

## 6 Conclusões

Este trabalho teve por objetivo analisar uma das formas de redução de riscos do setor privado estudados atualmente, que é a concessão rodoviária com prazo variável, que reduziria sensivelmente o risco de tráfego comum a quase todos os projetos neste campo. Dentro desse tema, foi estudado o modelo proposto por Engel, Fischer e Galetovic (1996, 1997), que diz respeito ao menor valor presente das receitas de pedágio como medida para a obtenção da concessão pela contrapartida privada.

A partir daí, foi possível aplicar esse modelo do Menor Valor Presente das Receitas (LPVR) ao caso da BR-116/324, que era vista pelos potenciais investidores como um “elefante branco”. A utilização deste método fez com que a probabilidade de obtenção de um VPL negativo fosse muito menor, passando de mais de 27% para menos de 17%. Contudo, ainda existe um risco que pode impactar de forma direta no prêmio de risco exigido pelas empresas para investir neste projeto.

Assim, propomos neste trabalho a utilização do método do prazo de concessão endógeno aliado a uma garantia de tráfego mínimo, fazendo com que a probabilidade de um VPL negativo com uma garantia de 75%, por exemplo, seja de apenas 2,45%. Este percentual evidencia que a associação proposta eleva consideravelmente a atratividade do projeto, diminuindo seu risco. Quando analisado com a inclusão de garantias sem o LPVR, nota-se que o VPL médio é maior do que no modelo misto, mas a probabilidade de um possível VPL negativo também é significativamente maior.

É possível ainda verificar que, para uma garantia de tráfego mínimo de 80%, ocorre um acréscimo médio de mais de 60% do VPL, aumentando bastante a atratividade do projeto, dado seu risco diminuto. Comparando com um cenário onde esta garantia se daria de forma isolada, sem o modelo LPVR, o modelo misto apresenta um menor acréscimo de VPL, explicado pela menor exposição ao risco, e desta forma não tem um impacto tão grande nos gastos do governo para o caso de um cenário pouco favorável.

Desta forma, ficou claro que o método do menor valor presente das receitas reduz substancialmente o risco da empresa privada, mas sem participação financeira do governo; participação essa que pode ocorrer por meio de uma garantia de tráfego mínimo que, aliada ao modelo LPVR apresenta resultados muito melhores. Ademais, chegou-se a conclusão de que o modelo proposto, por reduzir acentuadamente o risco da demanda de tráfego, se configura como um importante meio de diminuir os prêmios de risco exigidos pelas empresas para assumir o projeto.