviabiliza, diz secretário da Casa Civil do MT, Rogério Gallo

obrigações sejam cumpridas.

Trata-se de um acordo inovador, que tem sido apontado no setor de infraestrutura como um caso paradigmático, que poderá abrir um novo caminho para solucionar outras concessões problemáticas do passado.

A Rota do Oeste é uma das concessões fracassadas da chamada terceira rodada do governo de Dilma Rousseff. Dos 453,6 quilômetros de duplicação previstos, apenas 26% foram executados. Diante da ameaça de caducidade e da dificuldade para vender o ativo, a empresa aderiu, no fim do ano passado, à devolução amigável do contrato, com objetivo de fazer sua relicitação.

No entanto, a solução desagradou o Estado do Mato Grosso, já que a relicitação levaria anos, o que postergaria ainda mais os investimentos na BR-163 — que é um importante corredor do agromercado. Como resposta, há cerca de um ano, o governo estadual começou a negociar esta outra saída com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

À época, a aprovação do TCU ao arranjo era vista como a principal barreira a ser vencida. Porém, o órgão de controle observou que se tratava de interesse público viabilizar as obras na rodovia e aceitou a solução.

Para que a venda se concretize,

há três processos a serem vencidos. O primeiro é a aprovação dos acionistas minoritários da concessionária. O segundo é o aval definitivo da ANTT. O terceiro é a renegociação com os bancos. Segundo fontes que acompanham o processo, os dois primeiros passos caminham bem e deverão ser concluídos até o fim deste mês. Apenas a discussão com os bancos tem sinalizado problemas.

As conversas envolvem sete bancos ao todo. Destes, três têm mostrado resistência: a Caixa, o Banco do Brasil e o Itaú BBA.

Procurado, o Itaú afirmou que “é favorável à uma transação envolvendo amortização de 40% da dívida”, porém, destaca que uma vez concretizada essa transação, o “saldo remanescente da dívida deve ser objeto de tratativas entre credores e empresa garantidora do Grupo Odebrecht, fora do escopo da transação vislumbrada de venda da CRO [Rota do Oeste] para MIPAR”. O banco diz ainda que os “credores como um todo seguem avaliando/discutindo termos da transação e ainda não possuem posição definida”.

A Caixa, que nos últimos dias sinalizou ao governo que deverá construir uma proposta para resolver a questão, afirmou ao Valor em nota que, por conta do sigilo da operação, “o banco é legalmente impedido de comen-

tá-la e fornecer qualquer informação”. O Banco do Brasil disse que não iria comentar.

Para o secretário, há uma preocupação adicional devido ao prazo para a conclusão das conversas, já que a venda teria que se confirmar até 10 de dezembro. Esse é o prazo da execução orçamentária para que o Estado faça o aporte de R\$ 1,2 bilhão na MIPar. Sem isso, o governo também não consegue iniciar a contratação das obras, para que estas tenham início em abril de 2023, ao fim do período de chuvas.

O cumprimento do cronograma de obras é uma exigência dos órgãos de controle para que todas as demais condições, como extensão de prazo e perdão de multas, sejam concedidas. Portanto, coloca-se em risco toda a solução proposta, diz Gallo.

Para a Novonor (novo nome da Odebrecht), caso o acordo não se viabilize, o caminho da relicitação segue em aberto. O termo aditivo para a devolução amigável do contrato foi firmado em 5 de outubro, com vigência de 60 dias, mas poderá ser renovado caso a solução da venda não avance, explica uma fonte.

Procurada, a Rota do Oeste afirmou que “a companhia torce para que haja o melhor desfecho visando a retomada dos investimentos o quanto antes”.

## Curtas

### Usina híbrida da Voltaia

A Voltaia inaugurou essa semana as usinas Solar Serra do Mel 1 e Solar Serra do Mel 2, no Cluster Serra Branca, localizado entre os municípios de Serra do Mel e Areia Branca, no Rio Grande do Norte, que irão compor o maior complexo de energia solar e eólica do mundo. Juntas, as plantas solares somam 320 MW de capacidade instalada e fazem parte do maior complexo eólico e solar da Voltaia no mundo, com potencial de 2,4 GW. Com o início da operação das usinas solares, a empresa alcança mais de 1 GW de operação comercial no estado. Agora, seguimos na construção das usinas Solar Serra do Mel 3, 4, 5 & 6, que possuem capacidade instalada de 260 MW.

### Ano favorável para Rumo

A Rumo prevê que 2023 seja um ano favorável em termos de demanda e de valores de frete, segundo Rafael Bergman, diretor financeiro da companhia. O executivo vê um cenário que continue construtivo do ponto de vista do valor do serviço, dado o nível de demanda. “O mercado está mais saudável, o que permite que a companhia recupere o repasse de custos, hoje temos uma pressão de custos. É um momento importante para recupera margem em patamar saudável”, disse.

# Valor CLIPPING

Você sabe qual informação seu concorrente está recebendo neste exato momento?

Assine Valor Clipping e receba diariamente o conteúdo mais relevante do mercado, diretamente da redação do Valor Econômico e garantido pela mais qualificada equipe de jornalistas do mundo dos negócios. Tudo em tempo real.

Notícias das versões digital e impressa do Valor Econômico.

Boletins customizados por área de sua empresa.

Integração com intranets e sistemas internos.

Ligue e saiba mais:  
0800 003 1232