

R REPORTAGEM PPP

Por Carmen Nery

Desafios e oportunidades

Onze anos se passaram depois da aprovação da Lei das Parcerias Público-Privadas, as famosas PPPs, mas pouco se sabe sobre o andamento desses projetos. A Rumos foi conhecer melhor esse assunto e traz um retrato dessas parcerias no país

Passados 11 anos da aprovação da Lei das Parcerias Público-Privadas (PPPs) – Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004 –, o país avançou pouco na implementação de PPPs na esfera federal, embora tenha obtido bons resultados nos estados que criaram suas próprias leis e secretarias específicas. Apenas a PPP para a construção do datacenter compartilhado entre o Banco do Brasil e a Caixa Econômica Federal saiu do papel na esfera federal, mas o número de PPPs é crescente em 11 estados, especialmente em Minas Gerais, Bahia e São Paulo. A Assessoria Econômica do Ministério do Planejamento contabiliza 42 PPPs, que somam R\$ 105 bilhões.

Uma das razões – o avanço lento do governo federal – pode estar relacionada à folga de orçamento no período, um cenário que agora, em tempos de ajuste fiscal, tende a mudar e as PPPs podem ser consideradas alternativa de investimento em infraestrutura. Segundo informações da Assessoria Econômica do Ministério do Planejamento, há 12 projetos declarados como prioritários pelo Comitê Gestor de Parceria Público-Privada Federal (CGP). Alguns estão na fase inicial dos estudos e outros em fases mais avançadas, como as PPPs do Colégio Militar de Manaus (CMM), do Centro de Educação Física Almirante Adalberto Nunes (Cefan) e dos Parques Nacionais de Jericoacoara e Ubajara, no Ceará, e Sete Cidades e Serra das Confusões, no Piauí, cujos estudos foram concluídos recentemente.

A Assessoria Econômica conta com uma unidade de PPP que tem por objetivo recepcionar e analisar previamente os projetos para encaminhá-los ao Grupo Executivo e ao CGP. Além disso, a revisão no Decreto de Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI) visa a atrair o setor privado para realizar estudos para viabilidade de empreendimentos de infraestrutura. A Assessoria Econômica destaca que o governo federal tem apoiado PPPs nos estados e municípios, sobretudo as relativas à mobilidade urbana. A Portaria do Ministério das Cidades nº 262 de 2013 estabeleceu regras para enquadra-

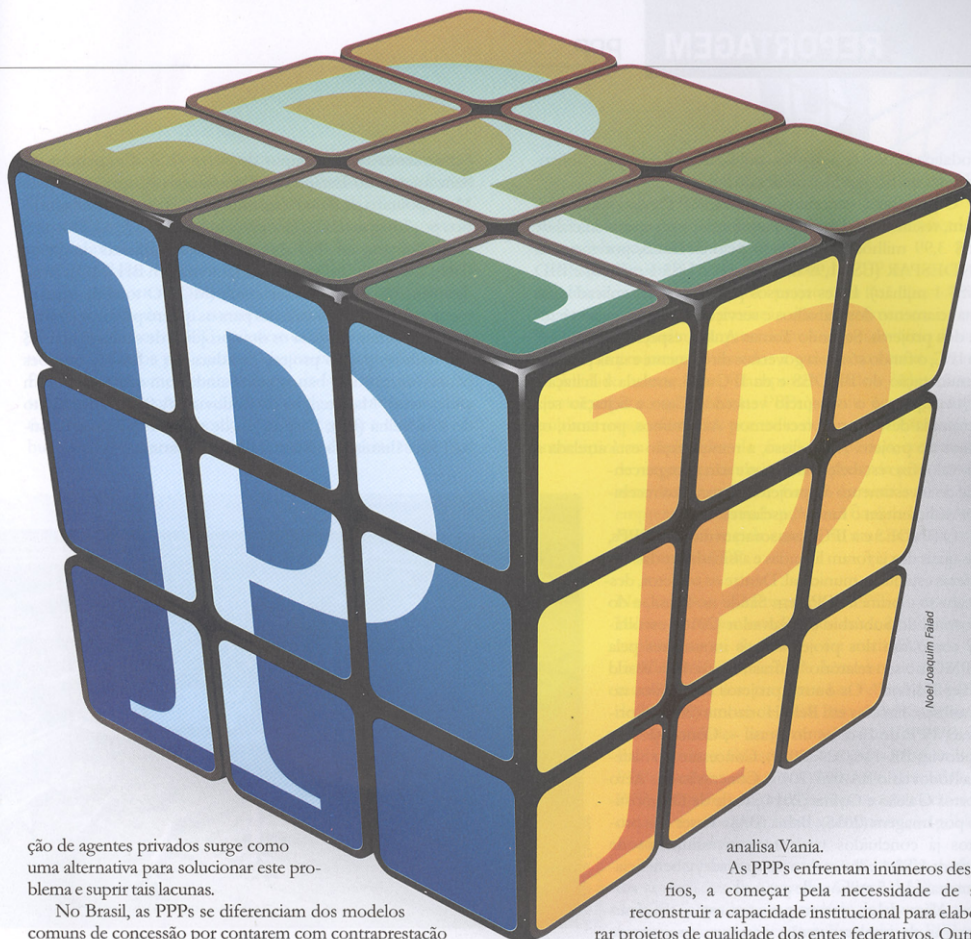
mento de projetos de PPPs com vistas a aperfeiçoar os trâmites operacionais e agilizar os processos administrativos.

E por meio de acordo de cooperação celebrado com o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) para a criação do Programa Nacional de Desenvolvimento Institucional de PPPs, o governo federal ajudou a estruturar dois projetos de PPPs nos estados da Bahia e no Piauí que são, respectivamente, a Plataforma Logística de Juazeiro e a Rodovia Transcerrados. Esses esforços, no entanto, precisam ser intensificados, na avaliação de José Bento Amaral, professor da Escola de Administração de São Paulo e diretor adjunto da Fundação Getúlio Vargas (FGV) Projetos. Ele observa que o Brasil investe apenas 0,5% do Produto Interno Bruto (PIB) em PPPs, quando o ideal seria ao menos 3%, pois esse tipo de concessão tem por objetivo suprir a capacidade de investimento em infraestrutura. Mas ele diz que o modelo brasileiro não oferece um ambiente favorável. A começar pelo limite mínimo de investimentos de R\$ 20 milhões, o que praticamente restringe as PPPs ao governo federal, estados e grandes cidades, deixando de fora a maior parte dos 5,6 mil municípios brasileiros. “Além disso, o setor privado não consegue ter garantia para mitigar risco. E os constantes questionamentos dos órgãos de controle geram instabilidade jurídica, a exemplo da PPP para iluminação pública da prefeitura de São Paulo, cuja licitação está travada pelo Tribunal de Contas do Município. Sem falar que para entrar numa PPP, os licitantes gastam para fazer os estudos”, enumera Amaral.

No mundo todo, acredita-se que, até 2030, US\$ 40 trilhões precisariam ser investidos para construir e manter projetos de infraestrutura. O Banco Mundial estima que o Brasil e os demais países da América Latina e do Caribe invistam, em média, apenas 2,3% de seu Produto Interno Bruto em infraestrutura. Para reduzir gargalos e aumentar os níveis de produtividade e competitividade, este percentual deveria atingir, no mínimo, 5%. Mas especialistas apontam que esse aumento em mais de 2% do PIB no investimento dificilmente pode ser acomodado apenas no balanço de setores públicos e, portanto, a participa-

VEÍCULO:
Rumos

DATA:
Setembro/Outubro 2015



ção de agentes privados surge como uma alternativa para solucionar este problema e suprir tais lacunas.

No Brasil, as PPPs se diferenciam dos modelos comuns de concessão por contarem com contraprestação do setor público pela oferta dos serviços. De acordo com a Lei nº 11.079/2004, há duas modalidades de PPPs: as patrocinadas, quando há cobrança de tarifa aos usuários; e as administrativas, quando não há cobrança e o investidor privado é remunerado apenas pela contraprestação do ente público. O investimento mínimo das PPPs é de 20 milhões e o governo federal pode comprometer apenas 1% de sua receita corrente líquida, e os estados, até 5% para o pagamento das contraprestações.

“A lei também não permite a PPP só de obra, tem de haver operação também. O privado tem que prestar serviço de qualidade e o pagamento está condicionado ao desempenho. Por isso é contraprestação e não subsídio”, explica Vania Lucia Lins e Souto, especialista em PPP e até o início do ano diretora substituta da unidade de PPP do Ministério do Planejamento.

Ela diz que os estados andaram mais rápido porque estavam mais pressionados por uma situação fiscal menos favorável, enquanto o governo federal tinha folga fiscal e muitos controles. “Rodamos muitos projetos, mas eles não foram para a frente. A vontade política é muito importante. A PPP exige uma capacidade de gestão e coordenação grandes para que se coloquem na mesma mesa atores que trabalhavam sozinhos”,

analisa Vania.

As PPPs enfrentam inúmeros desafios, a começar pela necessidade de se reconstruir a capacidade institucional para elaborar projetos de qualidade dos entes federativos. Outro desafio para a estruturação de PPPs é a obtenção dos estudos de modelagem. Essas análises podem ser licitadas pelo governo. Também podem ser executadas por meio de termos de cooperação ou contratação direta por inexigibilidade quando organismos multilaterais assumem a tarefa; ou ainda por meio de Procedimento de Manifestação de Interesse, quando empresas de projetos ou empresas privadas interessadas em participar da licitação geram tais estudos. O governo federal editou recentemente uma nova regulamentação sobre o assunto, ampliando o escopo do PMI e permitindo que entes privados possam provocar o início do procedimento.

Instituições Financeiras de Desenvolvimento – Uma alternativa que ganhou corpo no Brasil é a modelagem por meio dos bancos de desenvolvimento, agências de fomento e organismos multilaterais. Em 2007, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), o Banco Mundial – por meio da Corporação Financeira Internacional (IFC, na sigla em inglês) – e o Banco Interamericano de Desenvolvimento fecharam um acordo para a criação de um programa que visava destinar recursos financeiros e técnicos à estruturação e modelagem de projetos de infraestrutura na

VEÍCULO:
Rumos

DATA:
Setembro/Octubro 2015

R REPORTAGEM PPP

modalidade de concessões públicas e Parcerias Público-Privadas no Brasil e na América do Sul.

O programa, denominado Brazil PSP Development Program, resultou na criação de um fundo, com aporte inicial de US\$ 3,99 milhões, constituído pelo BNDES, por meio da BNDESPAR (US\$ 1,99 milhão), IFC (US\$ 1 milhão) e BID (US\$ 1 milhão). Esses recursos passaram a ser aplicados no financiamento dos trabalhos e serviços de estruturação técnica dos projetos. Segundo Tomas Anker, especialista em PPP da IFC, o fundo só apoia governos diretamente e uma parte da remuneração do BNDES e da IFC está atrelada à licitação. “Quem paga é o consórcio vencedor. Caso a licitação seja declarada deserta, não recebemos. Assumimos, portanto, os riscos do projeto. Além disso, a remuneração está atrelada a um valor fixo estabelecido *a priori* e não a um percentual do investimento do projeto. Os recursos recebidos realimentam o fundo”, esclarece Anker.

O BNDES e a IFC assessoraram diversas PPPs, das quais dez já foram licitadas e assinadas, todas das esferas estadual e municipal. Dentre os projetos, destacam-se a primeira PPP em Saúde no Brasil, a do Hospital do Subúrbio em Salvador (2010), escolhida como um dos projetos mais inovadores pela KPMG no seu relatório “Infrastructure 100: World Cities Edition”. Os outros projetos concluídos no Brasil são: Escolas em Belo Horizonte (2012) – primeira PPP de Escolas do Brasil –, Concessão das Rodovias BR-116/324 (2009), Concessão do Sistema Rodoviário BA-093 (2010), Concessão dos Aeroportos Galeão e Cofins (2014), Rede de Diagnóstico por Imagem (2015), Bahia (BA). Esses seis projetos já concluídos trouxeram investimentos de mais de US\$ 4 bilhões do setor privado, e beneficiaram mais de 15 milhões de pessoas.

Além deles, outros projetos estão em fases diversas de implementação, como os projetos de Unidades de Atenção Básica à Saúde de Belo Horizonte (BH), de Gestão de Resíduos Sólidos em Curitiba, de Manejo Sustentável de Floresta na Região Amazônica e da Operação e Manutenção do Sistema Rodoviário BA-052, além da assessoria para a privatização da CELG Distribuidora.

Fernando Camacho, chefe da área de estruturação de projetos do BNDES, explica que o programa foi criado porque havia uma urgência de se ter bons projetos a fim de se destravar os investimentos em infraestrutura. Além da parceria com o BID e o Banco Mundial, o BNDES fechou outra parceria para a criação da Estruturadora Brasileira de Projetos (EBP). Por meio dessas duas parcerias, o banco ajudou na estruturação de 43 projetos – entre PPPs e concessões –, dos quais 24 já foram licitados e assinados, 11 estão em andamento e oito foram suspensos.

“A taxa de sucesso é de 75% e o impacto estimado é de R\$ 66,5 bilhões de investimentos dos 24 projetos concluídos, fora os 11 que ainda serão fechados. A concorrência média é de cinco licitantes por processo e o tempo de estruturação é de 20 meses”, comemora Camacho.

Dos 24 projetos concluídos, oito são PPPs. São elas:

Saneamento no município de Serra (ES); Companhia de Saneamento do Estado de Minas Gerais (Copasa – Região Metropolitana de Belo Horizonte (MG); Centro de Diagnóstico por Imagem (BA); Hospital do Subúrbio (BA); Hospital Metropolitano em BH (MG); Unidades Básicas de Saúde (BH); Educação Infantil e Fundamental em BH (MG); Estádio Mineirão em Belo Horizonte (MG). O total de investimentos foi de R\$ 970 milhões para os quatro projetos em saúde, R\$ 840 milhões para os dois projetos de saneamento, R\$ 160 milhões para o projeto de educação e R\$ 677 milhões para o Mineirão. O banco conta ainda com quatro PPPs em andamento: Manutenção da Rodovia BA-052; Saneamento de Vila Velha (ES); Disposição de resíduos sólidos, Curitiba (PR); e Iluminação Pública, Belo Horizonte (MG).



O Aeroporto Internacional Tom Jobim (Galeão, no Rio de Janeiro) foi objeto de estudo e depois feita concessão da operação.

O BNDES também já aprovou 21 financiamentos para PPPs, num total de R\$ 6 bilhões. A IFC ainda não fez nenhum investimento específico em projetos de PPPs no Brasil. Por outro lado, já realizou diversos investimentos em infraestrutura, por meio de empréstimos corporativos ou participações minoritárias, em empresas que assinaram contratos de PPPs, como o caso da AEGEA (administradora de concessões públicas na área de saneamento), que recebeu R\$ 100 milhões para expandir seus serviços em regiões de baixa renda, como o Norte e Nordeste do Brasil, trazendo um benefício para 2 milhões de pessoas até 2016.

O financiamento para os investimentos e, sobretudo, as garantias do setor público para o pagamento das contraprestações são outros desafios importantes das PPPs. Fernando Camacho diz que, durante a modelagem de uma PPP, um dos trabalhos mais complexos é a estruturação das garantias e a dificuldade é encontrar ativos que possam compô-las. “Não é possível penhorar bens públicos nem impostos. É preciso procu-

VEÍCULO:
Rumos

DATA:
Setembro/Outubro 2015

rar recebíveis não tributários como participações acionárias. Uma das propostas atualmente em discussão é usar o Fundo Garantidor das Parcerias Público-Privadas (FGP), criado junto com a Lei das PPPs com a finalidade de prestar garantias ao parceiro privado para o pagamento da contraprestação pelo parceiro público. O fundo foi criado pelo governo federal e já chegou a ter cerca de 5 bilhões, mas hoje está praticamente zerado por falta de uso”, sugere Camacho.

Tomaz Anker, da IFC, diz que o cenário atual é particularmente desafiador por conta do limite imposto pela Lei das PPPs de comprometimento máximo de 5% da receita corrente líquida do ente público. Além disso, ele observa que a garantia é o grande nó do mercado de PPPs e impõe o desafio de se buscarem novos arranjos num momento de aperto fiscal. “Até

sários, mas que não são interessantes para o parceiro privado, o ente público deve assumir a responsabilidade.

Tomás Bruginski de Paula, diretor da CPP do estado de São Paulo, informou que há três projetos em fase operacional, quatro em fase inicial de execução dos investimentos e quatro em etapa preliminar precedente à ordem de início de execução. Os projetos são variados e em diversas áreas – como mobilidade urbana, água, transportes, saúde e habitação. O diretor explicou que a Lei das PPPs permite que as garantias públicas sejam oferecidas por meio de vinculação de receitas, instituição ou utilização de fundos especiais, contratação de seguro-garantia, garantia prestada por organismos internacionais, fundo garantidor ou por empresa estatal criada para essa finalidade. Em São Paulo, optou-se pela criação de uma empresa estatal, no caso a CPP.

Nos estados – O Programa de PPPs do estado da Bahia – um dos estados que mais avançaram na implementação de PPPs – foi instituído pela Lei Estadual nº 9.290, de 27 de dezembro de 2004, que mantém semelhanças com a Lei Federal nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004. Para avaliar os projetos e as prioridades de governo, a Lei das PPPs da Bahia criou o Conselho Gestor do Programa de PPP. Também instituiu a Secretaria Executiva de PPP, como órgão técnico para promover a coordenação e a articulação entre a administração pública e os parceiros privados.

“A secretaria emite pareceres, aconselha e subsidia as decisões do Conselho Gestor do Programa de PPPs formado pelo secretário de Fazenda, que o preside – e à qual a Secretaria Executiva de PPP está subordinada –, os secretários de Administração, Casa Civil, Planejamento e de duas secretarias por escolha do governador – Desenvolvimento Econômico e Infraestrutura – além da Procuradoria Geral do Estado”, explica Rogério Princhak, secretário-executivo de PPP. A primeira PPP da Bahia aconteceu em 2007, para a construção do emissário submarino. Com investimentos de R\$ 179 milhões, a PPP foi vencida pela empresa de saneamento do Grupo Odebrecht. Trata-se de uma PPP administrativa com contrato de 18 anos, que entrou em operação em 2011 com uma contraprestação anual de R\$160 milhões.

Outra PPP administrativa é a Arena Fonte Nova com prazo de 35 anos, contraprestação de R\$ 107 milhões e compartilhamento de 50% da receita entre a concessionária e o estado, que abate o valor da contraprestação. Outro projeto é o Sistema Metroviário Salvador-Lauro de Freitas, trecho de 35 quilômetros e 17 estações com investimentos de R\$ 3,9 bilhões. Para viabilizá-lo, a Lei das PPPs foi alterada e passou a permitir o aporte de investimentos pelo poder público. O estado assinou um contrato com a Caixa Econômica Federal e o Ministério das Cidades e obteve financiamento de R\$ 1 bilhão do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC Mobilidade) e R\$



O Estádio do Mineirão, reformado para a Copa do Mundo de 2014, também foi objeto de uma PPP.

hoje têm-se usado fundos de investimentos lastreados em imóveis; debêntures de operações de dívida ativa; e fundo de participação dos estados. A Companhia Paulista de Parcerias (CPP) – criada pela Lei das PPPs de São Paulo – tem o mandato para oferecer garantias e tem atuado com excedente acionário de empresas como Sabesp e Cesp. Além disso, as outorgas das concessões rodoviárias foram cedidas à CPP”, exemplifica Anker.

Em São Paulo, já foram assinados 11 contratos de PPP. Renato Villela, secretário estadual de Fazenda, destacou, durante o seminário “PPPs em Grandes Obras de Infraestrutura: Processo de Construção, Implantação e Desafios de PPPs” – realizado em julho, em Brasília –, a criação da CPP, que formula estruturas de garantia específicas para cada projeto e também a oferta de boas oportunidades de investimentos. Para ele, a racionalidade indica que um projeto só deva ser executado por meio de uma PPP quando há possibilidade de gerar retorno para o setor privado. No caso de projetos neces-

VEÍCULO:
Rumos

DATA:
Setembro/Outubro 2015

R REPORTAGEM PPP

1,1 bilhão do Orçamento Geral da União. “Ao antecipar o investimento com financiamento de baixo custo e a fundo perdido, reduzimos a contraprestação de R\$ 398 milhões para R\$ 117 milhões”, justifica Princhak.

Na área de saúde, o destaque é o premiado Hospital do Subúrbio, que consumiu investimentos de R\$ 70 milhões, tem prazo de dez anos e contraprestação de R\$ 150 milhões. A PPP foi vencida pelo Consórcio Promédica e Vivant, que fornecem, inclusive, o corpo médico. O novo Hospital Instituto Couto Maia consumirá investimento de R\$ 125 milhões e terá contraprestação de R\$ 62 milhões, com corpo médico do estado. Já a Rede de Serviços de Diagnóstico por Imagens visa a equipar 12 hospitais – sendo sete na região metropolitana de Salvador e cinco no interior – com equipamentos de ressonância magnética, raios X, tomografia, mamografia, densitometria.

“O concessionário realiza os exames que são enviados para uma central de laudos em Salvador. O tempo de permanência do paciente no hospital cai de 11 para cinco dias. O investimento foi de R\$ 80 milhões, a contraprestação é de R\$ 96 milhões, e o prazo, de 12 anos. O vencedor foi o consórcio formado por Elliar, Philips e Fundação da Faculdade Paulista de Medicina. O projeto está em implantação e deve entrar em operação plena em nove meses”, diz Princhak.

O estado conta com dois instrumentos para responder aos desafios das garantias: o mecanismo de pagamento das contraprestações e o Fundo Garantidor Baiano de Parcerias (FGBP). Nos dois casos, a Agência de Fomento do Estado da Bahia (Desenbahia), como braço financeiro do estado, se envolve diretamente nas atividades decorrentes. A agência operacionaliza o mecanismo de pagamento sem os riscos inerentes à gestão financeira da administração pública direta, o que dá conforto ao setor privado e ainda viabiliza a estruturação de contragarantias para os financiadores do projeto. Parte dos recursos do FPE recebidos pelo estado é destacada e alocada em conta específica da Desenbahia, que, assim, realiza os pagamentos das contraprestações.

A Desenbahia é a gestora do FGBP, garantindo as obrigações assumidas pelo estado nos projetos de PPPs. O instrumento foi criado após as alterações na legislação de PPPs, que permitiu ao poder público participar dos investimentos por meio de aportes. Como na modelagem do projeto do metrô ficaram estabelecidos aportes do estado, a criação do FGBP foi a saída encontrada para garantir a obrigação que o governo assumiu. “Precisamos reconhecer que o estado da Bahia conseguiu desenvolver bem esses mecanismos de garantia pública e o que é desafio para a maioria se tornou vantagem para nós”, diz Otto Alencar Filho, presidente da Desenbahia.

A agência criou a Superintendência de Estruturação de Projetos (SEP), com a finalidade de trabalhar diretamente na modelagem dos projetos que podem se transformar em contratos de PPPs ou em contratos de concessão comum. Segundo Alencar, até o momento, a SEP colaborou com formatação do projeto da Arena Fonte Nova e do metrô de Salvador. Ela também está envolvida com o projeto de construção de um novo centro de convenções para a capital baiana e no desenvolvimento do projeto da ponte Salvador – Ilha de Itaparica.

“É importante esclarecer que, antes mesmo da criação da SEP, a Desenbahia já vinha acompanhando a estruturação de

grandes projetos na Bahia, por meio do financiamento do Hospital do Subúrbio e da concessionária da Rodovia BA-093. Com a escassez de recursos por conta da situação econômica atual, a SEP tem se voltado a colaborar com o estado na construção de mecanismos que viabilizem a formação de *fundings* para projetos de infraestrutura. Por força da Resolução nº 2.828 do Banco Central, para viabilizar a captação desses recursos

O que diz a lei

As parcerias público-privadas surgiram nos anos 1990, em um contexto de crise fiscal e como alternativa ao modelo puro de privatização – transferência/venda efetiva dos serviços antes providos pelo Estado à iniciativa privada. De forma usual, as PPPs reguladas pela Lei nº 11.079, de 2004 (Lei das PPPs) se situam entre duas formas de contratação tradicional adotadas no Brasil: o que se denomina regime de Concessão de Serviços Públicos, instituído pela Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e o regime de Licitações e Contratos Públicos, criado pela Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993.

No regime de Concessões da Lei nº 8.987/95, o ente privado vencedor da licitação assume a gestão, risco e custo da obra sem qualquer pagamento de complementação pecuniária pela administração pública, sendo-lhe devidas apenas as tarifas dos usuários e eventuais receitas acessórias ou adicionais como pagamento pelos investimentos realizados e serviços prestados. Já nos contratos firmados com base na Lei nº 8.666/93, todos os aspectos citados são de responsabilidade da administração pública e o parceiro privado desempenha o papel de mero prestador de serviço.

Segundo Vania Lucia Lins e Souto, a parceria, no seu conceito geral, é um contrato administrativo de médio/longo prazo firmado com o setor privado com objetivo de viabilizar projetos de infraestrutura e de provisão de serviços prestados pelos entes públicos.

“A inovação da PPP foi permitir fazer concessões onde o Estado operava diretamente. Trata-se de uma compra de serviços pelo Estado que está necessariamente atrelada à eficiência do privado, que deve prestar um serviço de qualidade. As PPPs requerem um investimento significativo do setor privado para prestar o serviço e por isso os contratos são de longo prazo. O privado em geral elabora o projeto, constrói, financia e opera os ativos/serviços. No final os ativos são transferidos para o Estado. O setor público é parceiro na compra do serviço na sua totalidade ou em parte”, comenta Vania.

A PPP é definida pela lei como uma concessão, mas se difere da concessão comum pela necessidade de subsídio público parcial ou total pago na medida em que o serviço é prestado pelo concessionário. Segundo dados da Assessoria Econômica do Ministério do Planejamento, já foram assinados 42 contratos, atingindo um valor total de R\$ 105 bilhões.

VEÍCULO:
Rumos

DATA:
Setembro/Outubro 2015



internacionais, está sendo contratada uma agência internacional para avaliar o *rating* da Desenhahia”, acrescenta Alencar.

O presidente da agência explica que o financiamento também é desafiador, pois são projetos de longo prazo, de grande porte e de capital intensivo que necessitam de avanço e uso de múltiplas fontes de financiamento. Ele diz que, para que apresentem viabilidade financeira, são feitas avaliações de indicadores de rentabilidade sobre o capital investido e assunção de riscos compatíveis. Os contratos de financiamento resultam de análises técnicas que adotam premissas de *project finance* e, desse modo, a engenharia financeira fica suportada contratualmente pelo fluxo de caixa do projeto. Os ativos e recebíveis do projeto, por sua vez, assumem a condição de garantia das operações de crédito. “Isso requer uma estrutura-

de engenharia e tecnologia, a avaliação de aspectos legais e regulatórios, a confecção de edital e minuta de contrato, além da interlocução com a iniciativa privada que irá investir no projeto”, ressalta Jorge Leonardo de Oliveira, gerente geral de operações estruturadas do BDMG.

Um exemplo de atuação do BDMG é a coordenação dos diversos estudos necessários para estruturar um edital de concessão à iniciativa privada da segunda fase do Parque Tecnológico de Belo Horizonte (BH-TEC). O projeto envolve um conjunto de cinco edifícios e uma área de convivência, formando um complexo de 207 mil metros quadrados de área construída. A implantação será realizada em etapas e o investimento no primeiro prédio será de aproximadamente R\$ 190 milhões. O edital da licitação deve ser publicado ainda neste ano.

O banco também foi contratado pela Companhia de Saneamento do Estado de Minas Gerais (Copasa) para coordenar os estudos dos aspectos financeiros, operacionais e jurídicos da concessão administrativa à iniciativa privada do sistema de esgotamento sanitário de Divinópolis, no Centro-Oeste mineiro. A PPP tem duração de 26 anos e permitirá que o sistema de esgotamento sanitário seja ampliado de 430 litros tratados por segundo para até 630 litros por segundo.

No âmbito municipal, o BDMG apoia dois projetos em Belo Horizonte: a construção de 37 escolas municipais e a execução da obra do Hospital Novo Metropolitano. A Sociedade de Propósito Específico (SPE) Inova BH é a concessionária responsável pela construção e operação de serviços não pedagógicos de 37 escolas municipais, sendo 32 Unidades de Educação Infantil (UEIs) e cinco Escolas Municipais de Ensino Fundamental (EMEFs). Já a SPE Novo Metropolitano está encarregada de construir e operar o Hospital Novo Metropolitano, que contará com 440 leitos (80 de CTI) e terá capacidade para realizar duas mil consultas especializadas por mês, 1,4 mil internações, 700 cirurgias mensais e 500 atendimentos de pronto-socorro diariamente.

Na esfera federal, o BDMG apoia a duplicação da BR-040, entre Juiz de Fora (MG) e Brasília (DF). A instituição compõe um consórcio com mais três bancos comerciais que é fiador bancário da Via-040, SPE controlada pela Invepar, que executa a ampliação, manutenção e operação de um trecho de 937 quilômetros da rodovia federal.

Para a estruturação das garantias, o estado criou o Fundo Garantidor de PPPs, gerido pelo BDMG, mas que não está ativo porque o governo preferiu oferecer outras garantias, como recebíveis de dividendo de participações societárias, outros recebíveis de fundos de financiamento e outras receitas como *royalties*.

No Paraná, as Parcerias Público-Privadas estão regulamentadas pela Lei Estadual nº 17.046, de 11 de janeiro de 2012, regulamentada pelo Decreto Estadual nº 1.575, de 02



Tatiana Rago/Alto

Os projetos e obras de infraestrutura estão no horizonte de ação das PPPs.

ção complexa envolvendo uma imensa gama de negociações e acordos, não só entre os sócios e financiadores, como também com fornecedores, clientes, empresas seguradoras etc. O resultado dessas negociações gera uma estrutura de compartilhamento de riscos e garantias, que são expressos em diversos instrumentos jurídicos”, resume.

Outro estado que avançou no desenvolvimento de PPPs foi Minas Gerais, com o apoio do Banco de Desenvolvimento de Minas Gerais (BDMG). Desde 2012, o BDMG vem coordenando os estudos necessários para a estruturação de editais de PPPs relacionados a projetos de infraestrutura, o que tem contribuído para viabilizar projetos da administração pública estadual e municipal, atrair investimentos e até para a geração de receitas adicionais. Ao todo o estado conta com cinco PPPs em desenvolvimento. “A atividade de modelagem de PPPs demanda equipe especializada e multidisciplinar, tendo em vista a variedade de aspectos envolvidos – como a estruturação de modelo econômico-financeiro, a definição dos parâmetros

VEÍCULO:
Rumos

DATA:
Setembro/Outubro 2015

R REPORTAGEM PPP



No Paraná, as Parcerias Público-Privadas estão regulamentadas pela Lei Estadual nº 17.046, de 11 de janeiro de 2012, regulamentada pelo Decreto Estadual nº 1.575, de 2 de junho de 2015. Recentemente, a estrutura do estado sofreu alterações com o intuito de aprimorar a delegação de serviços públicos. Foi criado o Conselho Gestor de Concessões, que veio substituir o Conselho Gestor de Parcerias Público-Privadas, por meio da Lei Estadual nº 18.468, de 29 de abril de 2015, que altera o artigo 6º da Lei Estadual das PPPs. O Decreto nº 1.575/15 traz a estrutura de elaboração, desenvolvimento e acompanhamento de projetos de concessões no estado e institui o Grupo Técnico de Análise às Concessões (GTAC).

Segundo Silvana Cristina Bittencourt, secretária-executiva

iniciativa privada na busca de prestação de serviços públicos com qualidade”, diz Silvana.

Conforme previsão da Lei Estadual nº 17.046/12, foi instituído em 2014 o Fundo Garantidor de Parcerias Público-Privadas (FGP/PR), sob a gestão da Agência de Fomento do Estado do Paraná (Fomento Paraná), cuja finalidade é prestar garantias de pagamento de obrigações pecuniárias assumidas pelos parceiros públicos nas PPPs do estado.

No Rio de Janeiro foi criada a Lei nº 5.068, de 10 de julho de 2007, mas, até o momento, o estado formalizou apenas a PPP do Maracanã. O estado conta com um Conselho Gestor formado pelas Secretarias de Desenvolvimento Econômico, Energia, Indústria e Serviços (Sedeis), Casa Civil, Fazenda, Planejamento, Obras, Ambiente, Procuradoria Geral do Estado e, para assuntos que envolvem a região metropolitana, também a Câmara Metropolitana. Segundo Paula Martins, subsecretária de PPPs da Sedeis, o estado avançou pouco em PPPs porque vinha conduzindo investimentos com recursos próprios. Mas estuda atualmente oito PPPs e três operações estruturadas.

“Agora a realidade é diferente e o governador Luiz Pezão estabeleceu, no final de 2014, cinco projetos prioritários. São eles: os projetos de saneamento na Baixada Fluminense e na Região Leste Metropolitana, totalizando 22 municípios; a Linha 3 do Metrô de Niterói a São Gonçalo com 22 km, a Expansão da Linha 2 do Metrô do Rio para a Praça da Cruz Vermelha e a Praça XV; e o projeto de tecnologia digital para integrar todos os prédios públicos do estado e municípios”, enumera Paula.

A AgeRio, agência de fomento do estado, passa a ser a unidade modeladora das PPPs, uma atribuição que era da Secretaria de Planejamento. Segundo Dario Araújo, diretor de Operações AgeRio, a agência vem se preparando desde o início do ano com uma equipe especializada e a criação de uma gerência executiva de PPP com quatro profissionais.

Os projetos de saneamento são da Cedae, com o suporte da Câmara Metropolitana. A estruturação da modelagem das PPPs será feita pela Estruturadora Brasileira de Projetos (EBP), que venceu o edital de manifestação de interesse e terá seis meses para avaliar se será PPP ou concessão. A expectativa é de que a licitação ocorra em 2017. Já a expansão da Linha 2 do metrô do Rio não poderá ser feita por PPP porque o concessionário tem garantido o direito da operação de qualquer expansão.

“As demais PPPs em análise incluem projetos para a área de segurança pública, como uma nova unidade de ressocialização de menores, presídios e a modernização dos batalhões da Polícia Militar. Na educação, estuda-se PPPs para a construção de escolas; na saúde, para a criação do centro de diagnóstico por imagem. E, por fim, a ligação da estação de tratamento de água do Guandu à Usina Hidroelétrica de Lages, para dar segurança no abastecimento de água, que está sendo estudada pelo estado e a Light”, conclui Paula.



Hospital do Subúrbio, em Salvador, projeto escolhido como um dos mais inovadores em infraestrutura por consultoria.

do Conselho Gestor de Concessões do governo do Paraná, atualmente existe apenas um contrato de parceria público-privada celebrado entre o Departamento de Estradas de Rodagem (DER-PR) e a Concessionária Rota das Fronteiras S.A. para a exploração de um trecho de 220 quilômetros da rodovia estadual PR-323, entre os municípios de Maringá e Francisco Alves, na região noroeste. O contrato foi assinado em setembro de 2015, mas o estado ainda aguarda manifestação da empresa vencedora, que busca financiamento no mercado financeiro para dar início aos projetos. Trata-se de uma Concessão Patrocinada. O investimento é de R\$ 7 bilhões ao longo de 30 anos, com uma contraprestação pecuniária mensal por parte do estado no valor de R\$ 95,7 milhões.

“Existem várias PMIs em elaboração, já aprovadas pelo Conselho Gestor de Concessões. Projeto dos Pátios Veiculares Integrados encontra-se em fase final de elaboração dos instrumentos convocatórios. O objeto da licitação já foi aprovado. O caminho para o futuro é o investimento em serviços de infraestrutura, a serem prestados em conjunto pelo estado e a

VEÍCULO:
Rumos

DATA:
Setembro/Outubro 2015

AgeRio concede financiamento para projeto de inovação

A Agência Estadual de Fomento (AgeRio) financiou, com R\$ 2 milhões, um projeto inovador da empresa Pixel House, pela linha Inovacred. Com a operação, a agência se tornou a primeira instituição a se credenciar e utilizar o FGI Livre, do BNDES.

O projeto financiado consistiu no desenvolvimento de uma nova plataforma Web to Print, com o objetivo de oferecer diversas funcionalidades para que os clientes e usuários possam solicitar impressões e montagens de fotografias digitalizadas.

Com uma tecnologia pioneira no Brasil, o projeto da Pixel House consiste em imprimir fotos, montar fotolivros e fotoprodutos personalizados online e entregar em

casa. Desde 2004 no mercado de fotografia digital, a Pixel House tem como clientes Oi Fotos, IG Fotos, Porang! e Nicephotos.

Em outra frente, a agência também aprovou recentemente um financiamento de R\$ 200 mil com a produtora MPC Filmes, que atua nas áreas de produção e difusão de conteúdo audiovisual. A empresa, que possui vinte funcionários e tem em sua trajetória filmes como “Amazônia – Heranças de uma Utopia”, “A Ópera do Malandro” e “A Esperança é a Última que Morre”, está no seu segundo financiamento com a AgeRio – o primeiro foi realizado no ano de 2012, pela linha do BNDES PER.



Divulgação/Agerio