

Governo vai regulamentar relicitação de concessões

Por Marcelo Ribeiro | De Brasília

Dois dias após a Triunfo Participações, concessionária do aeroporto de Viracopos, pedir recuperação judicial, o governo federal anunciou ontem que vai publicar nos próximos dias o decreto que trata da regulamentação do processo de relicitação de concessões de infraestrutura, como de rodovias e aeroportos. Os principais pontos do decreto foram definidos ontem durante reunião com representantes dos Ministérios da Casa Civil, do Planejamento, dos Transportes, da Secretaria-Geral da Presidência e do BNDES.

O ministro dos Transportes, Valter Casemiro, anunciou a publicação do decreto, durante entrevista coletiva no Palácio do Planalto, acompanhado do presidente do BNDES, Dyogo Oliveira, e do ministro interino da Secretaria Geral da Presidência, Joaquim Lima.

De acordo com o presidente do BNDES, o programa de relicitação é destinado às empresas que não reúnem condições de cumprir com todos os investimentos acordados. A condição para que essas empresas possam pedir a relicitação é que elas tenham como manter a prestação

dos serviços essenciais até que o controle seja repassado para outra companhia.

Oliveira confirmou que Viracopos se enquadraria nas condições para entrar com o pedido de relicitação. Ele sinalizou, porém, que essa não é a solução preferida do governo para o caso. O plano A, de acordo com o presidente do BNDES, é "encontrar uma solução de mercado", que seria a busca de um novo sócio. Oliveira afirmou que pelo menos quatro empresas já demonstraram interesse em Viracopos.

"Temos recebido manifestação de diversos interessados, mas não posso confirmar informação de quais grupos. Já recebemos quatro manifestações de interesse diferente", afirmou Oliveira, acrescentando que caso a empresa tenha decretada a recuperação judicial, ela não estará mais elegível para o processo de relicitação.

O ministro dos Transportes disse que algumas concessionárias rodoviárias já demonstraram interesse em eventual processo de relicitação, como as que controlam as rodovias BR-163 e BR-040.

Com o objetivo de garantir que as dívidas com o governo federal e

o BNDES serão honradas, algumas regras foram estabelecidas: depois que a concessão for repassada para outra companhia, a dona anterior receberá uma indenização pelos investimentos já realizados e, com esse dinheiro, a empresa terá que pagar as dívidas com a União e com os demais credores.

De acordo com os pontos definidos durante reunião desta quarta-feira, a própria empresa precisa ser responsável por fazer o pedido de relicitação e a agência reguladora competente e o ministério dos Transportes precisam aprovar o processo.

Para que o pedido seja aprovado, a companhia deve provar que tem como manter a prestação de serviços essenciais, mas que não tem condições para honrar os investimentos acordados em contrato quando a licitação foi realizada.

Depois do aval do governo, um novo decreto liberando as novas condições do contrato deve ser publicado. O titular da pasta de Transportes destacou que as multas aplicadas antes da adesão ao programa não serão perdoadas. Na avaliação de Casemiro, a nova licitação deve demorar entre um ano e meio e dois anos.

Para evitar fraudes, concessão de rodovias deve mudar

Concessionárias terão de priorizar obras previstas no contrato; para empresas, novo modelo "engessa" os projetos

André Borges / BRASÍLIA

O governo decidiu fazer mudanças drásticas no modelo de concessão de rodovias, com o intuito de tornar os projetos mais alinhados com as demandas de órgãos de controle, como o Tribunal de Contas da União (TCU), e viabilizar os leilões ainda neste ano (ver mapa ao lado). Com as medidas, o que se pretende é eliminar brechas que permitem superfaturamento nas obras, golpes que costumam ser dados por meio de aditivos contratuais.

O Estado teve acesso exclusivo às propostas já desenhadas pelo governo e pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Pelas regras, fica proibida a inclusão de novos investimentos para melhoria e ampliação de capacidade da rodovia nos primeiros cinco anos da concessão. Essa proibição também valerá para os últimos cinco anos dos contratos, os quais costumam ter validade de 30 anos. Nos dois períodos, o concessionário só poderá executar aquilo que já estava previsto no

contrato.

Hoje não há essas proibições de prazos e as obras são executadas conforme demandas apresentadas pelas empresas ou pela ANTT. Normalmente, a realização de investimentos não previstos tem como consequência uma elevação nas tarifas de pedágio, para restabelecer o equilíbrio financeiro do contrato.

O governo também decidiu proibir a inclusão de investimentos fora das revisões quinquenais (a cada cinco anos) dos contratos. A ideia é que a concessão se concentre apenas em seu "estoque de obras" já incluso na concessão. Novas intervenções só poderão ser apresentadas após o término desse estoque.

Grandes obras não previstas originalmente no contrato terão de ser discutidas. A construção de contornos urbanos, por exemplo, ficará condicionada à comprovação das vantagens dessa obra em relação a outras e só poderá ser realizada após a realização de audiência pública, processo que hoje não existe.

Foi decidido ainda que o aumento das tarifas de pedágio para bancar obras como a construção de uma pista adicional

só poderá ocorrer depois que o projeto for entregue pela concessionária. Hoje esse custo é cobrado conforme o avanço do empreendimento, embutido na tarifa de pedágio do usuário da rodovia.

A renovação das concessões também foi deixada de lado. Os novos editais vão permitir que seja feita a prorrogação contratual por até cinco anos após o término da concessão, prazo que poderá chegar a, no máximo, dez anos, e por uma única vez, para fins de reequilíbrio financeiro da concessão por conta da execução de novas obras.

"Engessados". A reportagem repercutiu cada uma das propostas com a Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR), que representa as empresas que atuam no setor. Na avaliação de César Borges, presidente da entidade, as medidas indicam que o governo se dispõe a "engessar" os projetos. "Não sabíamos desses detalhes todos. O que podemos dizer, com base nessas informações, é que isso vai engessar o contrato. Significa retirar a autonomia da ANTT e reconhecer que há desconfiança sobre sua capacidade de fiscalizar e tomar decisões técnicas", comentou.





O interesse das empresas nas novas propostas, no entanto, segue inalterado, de acordo com Borges, que foi ministro dos Transportes no governo da ex-presidente Dilma Rousseff. "As empresas do setor seguem interessadas nos projetos e respeitarão as regras dos contratos. Agora, quem vai sofrer com isso é o usuário, nos casos em que obras necessárias apareçam, mas não possam ser executadas por causa de regras desse tipo."

O presidente da ABCR afirmou que, sobre o pagamento de obras adicionais somente após a sua conclusão, não há problemas para as empresas, "desde que o reequilíbrio dos contratos efetivamente ocorra". Ele também minimizou preocupações com a prorrogação de até dez anos para as concessões. "É um prazo razoável para que os investimentos sejam amortizados."

EM COMPASSO DE ESPERA

● Concessões de rodovias que o governo pretende licitar em 2018



TRECHOS	PREVISÃO DE LANÇAMENTO DE EDITAL	PREVISÃO DE LEILÃO
① RBR-101/290/386/448/RS	2º trimestre	3º trimestre
② BR-364/365/MG/GO	2º trimestre	3º trimestre
③ BR-101/SC	3º trimestre	4º trimestre
④ BR-116/RJ	3º trimestre	4º trimestre
⑤ BR-116/RJ/SP (Dutra)	3º trimestre	4º trimestre
⑥ BR-153/GO/TO	3º trimestre	4º trimestre
⑦ BR-364/RO/MT	3º trimestre	4º trimestre

FONTE: SECRETARIA EXECUTIVA DO PROGRAMA DE PARCERIAS DE INVESTIMENTOS (PPI) INFOGRÁFICO/ESTADÃO

Relicitação será regulamentada nos próximos dias

Lu Aiko Otta Tânia Monteiro /
BRASÍLIA

Sob pressão depois que a Aeroportos Brasil Viracopos (ABV) entrou com pedido de recuperação judicial, o governo anunciou ontem que divulgará, "nos próximos dias", um decreto regulamentando a relicitação. Trata-se de instrumento criado para socorrer concessionárias com dificuldades de honrar seus compromissos com o governo, como Viracopos. Até hoje, um ano e meio depois de criada, a medida não foi aplicado por falta da regulamentação.

A ABV batalha há nove meses pela relicitação. Em abril, recorreu ao Supremo Tribunal Federal (STF) para obter uma resposta do governo. Com uma decisão desfavorável da corte, ingressou com o pedido de recuperação judicial esta semana.

A concessionária de rodovias

Via 040, que administra o trecho da BR-040 entre Brasília e Juiz de Fora (MG), também é candidata à relicitação, segundo a Agência Nacional de Transportes Terrestres. Outra que pediu para usar o mecanismo foi a Rodovia do Aço, que administra 200 km da BR-393 no Rio.

A relicitação permite que uma concessionária com problemas devolva o negócio para que ele seja leilado e entregue a outro grupo econômico. Até que seja escolhido um sucessor, a concessionária fica à frente do negócio, numa espécie de "operação padrão".

"O objetivo é manter a continuidade dos serviços prestados pelas concessionárias enquanto o governo faz nova licitação", disse o ministro dos Transportes, Valter Casimiro, após reunião com representantes do Planejamento e o presidente do BNDES, Dyogo Oliveira.

BNDES**Banco quer acertar contas com Tesouro até agosto**

O BNDES confirmou que pretende devolver os R\$ 100 bilhões ao Tesouro Nacional previstos para este ano, no máximo, até o fim de agosto. De acordo com o banco, o cronograma das operações está sendo finalizado e há previsão de que duas ou três parcelas sejam pagas em junho e julho e, no máximo até agosto. Em março, o banco de fomento devolveu R\$ 30 bilhões para a União. Com a ida do ex-ministro do Planejamento Dyogo Oliveira para a presidência do banco, o processo está sendo acelerado. Os R\$ 130 bilhões previstos para retornarem ao Tesouro são imprescindíveis para que o governo consiga cumprir a regra de ouro em 2018.

Governo vai relimitar concessões

O governo vai editar, nos próximos dias, decreto para regulamentar a Lei 13.448/17, que trata da relimitação de contratos de concessão. O objetivo é evitar que concessionárias em situação delicada suspendam os serviços à população. Poderão participar do processo empresas do setor rodoviário, além da Triunfo Participações, administradora do Aeroporto de Viracopos, em Campinas (SP), que pediu recuperação judicial esta semana.

Desde 2017, as concessionárias enfrentam problemas financeiros. O governo tenta evitar a todo custo a caducidade dos contratos. Quando se chega a essa situação, as empresas deixam de pagar dívidas e suspendem investimentos, o que obriga a União a assumir gastos não previstos no orçamento.

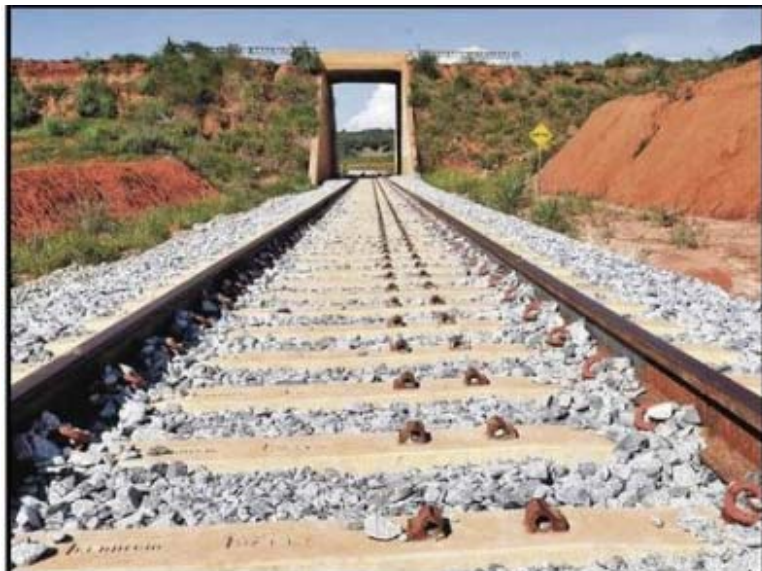
A relimitação tem por objetivo evitar aumento de despesas e mais problemas para os consumidores, disse o presidente do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), Dyogo Oliveira. Para ele, o

procedimento permite a continuidade da prestação dos serviços sem interrupção dos contratos. O governo garante, ainda, que, caso seja necessário novo processo de escolha de novo concessionário, haverá competição e transparência na seleção.

Para o especialista em infraestrutura Marlon Ieiri, do L.O. Baptista Advogados, as empresas querem fazer a devolução amigável das concessões porque a maioria não está conseguindo tocar as obras por dificuldade de crédito. “No processo de caducidade, o governo reassume o ativo. Se há devolução, a companhia pode ficar até 24 meses operando as rodovias. A solução amigável garante que os usuários continuem tendo o serviço até a concessão ser relimitada”, explicou.

O decreto foi discutido ontem em reunião do presidente Michel Temer no Palácio do Planalto com o ministro-chefe da Casa Civil, Eliseu Padilha, o dos Transportes, Portos e Aviação Civil, Valter Casimiro, e o da Secretaria-Geral, Joaquim Lima de Oliveira, além de Dyogo Oliveira.

Burocracia e eleição atrasam projetos



São Paulo — A agenda eleitoral e a burocracia vêm impactando o ânimo dos investidores do setor de infraestrutura. Ao todo, 101 projetos do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), o Avançar Parcerias, capitaneado pela Secretaria Especial do PPI, estão à espera de aprovações em diferentes esferas, como o Tribunal de Contas da União (TCU) e o Congresso, para só então terem seus editais de concessão publicados.

Até agora, o PPI tem, segundo sua página oficial, 74 projetos concluídos e 101 em andamento. Desses, nove têm previsão de publicação do edital para no segundo trimestre de 2018 — ou seja, dentro de mais 51 dias. No entanto, quatro deles ainda estão sob análise do TCU, em um processo que não tem data para acabar, o que torna a

missão de cumprimento desse calendário muito difícil.

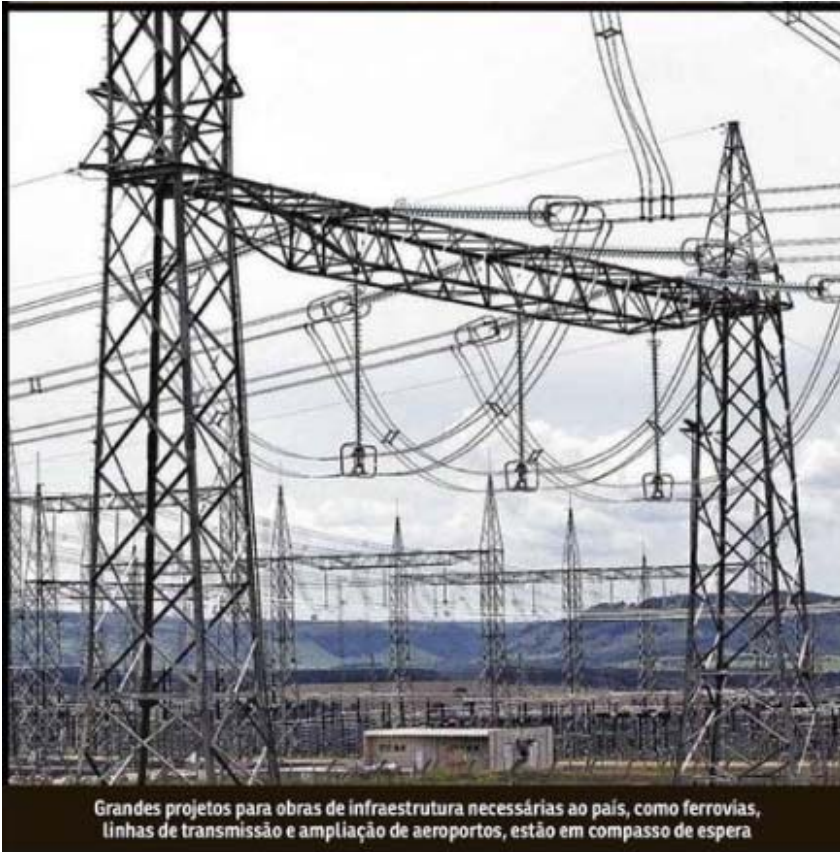
Mas não é só no curto prazo que há incongruências entre a meta do PPI e a sua viabilidade. Faltam 235 dias para terminar o ano. Nesse prazo, o governo espera esvaziar a pauta do PPI e colocar os 101 projetos nas mãos da iniciativa privada. O cronograma da Secretaria Especial do PPI começa com a fase de estudos, passa pela consulta pública, acórdão do TCU, publicação do edital, leilão, até chegar à assinatura do contrato de concessão.

Na primeira etapa do PPI, os investimentos foram de cerca de R\$ 146 bilhões. Para este ano, prevê o governo, no caso de o calendário se confirmar, esse valor deve ser ligeiramente menor, de R\$ 144,2 bilhões.

Para Maurício Endo, sócio-líder de Infraestrutura da KPMG para América Latina, 2018 será um ano de “relativa frustração” para os investidores do setor. “Este não será um ano totalmente perdido. Mas o volume de projetos será menor do que o registrado em 2017. Isso acaba sendo muito frustrante para os investidores que se prepararam para participar das concessões”, avalia o especialista.

O executivo explica que, para os investidores, é fundamental que o calendário de concessões seja “mais confiável”. “Eles olham oportunidades em vários países, montam suas equipes para acompanhar esses processos. Se o cronograma for alterado, eles podem perder o interesse e focar mercados com maior previsibilidade”, alerta.





Grandes projetos para obras de infraestrutura necessárias ao país, como ferrovias, linhas de transmissão e ampliação de aeroportos, estão em compasso de espera

Já o diretor executivo de Infraestrutura da EY, Gustavo Gusmão, avalia que os investidores contavam com a possibilidade de nem todos os projetos do PPI serem viabilizados em 2018. “De certa forma isso estava precificado, mas não deixa de ser quase uma frustração não ter investido neste ano”, analisa. Diferentemente do executivo da KPMG, ele acredita que o Brasil não sairá do radar de quem tem dinheiro para colocar em projetos de infraestrutura por conta da velocidade aquém do esperado para o pacote de concessões do governo.

Atrativo

Pesquisa recente da própria EY

apontou que o Brasil passou do oitavo para o segundo lugar entre os países com maior atratividade para os investidores. “As empresas sabem que nessa área os projetos precisam de tempo para serem maturados, por isso esse atraso não vai comprometer os planos. Além disso, há a opção de elas escolherem outra forma de investir, por exemplo, por meio da aquisição de outras empresas”, explica. É o que se vê agora com o interesse de duas multinacionais — Enel e Neoenergia — pelo controle da Eletropaulo, distribuidora de energia com atuação na Grande São Paulo.

Segundo José Guilherme Souza, sócio da Vinci Partners, como a demanda por serviços de

infraestrutura é muito grande no Brasil, “faz todo sentido se debruçar sobre investimentos no setor, em especial no setor elétrico. Desde meados de 2017, temos percebido que os investidores estrangeiros estão colocando o país na lista de opções para o momento em que a poeira na política baixar, principalmente se o cenário for mais pró-mercado”, analisa.

Presidente da Associação Brasileira de Infraestrutura e Indústrias de Base (Abdib), Venilton Tadini lembra que algumas regulamentações que poderiam colaborar para um ritmo mais satisfatório no setor emperraram no Poder Legislativo. É o caso da medida provisória que prevê a devolução amigável de concessões, que ainda precisa de regulamentação sobre a forma como será feita a remuneração dos agentes. Ele cita ainda o caso da MP sobre a repactuação das rodovias e das outorgas dos aeroportos.

“Falta planejamento e clareza sobre a prioridade nos projetos de infraestrutura. Para piorar, o que já está na mão do Estado não vem sendo cuidado. Isso mata a competitividade”, analisa Tadini.

Segurança jurídica

Dono do maior volume de concessões do país, o Grupo CCR se mantém atento às oportunidades. Mas, segundo seu presidente, Renato Vale, além de recursos, é preciso contar com segurança jurídica. “A infraestrutura representa o maior déficit de investimento no





país e, na contramão dessa estatística, é, comprovadamente, necessário para que possamos voltar a registrar índices de crescimento na economia. Por esse motivo, acreditamos que promover recursos para projetos de infraestrutura é fundamental, porém, tão fundamental quanto é garantir segurança jurídica para os investidores, previsibilidade, cumprimento e transparência no marco regulatório e efetividade das políticas de investimento”, opina o executivo.

Segundo Endo, da KPMG, os investimentos em infraestrutura vêm encolhendo por falta de recursos do orçamento público. O ideal, segundo o Banco Mundial, é que 5% do Produto Interno Bruto seja destinado ao setor por ano. O Brasil já chegou a 2,4% entre 2014 e 2015. No ano passado o número foi de 1,5% do PIB e em 2016 foi de 1,7%, ou seja, os valores só encolhem. Para 2018, previsão é que fique entre 1% e 1,5% do PIB.

Por outro lado, tanto Endo quanto Gusmão acreditam que os projetos estaduais e municipais de infraestrutura poderão ganhar espaço em 2018 e 2019. “Vemos a agenda municipal em andamento, mesmo que afetada pela agenda federal, com PPPs (parcerias público-privadas) de menor porte para projetos nas áreas de concessão de contratos de limpeza, transporte e iluminação”, diz o executivo da EY.

Consultada pela reportagem, a Secretaria Especial do PPI alegou indisponibilidade de agenda para atender ao pedido de informação.