

Parcerias público-privadas

Lições portuguesas para o Brasil



Ponte Vasco da Gama/Lisboa
Resultado de uma PPP



Ministério do Planejamento,
Orçamento e Gestão



Em parceria com: **ENAP**



PROJETO EUROBRASIL 2000
Apoio à Modernização do Aparelho do Estado



PROJETO EUROBRASIL 2000
Apoio à Modernização do Aparelho de Estado
Co-financiado pela União Européia

PARCERIAS PÚBLICO-PRIVADAS:

Lições Portuguesas para o Brasil

Ministério de Planejamento, Orçamento e Gestão
Secretaria de Gestão
Departamento de Programas de Cooperação Internacional em Gestão

Brasília

2006

Presidente da República

Luiz Inácio Lula da Silva

Ministro do Planejamento, Orçamento e Gestão

Paulo Bernardo Silva

Secretário de Gestão

Valter Correia da Silva

Diretor do Departamento de Programas de Cooperação Internacional em Gestão

Victor Branco de Holanda

Diretor Nacional do Projeto EuroBrasil 2000

Ruben Bauer

Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão

Comissão Europeia

PARCERIAS PÚBLICO-PRIVADAS: Lições Portuguesas para o Brasil

Elaboração:

Grupo de servidores públicos

integrantes da missão técnica a Portugal

André Luiz Andrade Bobroff

Bruno Silva Dalcolmo

Charles Richard Lewkowicz

Eduardo Rodrigues da Silva

Jorge Costa da Silva

José Maria da Cunha

Juliana Corbacho Neves dos Santos

Lara Caracciolo Amorelli

Lucas Navarro Prado

Maria do Perpétuo Socorro Alves de Souza

Walter Shigueru Emura

MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO, ORÇAMENTO E GESTÃO
SECRETARIA DE GESTÃO
DEPARTAMENTO DE PROGRAMAS DE COOPERAÇÃO INSTITUCIONAL EM GESTÃO
PROJETO EUROBRASIL 2000

Esplanada dos Ministérios, bloco K – 4º andar – sala 479-A
CEP 70040-906 – Brasília-DF
Telefones: (61) 3429.4906 / 3429.4208 / 3429.4836
Fax: (61) 3225.5183
eurobrasil@planejamento.gov.br
<http://www.planejamento.gov.br/gestao/conteúdo/eurobrasil/eurobrasil.htm>

Direção Nacional do Projeto EuroBrasil 2000:

Carla Sorneta (equipe européia)
Flávia Carvalho (equipe brasileira)
Norma Nogueira (equipe brasileira)
Roger Pouliquen (equipe européia)
Ruben Bauer (Diretor)

CAPA

Bárbara Bela Editora Gráfica

DIAGRAMAÇÃO E ARTE FINAL

Bárbara Bela Editora Gráfica

TIRAGEM

200 exemplares

É permitida a reprodução parcial ou total desde que citada a fonte.

Normalização: DIBIB/CODIN/SPOA

Brasil. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Secretaria de Gestão. Parcerias Público-Privadas: lições portuguesas para o Brasil / Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Secretaria de Gestão ; elaborado por André Luiz Andrade Bobroff ... [et al.] – Brasília : MP, 2006.

43 p.

1. Parcerias Público-Privadas – Descrição. I. Título. II. Projeto EuroBrasil 2000. III. Comissão Européia.

CDU 35.078.6(81)

SUMÁRIO

Apresentação	07
Introdução	09
1. Visão geral do programa português de PPP	10
2. As instituições e os projetos de PPP em Portugal	13
3. Impressões dos projetos de PPP: Casos práticos	16
- O programa rodoviário português	16
- Metrô	18
- O setor ferroviário de passageiros	20
- O programa de PPP em saúde	20
Considerações finais	22

ANEXOS

Anexo I - Lei 11.079 de 30 de dezembro de 2004	25
Anexo II - Decreto 5.385 de 4 de março de 2005	34
Anexo III - Decreto 5.411 de 6 de abril de 2005	39

APRESENTAÇÃO

O Projeto EuroBrasil 2000 é um acordo de cooperação técnica firmado entre o Brasil e a União Européia para apoio ao Governo Federal em seus esforços de modernização e reforma da Administração Pública, a partir da consorciação entre os estados da arte em Administração Pública brasileiro e europeu. Para o provimento deste último, o Projeto conta com a assistência técnica prestada por um consórcio contratado pela União Européia, integrado pela Escola Nacional de Administração da França (ENA), pelo Instituto Sueco de Administração Pública (SIPU), pelo Instituto Holandês de Administração Pública (ROI) e pelo Instituto Nacional de Administração de Portugal (INA).

O Projeto tem por objetivo geral apoiar o Governo brasileiro na implementação da sua política de gestão pública, e por objetivos específicos:

- apoiar a flexibilidade da gestão da administração pública;
- reforçar a capacidade das instituições centrais para a reforma administrativa;
- melhorar a capacidade de gestão dos funcionários públicos de categorias superiores;
- melhorar as relações entre a administração pública e os cidadãos; e
- criar laços permanentes com a Europa.

Em um prazo de três anos, o Projeto prevê a capacitação de cerca de 5.000 servidores de nível superior com vínculo permanente com a Administração Pública mediante atividades como videoconferências, cursos de educação a distância, oficinas e seminários com especialistas, além de participação em missões técnicas à Europa (cerca de 200 servidores) e incubação de redes temáticas e comunidades de prática. Serão ainda elaborados diversos estudos técnicos para subsídio a iniciativas de alteração do quadro legal.

O Projeto conta com três componentes principais:

- fortalecimento da Administração Pública;
- desenvolvimento da capacidade gerencial dos servidores públicos; e
- relacionamento entre a Administração Pública e o cidadão.

Estes componentes, por sua vez, subdividem-se em blocos de ações encadeadas: as áreas temáticas do Projeto. Em seu formato atual, o Projeto conta com 13 áreas temáticas:

- Ética profissional
- Formação para o serviço público
- Gerenciamento de projetos
- Gestão de pessoas
- Gestão por resultados
- Melhoramento da relação entre o Estado e o cidadão
- Modelagem federativa
- Modelagem institucional
- Monitoramento e avaliação de programas governamentais

- Parcerias público-privadas
- Planejamento e gestão territorial
- Planejamento estratégico
- Redes e comunidades de prática (suporte metodológico ao Projeto)

No decorrer do ano de 2005 o Projeto EuroBrasil 2000 empreendeu, no âmbito de sua área temática Parcerias Público-Privadas, a produção de um estudo (intitulado Metodologia para a Avaliação de Projetos em Regime de Parceria Público-Privada) para sistematização de procedimentos e critérios para avaliação e seleção de projetos públicos suscetíveis à implementação por esta modalidade, uma oficina (intitulada Montagem e Avaliação de Parcerias Público-Privadas) para discussão e análise da metodologia elaborada no estudo, e uma missão técnica de servidores brasileiros a Portugal, havida de 17 a 28 de outubro, organizada pelo Instituto Nacional de Administração - INA, de Portugal, de que fizeram parte 11 servidores públicos dos Ministérios do Planejamento, Orçamento e Gestão, da Fazenda e dos Transportes e da Agência Nacional de Transportes Terrestres.

Essa missão teve por objetivos: (a) conhecer o ciclo de desenvolvimento completo de uma PPP (preparação, lançamento, licitação, modelagem financeira e metodologia de construção de indicadores de comparação) em Portugal; (b) conhecer experiências de êxito da Administração Pública daquele país, no campo das PPP; e (c) promover o intercâmbio de informações entre servidores das Administrações Públicas portuguesa e brasileira.

Dentre outros pontos enfocados, a missão teve por destaques: a análise de estudos de caso de maior interesse para o Brasil, como ferrovias, rodovias e hospitais; os contatos com especialistas e com membros de instituições públicas e privadas – advogados, economistas, financiadores e entidades reguladoras das PPP; a abordagem do tema pelas perspectivas econômica, jurídica, financeira e técnica; a análise das dificuldades e das necessidades de escolha que se colocam em todas as fases do ciclo de desenvolvimento de uma PPP; e o cuidado para se demarcar as diferenças entre o contexto jurídico-institucional português e a realidade brasileira.

A presente publicação corresponde a um resumo executivo do relatório de missão elaborado por seus integrantes da missão, com objetivo de multiplicação dos conhecimentos e experiências auferidos.

A Direção Nacional do Projeto EuroBrasil 2000 congratula-se com o INA e com os integrantes da missão técnica a Portugal pela contribuição prestada à capacitação de nossa Administração Pública aos processos de modelagem e de contratação de parcerias público-privadas, instrumentos relevantes para vir a contar o país com a infra-estrutura necessária ao seu desenvolvimento em bases duradouras.

Brasília, abril de 2006

Direção Nacional do Projeto EuroBrasil 2000

INTRODUÇÃO

O Projeto EuroBrasil 2000 consuma o acordo de cooperação técnica entre o Governo Federal brasileiro e a União Européia, com objetivo principal de contribuir para a elaboração de diretrizes para modernização da Administração Pública brasileira e capacitação de seu quadro de servidores, por meio de eventos de formação realizados tanto na Europa quanto no Brasil e, ainda, melhorar a qualidade dos serviços públicos oferecidos aos cidadãos.

O programa da Missão Técnica, realizada entre os dias 16 e 29 de outubro de 2005, foi organizado pelo Projeto EuroBrasil, em parceria com a Assessoria Econômica do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, e com o suporte e assistência técnica do Instituto Nacional de Administração - INA, sediado em Portugal, contratado pela União Européia. Consistiu, essencialmente, num conjunto articulado de apresentações, encontros, visitas e consultas sobre a experiência portuguesa no domínio das PPP.

A aprovação, em dezembro de 2004, da Lei Federal das Parcerias Público-Privadas (PPP) – que permitiu a organização e montagem de projetos em regime de parceria com o setor privado nos quais seja necessário o pagamento de contraprestação pública para viabilizar financeiramente o empreendimento – levou à necessidade de capacitação de pessoal na administração pública federal brasileira para levar a cabo a correta interpretação dos riscos, benefícios e formas de implementação do novo instrumento à realidade brasileira.

Dada a abordagem interdisciplinar da formulação, implementação e avaliação dos projetos de PPP, representantes de diversos órgãos da administração brasileira foram convidados a tomar parte na missão técnica, destinada a observar a experiência portuguesa com os projetos de parcerias público-privadas.

O evento, através do INA e de seus interlocutores, buscou cobrir a experiência portuguesa não só nos setores de infra-estrutura, mas também nos setores de saúde e prestação de serviços, buscando ainda congrega a ótica dos atores envolvidos nas PPP, tais como escritórios de advocacia, consultorias, entidades financiadoras e autoridades reguladoras.

A presente publicação visa apresentar as principais questões dos temas discutidos durante a Missão, abordando as considerações dos participantes acerca das qualidades e limitações do modelo português, os pontos de focais das parcerias público-privadas e eventuais adaptações necessárias para a correta aplicação do modelo ao caso brasileiro, não sendo exaustiva, mas representando um ponto de vista parcial para uma discussão comparada entre os modelos dos dois países.

1 – VISÃO GERAL DO PROGRAMA PORTUGUÊS DE PARCERIAS PÚBLICO-PRIVADAS

Como informação preliminar é importante destacar que a administração pública portuguesa é altamente concentrada em apenas dois níveis: a administração central e as administrações locais. Cerca de 15% da população pertence aos quadros da administração pública. Nesse contexto, há iniciativas objetivando a profissionalização dos quadros públicos, assim como a elevação da produtividade dos servidores.

Tal fato se torna relevante quando se define uma PPP como uma relação de longo-prazo, entre entidades públicas e privadas, destinada à provisão de um determinado serviço, podendo exigir a concepção, financiamento, construção e operação de infra-estruturas ou apenas parte desse fluxo. Sendo uma relação de longo prazo, permite ao parceiro público transferir para o parceiro privado o risco de concepção do projeto (concepção da infra-estrutura e/ou do serviço, definição de opções tecnológicas e comerciais, etc.). Esta transferência de riscos pressupõe que o parceiro público se abstenha de definir detalhadamente os requisitos (de recursos, de processos, etc.) necessários ao desenvolvimento do projeto, centrando-se antes na definição dos resultados a alcançar e no nível de qualidade pretendido.

Na Europa, a restrição orçamentária é um dos principais motivos que levam à adoção de parcerias, desonerando o poder público e remunerando o privado pelo próprio projeto e pela prestação de serviços (gestão do ativo). O objetivo principal é não só ter um número maior de projetos, mas implementá-los em menos tempo e com mais eficiência, resguardando os recursos do Estado para setores sensíveis e estratégicos. A estabilidade econômica e política são fundamentais para conquistar a confiança do mercado no poder público. A vivência das PPP implantadas em Portugal consolidou a confiança da comunidade nos seus intervenientes.

Para cada projeto público que se deseja implementar em regime de PPP é formada uma comissão de acompanhamento constituída inicialmente pelo ministério setorial e pelo Ministério das Finanças (representado pela Parpública). Forma-se a *task force* que analisa e propõe ações sob o ponto de vista estratégico, econômico e jurídico. É importante agregar à discussão do projeto todos os órgãos ou entidades públicas envolvidas, evitando-se entraves burocráticos ao seu regular andamento. Quando o projeto está pronto para ser lançado, há uma notificação do setorial ao Ministério das Finanças, sendo que os membros do Ministério setorial e das Finanças fazem um parecer cada um e com base nestes pareceres os dois ministérios fazem um comunicado único acerca da pertinência do projeto.

Os projetos de PPP são examinados no seu modelo financeiro tomando-se por base o custo público comparável, correspondente a uma estimativa atualizada do custo do projeto de parceria caso ele fosse desenvolvido pelo setor público, com financiamento e contratação convencionais, devendo incorporar eventuais ganhos previsíveis de eficiência do setor público. A diferença entre o valor do comparador do setor público e a melhor proposta privada é o *value for money*. Diante desses parâmetros, para que a execução do projeto ocorra em regime de PPP, deve-se demonstrar ser essa a opção mais vantajosa em muitos aspectos, incluído o econômico. No entanto, nas PPP vários fatores confluem para uma prestação de serviços mais eficiente: a melhor alocação dos riscos; o incentivo à inovação tecnológica; a minimização dos custos

por meio de ganhos de eficiência na construção, operação e manutenção dos ativos; a avaliação dos benefícios na ótica do ciclo de vida do projeto; e a mobilização do investimento privado, diluindo o ônus sobre o orçamento público ao longo de vários anos.

Do ponto de vista da advocacia de negócios, a disciplina jurídica tradicional dos contratos administrativos, que prevê licitações com propostas fechadas e escolha da melhor proposta, não se mostrava adequada aos projetos de PPP pela impossibilidade de ajustes dos instrumentos contratuais e pela incerteza quanto a um financiamento para o projeto. Como as regras da União Européia não exigem que as licitações sejam pelo modelo tradicional, optou-se que para cada PPP seja editado um Decreto-lei do Presidente de Portugal, contendo todo o regramento especial para as licitações e disposições contratuais daquele projeto em particular. Com isso, passou a haver maior facilidade na normatização jurídica de um projeto específico de PPP, uma vez que o decreto-lei é ato apenas do Presidente de Portugal, embora possa ser vetado posteriormente pelo Congresso.

Deste modo, são realizadas as licitações em duas fases, obtendo-se a melhor proposta ao final e a apresentação pelo licitante vencedor de um firme compromisso do banco em financiar aquele projeto. Na primeira, são apresentadas as propostas pelos concorrentes, que são avaliadas por uma comissão e que escolhe as duas melhores propostas para prosseguirem na segunda fase (negociação) do certame. As duas melhores propostas são discutidas com os proponentes na segunda fase e, ao final, eles apresentam as *best-and-final-offers* – BAFO, das quais a comissão retira a proposta vencedora da licitação. A fase de negociação é subdividida em duas etapas: competitiva – a fim de melhorar propostas em aspectos relevantes; e final – só com um concorrente para ajustar minuta do contrato. Esta fase tem de ser realmente competitiva para que seja eficaz em termos de mitigação de riscos para as partes envolvidas. São sempre garantidas a transparência do processo, a competitividade e oportunidades iguais aos proponentes.

Algumas características clássicas dos contratos administrativos tiveram que ser revistas, tais como os poderes de rescisão e alteração contratual unilateral, sendo trazidas para o texto do contrato as hipóteses em que estes poderes seriam exercidos e formas de compensação ao parceiro privado. Diante da nova disciplina jurídica desenvolvida para as PPPs, muitos projetos estão sendo implementados com instrumentos contratuais bastante sofisticados e eficientes e com grande interesse do mercado.

Um projeto de PPP é formado por um conjunto de contratos, dentre os quais destacam-se: instrumentos relativos à sociedade do propósito específico; contrato de

financiamento; contrato de garantias; contrato de concessão; contratos com empreiteiros e prestadores de serviços. Nesse contexto, as disposições sobre o equilíbrio econômico-financeiro, por exemplo, assumem nodal importância na elaboração dos instrumentos contratuais, pois devem precisamente explicitar as suas hipóteses, as formas de compensação e os critérios para sua apuração.

Para a análise do projeto de PPP deve ser feita uma minuciosa matriz de riscos envolvidos, com vistas a alocar eficientemente os riscos ao parceiro com melhores condições de gerenciá-los. Os riscos no procedimento de licitação e, em regra os de preparação do projeto são do Poder Público; os riscos relativos à construção da infra-estrutura são do construtor/parceiro privado; aqueles relativos à exploração ou operação do projeto são alocados ao parceiro privado e os riscos externos (licenciamento, alterações legislativas, força maior) são alocados ao parceiro privado ou ao público, de acordo com a sua capacidade de gestão. A alocação do risco se apresenta como ponto fundamental no desenvolvimento de um projeto de PPP, pois permite que o poder público transfira eficazmente riscos aos seus parceiros e, com isso, torne a PPP um modelo vantajoso para o Estado.

Ressalte-se que a alocação de riscos é determinada no processo licitatório da PPP, mas como os contratos são longos e os riscos são dinâmicos, eles podem ser renegociados ao longo de sua gestão. Os riscos são inicialmente divididos e alocados na montagem das peças documentais da licitação e na elaboração da minuta do contrato (fase de negociação) – momento onde se busca a mitigação do risco. Os fatores a serem considerados na alocação do risco são: o seu preço; a previsão de mecanismos

para sua mitigação e transferência (ex. seguros); a gerência por quem tem capacidade para fazê-lo; a eventual partilha de riscos deve se associar à partilha de benefícios; a previsão de mecanismos amigáveis ou de arbitragem para resolução de litígios.

As garantias em Portugal são dadas pelo privado ao Estado. No Brasil, ao lado das garantias de execução do contrato dadas pelo privado, são oferecidas garantias pelo parceiro público no que toca ao pagamento de sua contraprestação e os contratos também devem prever garantias de execução do contrato pelo privado. Como a garantia do pagamento da contraprestação pode ser utilizada na negociação para obter o financiamento, o fundo garantidor (FGP) mitiga o risco de obtê-lo e melhora suas condições. Repartir a eventual redução no refinanciamento faz parte da Lei das PPP e constitui um objetivo a ser sempre perseguido, independentemente de garantia prestada pelo FGP.

Implementado o projeto de PPP, o poder público deve se municiar de estrutura e pessoal capazes de gerenciar a relação contratual com o parceiro privado, que compreenda o aspecto empresarial da parceria e a avalie com foco nos resultados, e não nos recursos ou meios utilizados. Deve ser mantido o efetivo controle sobre os aspectos financeiros do projeto, sobre a qualidade dos serviços prestados e sobre as condições de manutenção das infra-estruturas.

As PPP podem exigir adaptações políticas, legislativas, na regulamentação bem como ações específicas para atrair capitais privados. Merecem atenção especial a análise prévia dos projetos, a capacidade de pagamento pelo Estado, as consultas públicas, as definições claras sob a ótica de “output”, os cenários de stress, a definição do modelo e as *task forces*.

Destacam-se como pontos positivos nas PPP realizadas em Portugal o mais rápido desenvolvimento de infra-estruturas que demandam um grande aporte de recursos para o investimento e a melhoria da qualidade dos serviços públicos prestados ou postos à disposição dos cidadãos. A experiência portuguesa se concentra principalmente nos setores rodoviário, ferroviário e hospitalar e o conhecimento obtido em um setor tem, com sucesso, sido aplicado a outro, observadas as particularidades de cada um.

2 – AS INSTITUIÇÕES E OS PROJETOS DE PPP EM PORTUGAL

O primeiro ator a ser destacado na implantação de um projeto de parceria público-privada é a Parpública. A Parpública é uma Sociedade Gestora de Participações Sociais de capitais exclusivamente públicos e constitui um instrumento do Estado na promoção da utilização das parcerias público-privadas para o desenvolvimento de serviços públicos em condições de maior qualidade e eficiência. Compete à Parpública receber, em nome do Ministro das Finanças, eventuais notificações dos demais ministérios acerca da preparação e do lançamento de uma parceria público-privada, assim como alterações nos contratos já assinados. É também incumbida do acompanhamento econômico-financeiro das parcerias, bem como de prestar apoio técnico ao Ministro das Finanças no acompanhamento permanente das parcerias já celebradas, recolhendo e disponibilizando informações relativas aos custos, riscos e benefícios oriundos dos projetos.

A Parpública elaborou um procedimento baseado em experiência de processos já desenvolvidos, objetivando disponibilizar um modelo suscetível de ser adaptado no lançamento de eventuais parcerias público-privadas. O referido modelo, que comporta uma fase de negociações, foi desenhado de forma a que seja facilmente adaptado aos mais diferentes casos de parcerias público-privadas.

Já a Inspeção-Geral de Finanças – IGF – é um dos principais órgãos portugueses de controle interno. Sua missão é o controle da administração financeira do Estado e o apoio técnico especializado, de modo a contribuir para a economia, eficácia e eficiência, na obtenção das receitas e na realização das despesas públicas nacionais e comunitárias.

A IGF desempenha papel fundamental no controle sobre as PPP. Em regra, há três fases de auditoria. Num primeiro momento, a IGF se debruça sobre a concepção, o planejamento e o procedimento licitatório até a adjudicação. Durante a execução do contrato há diversas auditorias, para verificar o cumprimento das obrigações contratuais por parte do parceiro privado. Ao final do contrato, é realizada uma última auditoria, por meio da qual se busca verificar a economia, a eficácia e a eficiência da opção pela PPP.

Importa mencionar que os pareceres da IGF não são determinantes para a Administração Pública, isto é, não são suficientes para interromper ou impedir os efeitos oriundos do contrato de PPP. Nisso difere da atuação do Tribunal de Contas, que dispõe do poder de não aprovar a contratação e impedir que se leve adiante a execução do contrato.

Assim como no Brasil, o Tribunal de Contas português está ligado ao Poder Legislativo e tem a incumbência de verificar a regularidade das contas do Poder Executivo. O Tribunal realiza o controle técnico, o qual implica uma vistoria prévia sobre os contratos de maior vulto, sobre a qual também não há possibilidade de recurso ao Poder Judiciário, de modo que, se não houver aprovação do Tribunal (visto prévio), a contratação não será possível. É sobretudo por meio desta modalidade de controle que os contratos de PPP são auditados.

Embora a análise do Tribunal de Contas deva se restringir à questão da estrita legalidade, tem-se ampliado sua competência de auditoria, inclusive de modo a abarcar preocupações ambientais e a qualidade das prestações dos parceiros privados.

Segundo o Tribunal de Contas português, devem ser ressaltados diversos desafios relacionados as PPP: i) o adequado tratamento do risco ambiental, que ocasionou diversos reequilíbrios econômico-financeiros nos contratos em vigor; ii) a comparação entre propostas, dificultada em razão de diferentes níveis de riscos, de modo a escolher a que melhor atenda o interesse público; iii) a verificação do *value-for-money* e do custo público comparável com o escopo de demonstrar que a PPP é a alternativa mais eficiente; iv) a necessidade de processos competitivos e transparentes.

O Tribunal de Contas vem desenvolvendo estudo sobre o impacto das PPP nas contas públicas. Aparentemente, há muitas despesas – especialmente aquelas oriundas de recomposições do equilíbrio econômico-financeiro – que não estão transparentes no âmbito dos contratos de PPP, escondendo o real efeito desses contratos nas contas públicas.

Outros agentes importantes nesse processo são os financiadores. Os bancos exerceram papel fundamental no desenvolvimento das PPP em Portugal, contribuindo não só para o desenho da estrutura financeira, mas na elaboração dos contratos e controle da execução. Usualmente possuem equipes específicas, voltadas ao “*Project Finance*”, que estendem sua atuação a outros países da Europa, o que não elimina a necessidade da contratação de consultores.

Os financiamentos envolvem bancos comerciais, instituições supranacionais (que muitas vezes exigem intermediação dos bancos comerciais para assumir riscos do projeto), emissões de obrigações, leasing operacional e financeiro, dívida subordinada (*mezzanine*) entre outros instrumentos. É importante ressaltar que os bancos passaram a exercer a iniciativa na proposição de pequenos projetos às prefeituras: grande parte dos projetos nas carteiras dos bancos é de âmbito municipal e proposta por eles próprios.

Na Europa, os prazos de financiamento atingem os 25 anos, para concessões de trinta anos, podendo os recursos ser utilizados em até seis anos, em *pro-rata* com fundos próprios, durante a construção. As taxas são fixas e os *spreads* definidos caso a caso.

A contraprestação pública é recebida somente após a conclusão das obras. A estrutura de “*Project Finance*” com a adoção da sociedade veículo (no Brasil, Sociedade de Propósito Específico – SPE) apresenta vantagens sobre o “*Corporate Finance*” na medida em que reduz e desvincula o risco do projeto do de seus promotores e mantém inalterado o balanço dos investidores. Entre as características do *Project Finance* utilizado destacam-se a definição precisa do projeto (investimentos, receitas e custos), o elevado rigor na análise dos riscos e sua alocação, a estrutura contratual complexa, fluxos de caixa com elevada estabilidade e a forte alavancagem.

Nos contratos há a possibilidade do credor intervir na sociedade veículo (*step-in*), de dividir o financiamento em períodos menores, incluindo o risco do refinanciamento ou a possibilidade do Estado reassumir o projeto. A Espanha tem usado este recurso com grande eficácia. Também pode ser incluída cláusula que permita avaliar periodicamente a conveniência de liquidar a parceria. As garantias também podem ser reais - penhores, hipotecas, ativos da SPE, consignação de créditos - recebíveis, além dos direitos sobre a conta bancária do mutuário ou o *step-in*. Há, porém, preocupações especiais quanto à legislação para constituição, execução e repatriamento das garantias.

Principal banco supranacional em Portugal, o Banco Europeu de Investimento – BEI - também atua em complementaridade com o setor bancário e os mercados de capitais, contribuindo com sua experiência na montagem de operações, disponibilidade de recursos em larga escala e facilitador de investimento privado. Apesar de sua abordagem conservadora, ele tem capacidade de assumir riscos, principalmente após o período de construção de obras.

O BEI objetiva financiar projetos de investimento que promovam o desenvolvimento harmonioso e equilibrado da União Européia. Os financiamentos do Banco destinam-se essencialmente a projetos nos Estados-Membros da UE (43 bilhões de euros em 2004). Apesar do seu conservadorismo, o potencial de financiamento do BEI encontra-se atualmente no patamar de 400 bilhões de euros. No que concerne a política do BEI em relação às PPP, os projetos devem ser técnica, financeira e economicamente viáveis para que sejam elegíveis. Adicionalmente, devem cumprir a legislação ambiental, a de compras governamentais e proporcionar garantias adequadas.

Ao longo do processo de desenvolvimento das PPP em Portugal, o BEI teve a função de âncora nas transações, financiando entre 40% e 50% do custo elegível dos projetos. A exposição atual do BEI em Portugal a PPP rodoviárias é de 2,7 bilhões de euros, representando 19% do *portfólio* PPP do Banco. Esses financiamentos são de longo prazo e flexíveis (25-28 anos de maturidade, 6-10 anos de carência, com perfis de repagamento adaptados ao fluxo de caixa estimado). Há também pacotes de garantias bancárias e a disponibilidade do Banco para assumir risco pós-construção.

A participação dos principais agentes que atuam num projeto de PPP em Portugal poder ser visualizada de forma simplificada na figura 1 a seguir:



3 – IMPRESSÕES DOS PROJETOS DE PPP: CASOS PRÁTICOS

3.1. O PROGRAMA RODOVIÁRIO PORTUGUÊS

O órgão responsável pela gestão dos contratos das rodovias concedidas, e pela manutenção das demais, foi transformado em empresa pública em 2005, a Estradas de Portugal - EPE, para ter mais agilidade e melhorar o desempenho de suas competências: a administração de 16.600 km de rodovias, sendo 2600 km de estradas principais e 8.900 km de complementares¹. Atualmente são 3.200 km de estradas concedidas, cujas razões para buscar a parceria privada foram: imprimir rapidez às construções; reduzir déficit orçamentário (imposição da UE); compartilhar riscos com setor privado; inovar e aprimorar gestão; permitir participação de créditos estrangeiros; elevar eficiência.

Com relação à transferência de riscos, no caso de rodovias, ficam com o Estado os riscos de planejamento e de desapropriações. São partilhados os riscos ambientais e de tráfego nas estradas com pedágio sombra (a tarifa não é cobrada ao usuário). Contratos de 30 anos introduzem riscos adicionais, portanto é necessária a construção de adequados indicadores de desempenho na busca da redução de riscos para ambas as partes do contrato.

Portugal apresenta uma modalidade de concessão de rodovias baseada na ferramenta inglesa do “shadow toll”: as SCUT’s (“sem cobrança aos utilizadores”). A adoção desta modelagem resultou de uma opção em construir auto-estradas onde tráfego não era suficiente para viabilizar a concessão (em Portugal, um volume diário médio de automóveis de 10 a 15 mil veículos indica boa rentabilidade do negócio). A contra-partida pública, no entanto, parece não ter sido prevista corretamente quando do lançamento da licitação, uma vez que os custos com pedágio virtual estão muito elevados (+/- • 700 milhões, a partir de 2006). Os técnicos vislumbram que a solução para reduzir desembolso futuro será cobrar pedágio. Colocase, entretanto, a questão política de definição de critérios para selecionar trechos que passarão a pagar: existência de vias alternativas; nível de renda médio; dentre outros em estudo. A cobrança eletrônica é prevista para ser o principal meio de recolhimento nas ex-SCUTs.

A licitação de rodovias pode ser dividida nas seguintes fases:

1. concurso – 18 meses até adjudicação – EPE e comissão de avaliação;
2. concepção – 20 meses (9 em avaliação ambiental) – estudos e projetos; avaliação ambiental e aprovação dos projetos junto ao Estado; há projetos com objetivo de rentabilidade fixado – concessão acaba quando este for alcançado, medido por tráfego e receitas geradas;
3. construção – 24 meses - desapropriações e construção, acompanhamento e vistorias;
4. exploração - 26 anos – operação e manutenção pela concessionária e fiscalização (EPE).

¹ Demais vias são de pequena importância relativa, e, por isso, não incluídas nas discussões.

Os critérios de avaliação utilizados pela comissão julgadora da licitação são: menor esforço financeiro do Estado (+/- 30% da nota); qualidade técnica da proposta (concepção; projeto; construção e exploração); solidez da estrutura financeira (divisão de riscos), empresarial e contratual do concorrente; níveis de qualidade do serviço e da segurança propostos.

Essas licitações são baseadas: na Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres – institui a concessão; em dois Decretos-Lei - um para pedágio real e outro para o virtual; despacho conjunto dos Ministros das Obras Públicas e das Finanças aprovando o edital e o caderno de encargos, conforme explicado na parte III deste documento.

São parâmetros de qualidade que orientam a fiscalização das rodovias concedidas: a sinistralidade e o número de horas/ano em que vias estão bloqueadas por obras, além dos constantes do Manual da EPE entregue aos concorrentes na fase de qualificação (questões como pavimento; nível de serviço; etc). No planejamento de intervenções, o concedente acompanha, fiscaliza, interpela e notifica a irregularidade antes de multar. Está em fase de elaboração um manual de apoio ao projeto de estudos ambientais para reduzir a subjetividade na monitoração. A preocupação não é com quantidades, estas são só referenciais, os contratos na sua maioria são por preços globais. Os custos de obras são publicados na Internet.

Quanto aos custos de construção de rodovias em Portugal, as médias estimadas para uma plataforma de 27 metros de largura são de • 2 milhões/km no Sul, • 15 milhões/km com túneis, e • 5 a 6 milhões/km na região Central.

Obras não previstas nos contratos rodoviários são pagas pelo Estado a preços de contrato, mas o poder concedente também pode exigir que a obra adicional seja feita por licitação para assegurar preços de mercado. Caso a obra eleve o volume de tráfego, pode haver negociação para repassar o custo à concessionária.

Do programa de PPP rodoviária cabe destacar o projeto da Rodovia Mafra-Atlântico. Este é um exemplo de PP municipal e não ligada ao poder central. Trata-se da proposição da Câmara Municipal de Mafra² (CMM - 1993/99) para construção de uma variante às Estradas Nacionais 9 e 116 entre Malveira e Ericeira, visando permitir o tráfego adequado às exigências do cotidiano, estimular o desenvolvimento econômico e do turismo. O antigo traçado impunha constantes congestionamentos e perdas de tempo.

O processo iniciado pelo governo municipal envolveu o Banco Português de Investimentos que se responsabilizou pelo estudo econômico do projeto. Após a conclusão dos estudos e a avaliação da CMM e da Assembleia Municipal, concluiu-se pela aprovação do projeto. A seguir, foi editado parecer jurídico que fundamenta à CMM construir uma estrada municipal com características de auto-estrada e cobrar uma taxa de utilização da rodovia. Para tanto, o município pode constituir uma empresa municipal de capitais majoritariamente públicos, sendo a escolha dos co-contratantes realizada por concurso público. O projeto foi submetido à análise ambiental e inicialmente sofreu sérias restrições.

A questão suscitou o envolvimento do Governo Central (2002), vez que são de sua competência: a construção de estradas nacionais e o estabelecimento de pedágios quando for o caso. À época, o então Instituto Estradas de Portugal-IEP submeteu um projeto rodoviário com objetivos semelhantes à avaliação de impacto ambiental (2002/2003).

O resultado do objeto comum entre a CMM, o IEP e o Ministério de Obras Públicas, Transportes e Habitação, foi a assinatura, em 2004, de um protocolo no sentido de conciliar os interesses e estabelecer um objetivo comum. Ficou autorizada a construção de uma única estrada, obedecendo inclusive as condicionantes ambientais estabelecidas pelo órgão ambiental competente.

Dessa forma o IEP, a CMM e a MafraAtlântico – Vias Rodoviárias (empresa com propósito específico criada com capitais públicos e privados) assumiram uma parceria para construir a nova via rodoviária alternativa às estradas nacionais 116 e 09. Ficou a MafraAtlântico responsável pela construção da auto-estrada, e o IEP responsável pela criação de uma concessão rodoviária, cabendo à concessionária a obrigação

² Corresponde ao poder executivo municipal brasileiro.

de fazer face às despesas de projeto, bem como àquelas que diretamente dizem respeito às empreitadas estruturantes estabelecidas pela MafraAtlântico.

Ainda em 2004, iniciam-se as obras no segmento Malveira a Mafra (1ª Etapa) com cerca de 6 km, obra orçada em cerca de 6 milhões de Euros por quilómetro. Em março de 2005 a MafraAtlântico celebrou um contrato de operação e manutenção da auto-estrada com a empresa “Auto-Estradas do Atlântico – Concessões Rodoviárias de Portugal S.A.”, permitindo a entrega da via ao tráfego no mês de maio último.

A próxima etapa será a construção do segmento Mafra a Ericeira (variante à EN 116) e da variante (6 km) à EN 9 ligando Mafra a grande Lisboa. Esta nova via passa a representar um grande ativo aos municípios, não só pela redução do tempo de viagem, como também para liberar as povoações das inconveniências associadas ao tráfego (hoje cerca de 9 mil veículos/dia). O projeto foi também motivador do desenvolvimento turístico e económico do “Conselho de Mafra”, frente à maior eficácia no escoamento dos produtos da região.

De uma forma geral, e segundo os técnicos do setor, podem ser destacados alguns resultados do programa português rodoviário de PPP:

- a) interesse dos maiores promotores internacionais (grande competitividade);
- b) 1.300 km contratados até agora – 6 bilhões de euros;
- c) partilha de risco aceitável;
- d) evolução dos termos e condições;
- e) conceito aplicado a outros setores – água, saneamento, hospitais, prisões, ferrovias e aeroportos;
- f) participação de empresas portuguesas no desenvolvimento de projetos em outros mercados.

3.2. METRÔS

O caso do metrô de Mondego demonstra a ação do poder central na correção de rumos de uma proposta de PPP visando à preservação fiscal do Estado. Descreve a ação da Parpública na composição e ajustes da proposta original conduzida por “prefeituras” portuguesas que não são controladas pelo poder central, este só verifica o aspecto legal de suas licitações.

O Projeto trata da construção de um sistema de metrô ligeiro de superfície, composto por trecho urbano de 9 km e suburbano de 39 km, substituindo o ramal ferroviário existente, retirando a circulação de composições pelo interior da cidade de Coimbra e requalificando as áreas urbanas envolvidas. O trecho não possui demanda expressiva e percorre regiões não urbanizadas, acidentadas, sem potencial imobiliário, havendo, entretanto, forte pressão para retirar a linha do interior da cidade de Coimbra e efetuar reformas urbanas.

O projeto não apresentava viabilidade económica e também havia incerteza quanto ao investimento necessário. Estudos distorcidos indicavam o crescimento de cem vezes da demanda atual. Ele foi alterado suprimindo a parte de demanda quase nula (seis quilómetros de rede atendiam cerca de cinquenta usuários), permitindo proposta tecnológica alternativa, reduzindo especificações para maior liberdade dos proponentes de forma a otimizar o projeto e limitando o investimento na requalificação urbana. Foram introduzidas medidas de salvaguarda garantindo aprovação tácita de licenciamentos e autorizações que dependessem das autarquias locais caso não fossem cumpridos os prazos estabelecidos e suspensão do concurso na falta de aprovação tempestiva.

O caderno de encargos define indicadores de qualidade, critérios para aumentos de tarifas e eventual repartição de receita. Introduce também a possibilidade de refinanciamento dos compromissos, compartilhando eventuais benefícios financeiros – como a redução do custo de financiamento – com o Estado. Constam também do caderno de encargos as condições para amortização antecipada e rescisão sem indenização.

Como resultado dos processos, evitou-se que o Estado assumisse compromissos irreversíveis e não houve indenização aos concorrentes. Criou-se a possibilidade de repensar a utilidade social e racionalidade

econômica do projeto, evitou-se a ocorrência de erros idênticos a outras PPP que geraram compromissos expressivos ao Estado.

Já a empresa Metro do Porto S.A.-MP foi criada por Decreto-Lei em março de 1993, o qual instituiu o primeiro regime jurídico de um Sistema de Metro Ligeiro na Área Metropolitana da cidade do Porto, consagrando a exploração do sistema a construir, em regime exclusivo, a uma sociedade anônima de capitais públicos. Em agosto do mesmo ano foi constituída a firma Metro da Área Metropolitana do Porto S.A. tendo como objeto a exploração do sistema na área metropolitana do Porto.

Entretanto em 1998, novo Decreto-Lei revogou o anterior e conferiu à sociedade Metro do Porto S.A. o “status” de concessionária por um período de 50 anos. O regime legal da concessão foi alterado em setembro de 1999 pela Lei 161/99, o qual aprovou as bases da concessão. Outro decreto-lei, em 2001, permitiu operações de leasing do material rodante do sistema (a primeira operação de leasing realizada pela MP mereceu o prêmio de “*Deal of The Year 2002*”, atribuído pela Asset Finance Internacional, pelas suas características inovadoras).

Ficou sob responsabilidade da sociedade a realização de estudos, concepção, planejamento, projetos e a construção das infra-estruturas necessárias ao empreendimento, bem como proceder à aquisição de material rodante.

O financiamento do investimento e da atividade da Sociedade foi assegurado pelo Estado através de dotação orçamentária, fundos de origem comunitária e de garantias de empréstimos contraídos pela concessionária. A exposição da Sociedade a riscos financeiros não é significativa e inclui principalmente variações de taxas de juro. O risco cambial é muito reduzido (empréstimos em euros) e os empréstimos do BEI apresentam taxas de juros, variáveis e fixas, reversíveis. Quanto ao risco de liquidez, faz-se necessário observar que o modelo de financiamento da Empresa tem por base os fundos públicos citados, o financiamento de longo prazo (BEI) e a operações de leasing estruturado. A empresa detém apenas um swap de cobertura do risco da taxa de juros. Os compromissos financeiros relevantes da empresa dizem respeito aos contratos de empreitada de obra pública referentes à realização do Sistema de Metro Ligeiro, bem como aos contratos de prestação de serviços de fiscalização.

Os benefícios sociais e ambientais decorrentes da operação da rede do Metro do Porto estão avaliados em três bilhões de euros. Este é o impacto estimado no conjunto dos primeiros vinte e sete anos de funcionamento (até 2030), sem considerar ainda o efeito das linhas previstas para a segunda fase.

O início da exploração comercial da primeira linha da primeira etapa do sistema (linha azul, linha vermelha, linha verde e linha amarela num total projetado de 38 km) aconteceu em dezembro de 2002, que com a continuidade das obras completou 15,6 km (incluindo um trecho subterrâneo) em operação em 2004 constituídos por: 22 estações; as oficinas de manutenção; parque de material e o centro de comando. Em termos absolutos, no ano de 2004, a exploração da linha azul registrou um crescimento de 65% do uso em relação a 2003. Foram transportados 9,8 milhões de passageiros.

Como manda a ordem legal, foi nomeada a Comissão de Acompanhamento em janeiro de 2004, para continuidade das obras da segunda fase. Em março do mesmo ano a Metro do Porto em cumprimento ao Decreto-Lei nº 86/ 2003 – que trata de PPP – remeteu à Comissão de Acompanhamento da Parceria Público Privado Antas-Gondomar o dossiê completo desta parceria. Aguardam-se os pareceres dessa Comissão e o despacho do Governo.

Algumas das críticas mais contundentes referem-se ao volume de recursos já despendidos no projeto: os custos foram orçados inicialmente em 1,1 bilhões de euros, mas foram gastos até hoje 2,4 bilhões de euros. A Metro do Porto alega que presta um serviço público de transportes, com tarifas fixadas administrativamente que atendem a considerações de ordem social, situação que influencia, de forma determinante, os resultados negativos da exploração. Em 2004 as indenizações compensatórias recebidas, ficaram muito aquém da importância necessária para compensar os referidos resultados.

3.3. O SETOR FERROVIÁRIO DE PASSAGEIROS

O projeto de PPP cuja vencedora da licitação foi a empresa Fertagus resultou no primeiro operador ferroviário privado em Portugal. A linha férrea concedida possui 54 km de extensão, sendo operada em alguns trechos em parceria com operadores públicos. Há integração com o transporte rodoviário de passageiros – organizado pela Fertagus, que contrata um parceiro privado para realizar o serviço – visando abranger volume de demanda ferroviária por captação de passageiros em pontos da área de influência da linha. A parceira privada assinou dois contratos: um com o Estado, propriamente dito, no qual estão determinados os padrões de qualidade a serem seguidos, e outro com a REFER, empresa estatal de transporte ferroviário, que possui a propriedade e o controle da infra-estrutura.

A habilitação e capacitação do pessoal ferroviário são de responsabilidade da Fertagus e formalizada pelo órgão regulador federal (INFER). O material rodante é de exclusiva responsabilidade da concessionária, reversível ao Estado quando findo o contrato, porém o critério de valoração desse ativo não faz parte das disposições do contrato. Os custos para a exploração ferroviária e comercial estão pré-definidos em contrato, e um percentual da remuneração destes é pago a REFER.

A maior parte das reclamações feitas pelos usuários refere-se ao transporte rodoviário integrado, que provoca consideráveis atrasos no percurso total.

O contrato com a Fertagus teve de ser renegociado devido à superestimação inicial da demanda.. Depois da renegociação, a malha explorada dobrou de extensão e a parceira privada ficou apenas com o risco de operação, uma vez que o Estado ficou com a obrigação da compra do material rodante por preço definido contratualmente. A contraprestação do Estado também se refere à garantia da demanda: se a demanda exceder ao pactuado, as receitas serão repartidas com o Estado.

Há também a preocupação com as questões relativas à competência de capacitação profissional, ressaltando a importância da alocação de pessoal capacitado nas interfaces operacionais com o Estado, sob risco de interferência negativa nos resultados operacionais do concessionário. A lógica tarifária adotada é bastante flexível, permitindo reajustes abaixo ou acima da inflação, com periodicidade anual, e variações de tarifa por período ou trajeto, facilitando a adequação, ou otimização, por parte da concessionária, no que tange à gestão da demanda.

3.4. O PROGRAMA DE PPP EM SAÚDE

A experiência em PPP's no setor de saúde ainda é recente no mundo. Quase todos os anos, dois ou três países lançam seus programas na área de saúde. Diferenciados modelos para o setor hospitalar estão em construção. No Reino Unido, por exemplo, o pagamento é feito pela disponibilidade da infra-estrutura; na Austrália, se paga por episódio clínico, na Espanha o pagamento é feito por "captação" (proporcional à população da região atendida pelo hospital). No modelo português, os pagamentos serão feitos pela disponibilização da infra-estrutura e por episódios clínicos.

Para o desenvolvimento e implantação do modelo, foi criada a "Estrutura de Missão Parcerias.Saúde – EMPS", uma "força tarefa" que está no alto escalão do Ministério da Saúde - MS, dando apoio técnico ao ministro no desenho de opções e planos de redimensionamento da oferta hospitalar e no acompanhamento e avaliação setorial das parcerias. Realiza estudos de identificação e pré-viabilidade de projetos e conduz os processos de preparação, avaliação prévia e lançamento das licitações incluídas no programa de parcerias. Coordena o apoio técnico às comissões de avaliação de propostas dos procedimentos licitatórios dos projetos de parceria. Elabora linhas de orientação, promovendo boas práticas e metodologias apropriadas de identificação, preparação, avaliação e gestão contratual das parcerias em saúde.

Importante citar que desde o início do programa Portugal passou por quatro governos e que nenhum deles o descontinuou. O gasto anual com consultoria no MS para PPP's é de aproximadamente cinco milhões de euros.

Portugal está inovando ao desenhar um modelo com um contrato de gestão e duas sociedades gestoras. O consórcio vencedor da licitação terá de se dividir em duas sociedades de propósitos específicos, uma para

a infra-estrutura, cujo contrato será de 30 anos, e outra para a operação hospitalar que terá um contrato de dez anos. Quando for o caso do novo hospital estar substituindo um antigo, a operadora hospitalar também se encarregará da gestão deste.

O objeto do contrato de infra-estrutura é a concepção, construção, conservação e exploração do novo edifício hospitalar, e o pagamento será feito pelo critério da disponibilidade das instalações. Já o contrato para operação hospitalar tem como objeto a prestação de cuidados de saúde através do hospital novo ou quando for o caso do hospital existente, o qual será substituído, e receberá pagamentos por episódios (atendimentos). As duas sociedades farão um acordo de colaboração, mas não se prevê que ocorram fluxos financeiros significativos entre elas.

Pode-se resumir as fases de um projeto de PPP no setor de saúde, em Portugal, da seguinte forma³:

- **Identificação e Formulação (EMPS, MS e consultores)**
 - Estudos Preliminares do Projeto PPP
 - Criação de Task-Forces
 - Elaboração da Documentação do Projeto PPP (versão preliminar)
 - Proposta e Decisão de Prosseguimento (MS)
- **Preparação e Avaliação Prévia (EMPS, MS, Parpública/MF e consultores)**
 - Despacho Conjunto MF/MS de criação da Comissão de Acompanhamento do Projeto
 - Supervisão da Elaboração da Documentação Final do Projeto PPP
 - Notificação ao Ministério das Finanças: conclusão da fase de preparação
- **Aprovação do Projeto de Parceria**
 - Emissão de dois pareceres independentes
 - Despacho conjunto de aprovação do projeto de parceria (MF/MS)
 - Despacho conjunto de designação da Comissão de Avaliação de Propostas (MF/MS)
 - Despacho de designação da Comissão de Abertura de Propostas (MS)
 - Despacho de lançamento da parceria (MS)
- **Procedimento Licitatório (EMPS, MS, consórcios concorrentes e consultores)**
 - Anúncio (lançamento do edital)
 - Fase Preparação de Propostas pelos Concorrentes (6 meses)
 - Fase de Avaliação de Propostas (5 meses)
 - Fase de Negociação com 2 Concorrentes (5 meses)
 - Fase de Negociação com o Concorrente Selecionado (4 meses)
 - Adjudicação e Formação do Contrato (2 meses)
- **Gestão e Acompanhamento do Contrato**
 - Montagem do dispositivo de gestão e acompanhamento (interlocutor único)
 - Gestão e Acompanhamento do Contrato
 - Gestão do Relacionamento Financeiro
- **Avaliações Intermediárias e Final**
 - Avaliações Intermediárias
 - Avaliação Final

³ Apresentação do Sr. Jorge Abreu Simões Presidente da Estrutura de Missão Parcerias.Saúde de Portugal proferida em 28.10.2005 aos membros da Missão brasileira.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A principal virtude das PPP reside no papel de redutor de risco para o investimento privado. A adesão de um investidor a uma parceria com o setor público torna-se mais atraente porque em tese haveria maior garantia de rentabilidade e recuperação do capital aplicado. Se a taxa de retorno social for maior do que a taxa de retorno privado, pode haver interesse público em oferecer condições de redução de risco sob a forma de uma PPP.

Ficou clara a grande diferença da concepção brasileira de PPP em relação ao observado em Portugal. No Brasil, as parcerias possuem um sentido mais estrito, restringindo-se aos projetos em regime de parceria com o setor privado nos quais seja necessário o pagamento de contraprestação pública para viabilizar financeiramente o empreendimento. Segundo a acepção portuguesa, as parcerias envolvem os mais diferentes tipos de entendimentos entre as esferas pública e privada, ou seja, englobam projetos que possuam viabilidade econômica sem aporte de recursos do Estado. Assim, grande parte das iniciativas de PPP bem sucedidas em terras lusitanas é formada, segundo a ótica brasileira, por concessões regulares, como observado nos relatos das concessões rodoviárias portuguesas. É importante salientar que a análise de eventuais sucessos e malogros da experiência portuguesa deve levar em conta estas distintas concepções acerca da definição de PPP.

É óbvia a importância das estruturas de financiamento às iniciativas de parceria. No caso português observa-se um quadro bastante diferente do brasileiro, uma vez que o ambiente macroeconômico, o patamar vigente das taxas de juros, os prazos de financiamento, a atuação de fundos de pensão europeus, assim como o papel ímpar do Banco Europeu de Investimentos (BEI) são, em conjunto, determinantes para que seja minimizado o custo incorrido pelo Estado Português.

No Brasil, não só o Estado ainda precisará criar uma reputação de ente responsável e cumpridor dos contratos, mas também outras dificuldades ameaçam abater a capacidade transformadora das PPP, a saber: a ainda instável situação macroeconômica em face de contratos de longo prazo, a dificuldade na obtenção de financiamentos longos, mesmo com a intervenção do BNDES, o risco cambial a investidores estrangeiros e riscos regulatórios (poder de império do estado). Exceto quanto às concessões simples, ainda não temos farta cultura de parcerias entre as esferas de governo e os entes privados, particularmente no sentido amplo utilizado em Portugal.

A relação governo/setor privado no Brasil é normalmente vista com cautela pelos dois lados. Criar efetiva responsabilidade na sociedade, que resguarde o interesse dos parceiros e concretize o benefício social será um paradigma a ser conquistado no âmbito nacional. Caso não sejam equacionados tais pontos críticos, o prêmio de risco a ser pago ao ente privado poderá elevar-se a ponto de inviabilizar as iniciativas de PPP no país.

A experiência e expertise dos bancos financiadores na adequada estruturação do financiamento e na avaliação da viabilidade econômico-financeira dos projetos devem ser exploradas pelo setor público. As entidades financiadoras, pela natureza de sua atividade, serão severas na fiscalização do bom andamento

dos projetos em sua carteira. O advento do direito de *step-in* (assunção, pelos financiadores, do controle da concessionária com o objetivo de promover a sua reestruturação financeira e assegurar a continuidade da prestação dos serviços) é um mecanismo que promove um maior envolvimento dos bancos com os projetos e, antes de tudo, representa uma forma de indução à negociação entre as partes privadas – bancos e concessionárias – no caso de não cumprimento de dispositivos contratuais.

Também ficou clara a basilar necessidade de capacitação de pessoal na administração pública para o trabalho envolvido não só na montagem e implementação dos projetos de PPP, mas especialmente no acompanhamento dos contratos já assinados. Um quadro de servidores públicos aptos a bem distribuir os riscos e benefícios dentro de cada projeto implicará a minimização dos custos envolvidos com eventuais erros de montagem e pedidos de reequilíbrio dos projetos.

É de suma importância a existência de incentivos para a permanência de tais servidores dentro dos quadros da administração pública, dado que os idealizadores e implementadores dos projetos serão, sem margem a dúvidas, os mais capacitados a acompanhar o desempenho dos projetos, realizando os ajustes necessários e evitando quaisquer desvios incongruentes com o interesse público. Os exemplos internacionais ressaltam mesmo a relevância da montagem das chamadas *task forces*, estruturas organizadas dentro dos órgãos responsáveis pelas PPP, de forma a conferir acompanhamento permanente dos contratos de parceria.

A questão da exigência de expertise na montagem dos projetos remete a uma discussão ética mais aprofundada, não só no tocante ao destino dos quadros da administração após a implementação dos projetos, mas especialmente quanto ao papel das diversas consultorias necessárias a iniciativas de tal complexidade. É inegável que esta complexidade torna indispensável a participação de diversos atores com especialidades afeitas a cada seção dos projetos. Entretanto, uma das lições da experiência portuguesa é a indispensabilidade de serem introduzidos nas disposições do contrato, mecanismos que impeçam os consultores de prestarem serviços para entes privados e públicos em uma mesma PPP.

O ambiente regulatório em que se desenvolvem as PPP é de extrema importância para o florescimento proveitoso das iniciativas de parceria. As parcerias necessitam de um

regramento bastante claro, capaz de ser adequado a cada setor de infra-estrutura. A regulação das PPP deve propiciar terreno fértil ao investimento privado, mas sem impor penalidades ao interesse público. Deve-se ter clara a idéia de que a lide com as parcerias é um processo de aprendizado tanto para o setor público quanto para o privado e, sendo assim, é importante avaliar a opção por projetos de menor porte como primeiras iniciativas em parcerias público-privadas. O aprendizado com estas iniciativas, apesar das “urgências infra-estruturais”, contribuirá para uma melhor formatação de projetos de maior vulto, para os quais são maiores os incentivos, interesses e riscos ao poder público.

A análise dos sub-contratos das licitações de PPP em Portugal é fundamental, pois estes exprimem a transferência de riscos. Não se pode, por exemplo, aceitar que não se tenham as mesmas penalidades por atraso de entrega no sub-contrato de construção que as existentes no contrato principal, caso contrário, pode haver relaxamento e a empreitada não se concretizar no prazo.

A clareza e eficiência dos marcos regulatórios e a correta modelagem dos processos envolvidos não são apenas uma peculiaridade necessária ao sucesso das PPP. Os problemas e dificuldades do programa de PPP português, em sua maior parte, não se devem à utilização do instrumento PPP, mas a erros de modelagem, planejamento e alocação de riscos, que poderiam acontecer também em contratos de obra pública tradicionais ou de concessões comuns.

Por exemplo, as rodovias implantadas sob o sistema SCUT (sem cobrança do utilizador) têm sido muito criticadas pelo fato de que, em cerca de 2 a 3 três anos, consumirão aproximadamente 700 milhões de euros por ano já a partir de 2006 (mais da metade do orçamento anual do Ministério dos Transportes). Todavia, essa característica deve-se exclusivamente à ausência de planejamento fiscal e não propriamente ao instrumento PPP. Se a opção fosse construir as rodovias como obra pública, também estaria o Governo Português obrigado a pagamentos periódicos de elevada monta, provavelmente até mesmo em valores superiores (considerando que o custo público para construção costuma ser superior ao privado).

A lição a ser tirada, portanto, é a da necessidade de planejamento fiscal de maneira que os cofres públicos de governos futuros não fiquem demasiadamente onerados em razão de decisões de investimento dos governos atuais. O equilíbrio das contas públicas é fundamental ao gerar poupança capaz de financiar gastos sem gerar pressões inflacionárias ou de endividamento que terminam por inviabilizar os benefícios esperados.

Do mesmo modo, diversos reequilíbrios econômico-financeiros de contratos portugueses de PPP tiveram origem em questões ambientais. Assim como no Brasil, os órgãos ambientais portugueses são bastante exigentes. Quando não se conseguiu obter as licenças necessárias, houve necessidade de renegociação dos contratos, causando prejuízos ao Poder Público. Novamente, não se trata de um problema específico do instrumento PPP, mas de erro de modelagem do projeto.

Nesse sentido, é ilustrativo o exemplo de recentes concessões hidrelétricas no Brasil, nas quais também não se obteve o licenciamento ambiental, atrasando ou onerando o projeto inicial. Por isso a necessidade de verificação prévia do licenciamento ou das condições para sua obtenção. Na questão de infra-estrutura de transportes, um cuidado importante é o diálogo entre as partes, observando os limites de competência de cada envolvido no processo. Deve-se lembrar a importância da aplicação da Avaliação Ambiental Estratégica na fase de estudos para o lançamento das PPP, uma vez que este instrumento ainda não é regularmente utilizado no Brasil. Considerados todos os envolvidos no processo, evita-se também que um único empreendimento de transportes seja utilizado como solução de todos os problemas de uma conjuntura, seja ela regional ou nacional.

Dessa maneira, torna-se imprescindível a uma iniciativa de PPP o amadurecimento do projeto e a correta avaliação da modelagem e do planejamento das PPP. A agenda política não deve justificar a supressão de etapas na análise do projeto, simplesmente para apressar seu lançamento.

O modelo utilizado em Portugal, que considera qualquer licitação para prestação do serviço público como PPP (inclusive concessões “puras”), possui a vantagem de ser o mercado quem determinará se o projeto é auto-sustentado ou precisa de um contra-parte estatal, aumentando a competição, o comprometimento do privado com o projeto e minimizando a necessidade de recursos estatais.

As experiências dispostas ao longo deste documento são lições do aprendizado obtido sobre PPPs, pelos membros da Missão Brasileira à Portugal, durante sua visita e reflexões feitas a partir desta. Conforme registrado pelos representantes portugueses, nenhuma das variadas experiências internacionais em PPP mostrou-se completa ou definitiva, tendo sido, eventualmente, penalizados pelo pioneirismo de suas iniciativas. Não obstante, sucederam-se governos e diretrizes econômicas e os investimentos continuam sendo realizados sob forma de PPP.

A correta aplicação das parcerias só será alcançada na medida em que as mesmas forem adotadas como estratégia de Estado, e não de governo, possibilitando o adequado aprendizado, a evolução das capacidades técnicas nacionais e permitindo, assim, a ampla utilização do potencial deste instrumento. Cabe ao Brasil aprender com os enganos e acertos incorridos, acrescentando às cores nacionais sua expertise e a natural prudência para a estruturação de suas PPP.

ANEXO I

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA CASA CIVIL SUBCHEFIA PARA ASSUNTOS JURÍDICOS

LEI Nº 11.079, DE 30 DE DEZEMBRO DE 2004.

Mensagem de veto

Institui normas gerais para licitação e contratação de parceria público-privada no âmbito da administração pública.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Capítulo I DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Esta Lei institui normas gerais para licitação e contratação de parceria público-privada no âmbito dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

Parágrafo único. Esta Lei se aplica aos órgãos da Administração Pública direta, aos fundos especiais, às autarquias, às fundações públicas, às empresas públicas, às sociedades de economia mista e às demais entidades controladas direta ou indiretamente pela União, Estados, Distrito Federal e Municípios.

Art. 2º Parceria público-privada é o contrato administrativo de concessão, na modalidade patrocinada ou administrativa.

§ 1º Concessão patrocinada é a concessão de serviços públicos ou de obras públicas de que trata a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, quando envolver, adicionalmente à tarifa cobrada dos usuários contraprestação pecuniária do parceiro público ao parceiro privado.

§ 2º Concessão administrativa é o contrato de prestação de serviços de que a Administração Pública seja a usuária direta ou indireta, ainda que envolva execução de obra ou fornecimento e instalação de bens.

§ 3º Não constitui parceria público-privada a concessão comum, assim entendida a concessão de serviços públicos ou de obras públicas de que trata a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, quando não envolver contraprestação pecuniária do parceiro público ao parceiro privado.

§ 4º É vedada a celebração de contrato de parceria público-privada:

I – cujo valor do contrato seja inferior a R\$ 20.000.000,00 (vinte milhões de reais);

II – cujo período de prestação do serviço seja inferior a 5 (cinco) anos; ou

III – que tenha como objeto único o fornecimento de mão-de-obra, o fornecimento e instalação de equipamentos ou a execução de obra pública.

Art. 3º As concessões administrativas regem-se por esta Lei, aplicando-se-lhes adicionalmente o disposto nos arts. 21, 23, 25 e 27 a 39 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e no art. 31 da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995.

§ 1º As concessões patrocinadas regem-se por esta Lei, aplicando-se-lhes subsidiariamente o disposto na Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e nas leis que lhe são correlatas.

§ 2º As concessões comuns continuam regidas pela Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e pelas leis que lhe são correlatas, não se lhes aplicando o disposto nesta Lei.

§ 3º Continuam regidos exclusivamente pela Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, e pelas leis que lhe são correlatas os contratos administrativos que não caracterizem concessão comum, patrocinada ou administrativa.

Art. 4º Na contratação de parceria público-privada serão observadas as seguintes diretrizes:

- I – eficiência no cumprimento das missões de Estado e no emprego dos recursos da sociedade;
- II – respeito aos interesses e direitos dos destinatários dos serviços e dos entes privados incumbidos da sua execução;
- III – indelegabilidade das funções de regulação, jurisdicional, do exercício do poder de polícia e de outras atividades exclusivas do Estado;
- IV – responsabilidade fiscal na celebração e execução das parcerias;
- V – transparência dos procedimentos e das decisões;
- VI – repartição objetiva de riscos entre as partes;
- VII – sustentabilidade financeira e vantagens socioeconômicas dos projetos de parceria.

Capítulo II

DOS CONTRATOS DE PARCERIA PÚBLICO-PRIVADA

Art. 5º As cláusulas dos contratos de parceria público-privada atenderão ao disposto no art. 23 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, no que couber, devendo também prever:

I – o prazo de vigência do contrato, compatível com a amortização dos investimentos realizados, não inferior a 5 (cinco), nem superior a 35 (trinta e cinco) anos, incluindo eventual prorrogação;

II – as penalidades aplicáveis à Administração Pública e ao parceiro privado em caso de inadimplemento contratual, fixadas sempre de forma proporcional à gravidade da falta cometida, e às obrigações assumidas;

III – a repartição de riscos entre as partes, inclusive os referentes a caso fortuito, força maior, fato do príncipe e álea econômica extraordinária;

IV – as formas de remuneração e de atualização dos valores contratuais;

V – os mecanismos para a preservação da atualidade da prestação dos serviços;

VI – os fatos que caracterizem a inadimplência pecuniária do parceiro público, os modos e o prazo de regularização e, quando houver, a forma de acionamento da garantia;

VII – os critérios objetivos de avaliação do desempenho do parceiro privado;

VIII – a prestação, pelo parceiro privado, de garantias de execução suficientes e compatíveis com os ônus e riscos envolvidos, observados os limites dos §§ 3º e 5º do art. 56 da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, e, no que se refere às concessões patrocinadas, o disposto no inciso XV do art. 18 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;

IX – o compartilhamento com a Administração Pública de ganhos econômicos efetivos do parceiro privado decorrentes da redução do risco de crédito dos financiamentos utilizados pelo parceiro privado;

X – a realização de vistoria dos bens reversíveis, podendo o parceiro público reter os pagamentos ao parceiro privado, no valor necessário para reparar as irregularidades eventualmente detectadas.

§ 1º As cláusulas contratuais de atualização automática de valores baseadas em índices e fórmulas matemáticas, quando houver, serão aplicadas sem necessidade de homologação pela Administração Pública,

exceto se esta publicar, na imprensa oficial, onde houver, até o prazo de 15 (quinze) dias após apresentação da fatura, razões fundamentadas nesta Lei ou no contrato para a rejeição da atualização.

§ 2º Os contratos poderão prever adicionalmente:

I – os requisitos e condições em que o parceiro público autorizará a transferência do controle da sociedade de propósito específico para os seus financiadores, com o objetivo de promover a sua reestruturação financeira e assegurar a continuidade da prestação dos serviços, não se aplicando para este efeito o previsto no inciso I do parágrafo único do art. 27 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;

II – a possibilidade de emissão de empenho em nome dos financiadores do projeto em relação às obrigações pecuniárias da Administração Pública;

III – a legitimidade dos financiadores do projeto para receber indenizações por extinção antecipada do contrato, bem como pagamentos efetuados pelos fundos e empresas estatais garantidores de parcerias público-privadas.

Art. 6º A contraprestação da Administração Pública nos contratos de parceria público-privada poderá ser feita por:

I – ordem bancária;

II – cessão de créditos não tributários;

III – outorga de direitos em face da Administração Pública;

IV – outorga de direitos sobre bens públicos dominicais;

V – outros meios admitidos em lei.

Parágrafo único. O contrato poderá prever o pagamento ao parceiro privado de remuneração variável vinculada ao seu desempenho, conforme metas e padrões de qualidade e disponibilidade definidos no contrato.

Art. 7º A contraprestação da Administração Pública será obrigatoriamente precedida da disponibilização do serviço objeto do contrato de parceria público-privada.

Parágrafo único. É facultado à Administração Pública, nos termos do contrato, efetuar o pagamento da contraprestação relativa a parcela fruível de serviço objeto do contrato de parceria público-privada.

Capítulo III DAS GARANTIAS

Art. 8º As obrigações pecuniárias contraídas pela Administração Pública em contrato de parceria público-privada poderão ser garantidas mediante:

I – vinculação de receitas, observado o disposto no inciso IV do art. 167 da Constituição Federal;

II – instituição ou utilização de fundos especiais previstos em lei;

III – contratação de seguro-garantia com as companhias seguradoras que não sejam controladas pelo Poder Público;

IV – garantia prestada por organismos internacionais ou instituições financeiras que não sejam controladas pelo Poder Público;

V – garantias prestadas por fundo garantidor ou empresa estatal criada para essa finalidade;

VI – outros mecanismos admitidos em lei.

Capítulo IV DA SOCIEDADE DE PROPÓSITO ESPECÍFICO

Art. 9º Antes da celebração do contrato, deverá ser constituída sociedade de propósito específico, incumbida de implantar e gerir o objeto da parceria.

§ 1º A transferência do controle da sociedade de propósito específico estará condicionada à autorização expressa da Administração Pública, nos termos do edital e do contrato, observado o disposto no parágrafo único do art. 27 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.

§ 2º A sociedade de propósito específico poderá assumir a forma de companhia aberta, com valores mobiliários admitidos a negociação no mercado.

§ 3º A sociedade de propósito específico deverá obedecer a padrões de governança corporativa e adotar contabilidade e demonstrações financeiras padronizadas, conforme regulamento.

§ 4º Fica vedado à Administração Pública ser titular da maioria do capital votante das sociedades de que trata este Capítulo.

§ 5º A vedação prevista no § 4º deste artigo não se aplica à eventual aquisição da maioria do capital votante da sociedade de propósito específico por instituição financeira controlada pelo Poder Público em caso de inadimplemento de contratos de financiamento.

Capítulo V

DA LICITAÇÃO

Art. 10. A contratação de parceria público-privada será precedida de licitação na modalidade de concorrência, estando a abertura do processo licitatório condicionada a:

I – autorização da autoridade competente, fundamentada em estudo técnico que demonstre:

a) a conveniência e a oportunidade da contratação, mediante identificação das razões que justifiquem a opção pela forma de parceria público-privada;

b) que as despesas criadas ou aumentadas não afetarão as metas de resultados fiscais previstas no Anexo referido no § 1º do art. 4º da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, devendo seus efeitos financeiros, nos períodos seguintes, ser compensados pelo aumento permanente de receita ou pela redução permanente de despesa; e

c) quando for o caso, conforme as normas editadas na forma do art. 25 desta Lei, a observância dos limites e condições decorrentes da aplicação dos arts. 29, 30 e 32 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, pelas obrigações contraídas pela Administração Pública relativas ao objeto do contrato;

II – elaboração de estimativa do impacto orçamentário-financeiro nos exercícios em que deva vigorar o contrato de parceria público-privada;

III – declaração do ordenador da despesa de que as obrigações contraídas pela Administração Pública no decorrer do contrato são compatíveis com a lei de diretrizes orçamentárias e estão previstas na lei orçamentária anual;

IV – estimativa do fluxo de recursos públicos suficientes para o cumprimento, durante a vigência do contrato e por exercício financeiro, das obrigações contraídas pela Administração Pública;

V – seu objeto estar previsto no plano plurianual em vigor no âmbito onde o contrato será celebrado;

VI – submissão da minuta de edital e de contrato à consulta pública, mediante publicação na imprensa oficial, em jornais de grande circulação e por meio eletrônico, que deverá informar a justificativa para a contratação, a identificação do objeto, o prazo de duração do contrato, seu valor estimado, fixando-se prazo mínimo de 30 (trinta) dias para recebimento de sugestões, cujo termo dar-se-á pelo menos 7 (sete) dias antes da data prevista para a publicação do edital; e

VII – licença ambiental prévia ou expedição das diretrizes para o licenciamento ambiental do empreendimento, na forma do regulamento, sempre que o objeto do contrato exigir.

§ 1º A comprovação referida nas alíneas b e c do inciso I do caput deste artigo conterà as premissas e metodologia de cálculo utilizadas, observadas as normas gerais para consolidação das contas públicas, sem prejuízo do exame de compatibilidade das despesas com as demais normas do plano plurianual e da lei de diretrizes orçamentárias.

§ 2º Sempre que a assinatura do contrato ocorrer em exercício diverso daquele em que for publicado o edital, deverá ser precedida da atualização dos estudos e demonstrações a que se referem os incisos I a IV do caput deste artigo.

§ 3º As concessões patrocinadas em que mais de 70% (setenta por cento) da remuneração do parceiro privado for paga pela Administração Pública dependerão de autorização legislativa específica.

Art. 11. O instrumento convocatório conterá minuta do contrato, indicará expressamente a submissão da licitação às normas desta Lei e observará, no que couber, os §§ 3º e 4º do art. 15, os arts. 18, 19 e 21 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, podendo ainda prever:

I – exigência de garantia de proposta do licitante, observado o limite do inciso III do art. 31 da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993;

II – (VETADO)

III – o emprego dos mecanismos privados de resolução de disputas, inclusive a arbitragem, a ser realizada no Brasil e em língua portuguesa, nos termos da Lei nº 9.307, de 23 de setembro de 1996, para dirimir conflitos decorrentes ou relacionados ao contrato.

Parágrafo único. O edital deverá especificar, quando houver, as garantias da contraprestação do parceiro público a serem concedidas ao parceiro privado.

Art. 12. O certame para a contratação de parcerias público-privadas obedecerá ao procedimento previsto na legislação vigente sobre licitações e contratos administrativos e também ao seguinte:

I – o julgamento poderá ser precedido de etapa de qualificação de propostas técnicas, desclassificando-se os licitantes que não alcançarem a pontuação mínima, os quais não participarão das etapas seguintes;

II – o julgamento poderá adotar como critérios, além dos previstos nos incisos I e V do art. 15 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, os seguintes:

a) menor valor da contraprestação a ser paga pela Administração Pública;

b) melhor proposta em razão da combinação do critério da alínea a com o de melhor técnica, de acordo com os pesos estabelecidos no edital;

III – o edital definirá a forma de apresentação das propostas econômicas, admitindo-se:

a) propostas escritas em envelopes lacrados; ou

b) propostas escritas, seguidas de lances em viva voz;

IV – o edital poderá prever a possibilidade de saneamento de falhas, de complementação de insuficiências ou ainda de correções de caráter formal no curso do procedimento, desde que o licitante possa satisfazer as exigências dentro do prazo fixado no instrumento convocatório.

§ 1º Na hipótese da alínea b do inciso III do caput deste artigo:

I - os lances em viva voz serão sempre oferecidos na ordem inversa da classificação das propostas escritas, sendo vedado ao edital limitar a quantidade de lances;

II – o edital poderá restringir a apresentação de lances em viva voz aos licitantes cuja proposta escrita for no máximo 20% (vinte por cento) maior que o valor da melhor proposta.

§ 2º O exame de propostas técnicas, para fins de qualificação ou julgamento, será feito por ato motivado, com base em exigências, parâmetros e indicadores de resultado pertinentes ao objeto, definidos com clareza e objetividade no edital.

Art. 13. O edital poderá prever a inversão da ordem das fases de habilitação e julgamento, hipótese em que:

I – encerrada a fase de classificação das propostas ou o oferecimento de lances, será aberto o invólucro com os documentos de habilitação do licitante mais bem classificado, para verificação do atendimento das condições fixadas no edital;

II – verificado o atendimento das exigências do edital, o licitante será declarado vencedor;

III – inabilitado o licitante melhor classificado, serão analisados os documentos habilitatórios do licitante com a proposta classificada em 2º (segundo) lugar, e assim, sucessivamente, até que um licitante classificado atenda às condições fixadas no edital;

IV – proclamado o resultado final do certame, o objeto será adjudicado ao vencedor nas condições técnicas e econômicas por ele ofertadas.

Capítulo VI

DISPOSIÇÕES APLICÁVEIS À UNIÃO

Art. 14. Será instituído, por decreto, órgão gestor de parcerias público-privadas federais, com competência para: (Vide Decreto nº 5.385, de 2005)

- I – definir os serviços prioritários para execução no regime de parceria público-privada;
- II – disciplinar os procedimentos para celebração desses contratos;
- III – autorizar a abertura da licitação e aprovar seu edital;
- IV – apreciar os relatórios de execução dos contratos.

§ 1º O órgão mencionado no caput deste artigo será composto por indicação nominal de um representante titular e respectivo suplente de cada um dos seguintes órgãos:

- I – Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, ao qual cumprirá a tarefa de coordenação das respectivas atividades;
- II – Ministério da Fazenda;
- III – Casa Civil da Presidência da República.

§ 2º Das reuniões do órgão a que se refere o caput deste artigo para examinar projetos de parceria público-privada participará um representante do órgão da Administração Pública direta cuja área de competência seja pertinente ao objeto do contrato em análise.

§ 3º Para deliberação do órgão gestor sobre a contratação de parceria público-privada, o expediente deverá estar instruído com pronunciamento prévio e fundamentado:

- I – do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, sobre o mérito do projeto;
- II – do Ministério da Fazenda, quanto à viabilidade da concessão da garantia e à sua forma, relativamente aos riscos para o Tesouro Nacional e ao cumprimento do limite de que trata o art. 22 desta Lei.

§ 4º Para o desempenho de suas funções, o órgão citado no caput deste artigo poderá criar estrutura de apoio técnico com a presença de representantes de instituições públicas.

§ 5º O órgão de que trata o caput deste artigo remeterá ao Congresso Nacional e ao Tribunal de Contas da União, com periodicidade anual, relatórios de desempenho dos contratos de parceria público-privada.

§ 6º Para fins do atendimento do disposto no inciso V do art. 4º desta Lei, ressalvadas as informações classificadas como sigilosas, os relatórios de que trata o § 5º deste artigo serão disponibilizados ao público, por meio de rede pública de transmissão de dados.

Art. 15. Compete aos Ministérios e às Agências Reguladoras, nas suas respectivas áreas de competência, submeter o edital de licitação ao órgão gestor, proceder à licitação, acompanhar e fiscalizar os contratos de parceria público-privada.

Parágrafo único. Os Ministérios e Agências Reguladoras encaminharão ao órgão a que se refere o caput do art. 14 desta Lei, com periodicidade semestral, relatórios circunstanciados acerca da execução dos contratos de parceria público-privada, na forma definida em regulamento.

Art. 16. Ficam a União, suas autarquias e fundações públicas autorizadas a participar, no limite global de R\$ 6.000.000.000,00 (seis bilhões de reais), em Fundo Garantidor de Parcerias Público-Privadas – FGP, que terá por finalidade prestar garantia de pagamento de obrigações pecuniárias assumidas pelos parceiros públicos federais em virtude das parcerias de que trata esta Lei.

§ 1º O FGP terá natureza privada e patrimônio próprio separado do patrimônio dos cotistas, e será sujeito a direitos e obrigações próprios.

§ 2º O patrimônio do Fundo será formado pelo aporte de bens e direitos realizado pelos cotistas, por meio da integralização de cotas e pelos rendimentos obtidos com sua administração.

§ 3º Os bens e direitos transferidos ao Fundo serão avaliados por empresa especializada, que deverá apresentar laudo fundamentado, com indicação dos critérios de avaliação adotados e instruído com os documentos relativos aos bens avaliados.

§ 4º A integralização das cotas poderá ser realizada em dinheiro, títulos da dívida pública, bens imóveis dominicais, bens móveis, inclusive ações de sociedade de economia mista federal excedentes ao necessário para manutenção de seu controle pela União, ou outros direitos com valor patrimonial.

§ 5º O FGP responderá por suas obrigações com os bens e direitos integrantes de seu patrimônio, não respondendo os cotistas por qualquer obrigação do Fundo, salvo pela integralização das cotas que subscreverem.

§ 6º A integralização com bens a que se refere o § 4º deste artigo será feita independentemente de licitação, mediante prévia avaliação e autorização específica do Presidente da República, por proposta do Ministro da Fazenda.

§ 7º O aporte de bens de uso especial ou de uso comum no FGP será condicionado a sua desafetação de forma individualizada.

Art. 17. O FGP será criado, administrado, gerido e representado judicial e extrajudicialmente por instituição financeira controlada, direta ou indiretamente, pela União, com observância das normas a que se refere o inciso XXII do art. 4º da Lei nº 4.595, de 31 de dezembro de 1964.

§ 1º O estatuto e o regulamento do FGP serão aprovados em assembléia dos cotistas.

§ 2º A representação da União na assembléia dos cotistas dar-se-á na forma do inciso V do art. 10 do Decreto-Lei nº 147, de 3 de fevereiro de 1967.

§ 3º Caberá à instituição financeira deliberar sobre a gestão e alienação dos bens e direitos do FGP, zelando pela manutenção de sua rentabilidade e liquidez.

Art. 18. As garantias do FGP serão prestadas proporcionalmente ao valor da participação de cada cotista, sendo vedada a concessão de garantia cujo valor presente líquido, somado ao das garantias anteriormente prestadas e demais obrigações, supere o ativo total do FGP.

§ 1º A garantia será prestada na forma aprovada pela assembléia dos cotistas, nas seguintes modalidades:

I – fiança, sem benefício de ordem para o fiador;

II – penhor de bens móveis ou de direitos integrantes do patrimônio do FGP, sem transferência da posse da coisa empenhada antes da execução da garantia;

III – hipoteca de bens imóveis do patrimônio do FGP;

IV – alienação fiduciária, permanecendo a posse direta dos bens com o FGP ou com agente fiduciário por ele contratado antes da execução da garantia;

V – outros contratos que produzam efeito de garantia, desde que não transfiram a titularidade ou posse direta dos bens ao parceiro privado antes da execução da garantia;

VI – garantia, real ou pessoal, vinculada a um patrimônio de afetação constituído em decorrência da separação de bens e direitos pertencentes ao FGP.

§ 2º O FGP poderá prestar contra-garantias a seguradoras, instituições financeiras e organismos internacionais que garantirem o cumprimento das obrigações pecuniárias dos cotistas em contratos de parceria público-privadas.

§ 3º A quitação pelo parceiro público de cada parcela de débito garantido pelo FGP importará exoneração proporcional da garantia.

§ 4º No caso de crédito líquido e certo, constante de título exigível aceito e não pago pelo parceiro público, a garantia poderá ser acionada pelo parceiro privado a partir do 45º (quadragésimo quinto) dia do seu vencimento.

§ 5º O parceiro privado poderá acionar a garantia relativa a débitos constantes de faturas emitidas e ainda não aceitas pelo parceiro público, desde que, transcorridos mais de 90 (noventa) dias de seu vencimento, não tenha havido sua rejeição expressa por ato motivado.

§ 6º A quitação de débito pelo FGP importará sua subrogação nos direitos do parceiro privado.

§ 7º Em caso de inadimplemento, os bens e direitos do Fundo poderão ser objeto de constrição judicial e alienação para satisfazer as obrigações garantidas.

Art. 19 O FGP não pagará rendimentos a seus cotistas, assegurando-se a qualquer deles o direito de requerer o resgate total ou parcial de suas cotas, correspondente ao patrimônio ainda não utilizado para a concessão de garantias, fazendo-se a liquidação com base na situação patrimonial do Fundo.

Art. 20. A dissolução do FGP, deliberada pela assembléia dos cotistas, ficará condicionada à prévia quitação da totalidade dos débitos garantidos ou liberação das garantias pelos credores.

Parágrafo único. Dissolvido o FGP, o seu patrimônio será rateado entre os cotistas, com base na situação patrimonial à data da dissolução.

Art. 21. É facultada a constituição de patrimônio de afetação que não se comunicará com o restante do patrimônio do FGP, ficando vinculado exclusivamente à garantia em virtude da qual tiver sido constituído, não podendo ser objeto de penhora, arresto, seqüestro, busca e apreensão ou qualquer ato de constrição judicial decorrente de outras obrigações do FGP.

Parágrafo único. A constituição do patrimônio de afetação será feita por registro em Cartório de Registro de Títulos e Documentos ou, no caso de bem imóvel, no Cartório de Registro Imobiliário correspondente.

Art. 22. A União somente poderá contratar parceria público-privada quando a soma das despesas de caráter continuado derivadas do conjunto das parcerias já contratadas não tiver excedido, no ano anterior, a 1% (um por cento) da receita corrente líquida do exercício, e as despesas anuais dos contratos vigentes, nos 10 (dez) anos subseqüentes, não excedam a 1% (um por cento) da receita corrente líquida projetada para os respectivos exercícios.

Capítulo VII DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 23. Fica a União autorizada a conceder incentivo, nos termos do Programa de Incentivo à Implementação de Projetos de Interesse Social – PIPS, instituído pela Lei nº 10.735, de 11 de setembro de 2003, às aplicações em fundos de investimento, criados por instituições financeiras, em direitos creditórios provenientes dos contratos de parcerias público-privadas.

Art. 24. O Conselho Monetário Nacional estabelecerá, na forma da legislação pertinente, as diretrizes para a concessão de crédito destinado ao financiamento de contratos de parcerias público-privadas, bem como para participação de entidades fechadas de previdência complementar.

Art. 25. A Secretaria do Tesouro Nacional editará, na forma da legislação pertinente, normas gerais relativas à consolidação das contas públicas aplicáveis aos contratos de parceria público-privada.

Art. 26. O inciso I do § 1º do art. 56 da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 56

§ 1º

I - caução em dinheiro ou em títulos da dívida pública, devendo estes ter sido emitidos sob a forma escritural, mediante registro em sistema centralizado de liquidação e de custódia autorizado pelo Banco Central do Brasil e avaliados pelos seus valores econômicos, conforme definido pelo Ministério da Fazenda;
.....” (NR)

Art. 27. As operações de crédito efetuadas por empresas públicas ou sociedades de economia mista controladas pela União não poderão exceder a 70% (setenta por cento) do total das fontes de recursos financeiros da sociedade de propósito específico, sendo que para as áreas das regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste, onde o Índice de Desenvolvimento Humano – IDH seja inferior à média nacional, essa participação não poderá exceder a 80% (oitenta por cento).

§ 1º Não poderão exceder a 80% (oitenta por cento) do total das fontes de recursos financeiros da sociedade de propósito específico ou 90% (noventa por cento) nas áreas das regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste, onde o Índice de Desenvolvimento Humano – IDH seja inferior à média nacional, as operações de crédito ou contribuições de capital realizadas cumulativamente por:

I – entidades fechadas de previdência complementar;

II – empresas públicas ou sociedades de economia mista controladas pela União.

§ 2º Para fins do disposto neste artigo, entende-se por fonte de recursos financeiros as operações de crédito e contribuições de capital à sociedade de propósito específico.

Art. 28. A União não poderá conceder garantia e realizar transferência voluntária aos Estados, Distrito Federal e Municípios se a soma das despesas de caráter continuado derivadas do conjunto das parcerias já contratadas por esses entes tiver excedido, no ano anterior, a 1% (um por cento) da receita corrente líquida do exercício ou se as despesas anuais dos contratos vigentes nos 10 (dez) anos subseqüentes excederem a 1% (um por cento) da receita corrente líquida projetada para os respectivos exercícios.

§ 1º Os Estados, o Distrito Federal e os Municípios que contratarem empreendimentos por intermédio de parcerias público-privadas deverão encaminhar ao Senado Federal e à Secretaria do Tesouro Nacional, previamente à contratação, as informações necessárias para cumprimento do previsto no caput deste artigo.

§ 2º Na aplicação do limite previsto no caput deste artigo, serão computadas as despesas derivadas de contratos de parceria celebrados pela Administração Pública direta, autarquias, fundações públicas, empresas públicas, sociedades de economia mista e demais entidades controladas, direta ou indiretamente, pelo respectivo ente.

§ 3º (VETADO)

Art. 29. Serão aplicáveis, no que couber, as penalidades previstas no Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 - Código Penal, na Lei nº 8.429, de 2 de junho de 1992 – Lei de Improbidade Administrativa, na Lei nº 10.028, de 19 de outubro de 2000 - Lei dos Crimes Fiscais, no Decreto-Lei nº 201, de 27 de fevereiro de 1967, e na Lei nº 1.079, de 10 de abril de 1950, sem prejuízo das penalidades financeiras previstas contratualmente.

Art. 30. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 30 de dezembro de 2004; 183ª da Independência e 116ª da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA

Bernard Appy

Nelson Machado

Este texto não substitui o publicado no D.O.U. de 31.12.2004

ANEXO II

**PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA
CASA CIVIL
SUBCHEFIA PARA ASSUNTOS JURÍDICOS**

DECRETO Nº 5.385 DE 4 DE MARÇO DE 2005.

Institui o Comitê Gestor de Parceria Público-Privada Federal - CGP e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, incisos IV e VI, alínea "a", da Constituição, e tendo em vista o disposto no art. 14 da Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004,

DECRETA:

**CAPÍTULO I
DO COMITÊ GESTOR DE PARCERIA PÚBLICO-PRIVADA FEDERAL - CGP**

**Seção I
Da Instituição e Composição**

Art. 1º Fica instituído o Comitê Gestor de Parceria Público-Privada Federal - CGP, nos termos do art. 14 da Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004.

Art. 2º O CGP será integrado por um representante, titular e suplente, dos seguintes órgãos:

I - Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, que o coordenará;

II - Ministério da Fazenda;

III - Casa Civil da Presidência da República.

Parágrafo único. Cabe ao Ministro de Estado do Planejamento, Orçamento e Gestão designar os membros do CGP, indicados pelos titulares dos órgãos referidos neste artigo.

**Seção II
Da Competência**

Art. 3º Compete ao CGP:

I - definir os serviços prioritários para execução no regime de parceria público-privada e os critérios para subsidiar a análise sobre a conveniência e oportunidade de contratação sob esse regime;

II - disciplinar os procedimentos para celebração dos contratos de parceria público-privada e aprovar suas alterações, inclusive os relativos à aplicação do art. 31 da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, e do art. 21 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;

III - autorizar a abertura de procedimentos licitatórios e aprovar os instrumentos convocatórios e de contratos e suas alterações;

IV - apreciar e aprovar os relatórios semestrais de execução de contratos de parceria público-privada, enviados pelos Ministérios e Agências Reguladoras, em suas áreas de competência;

V - elaborar e enviar ao Congresso Nacional e ao Tribunal de Contas da União relatório anual de desempenho de contratos de parceria público-privada e disponibilizar, por meio de sítio na rede mundial de computadores (Internet), as informações nele constantes, ressalvadas aquelas classificadas como sigilosas;

VI - aprovar o Plano de Parcerias Público-Privada - PLP, acompanhar e avaliar a sua execução;

VII - propor a edição de normas sobre a apresentação de projetos de parceria público-privada;

VIII - estabelecer os procedimentos e requisitos dos projetos de parceria público-privada e dos respectivos editais de licitação, submetidos à sua análise pelos Ministérios e Agências Reguladoras;

IX - estabelecer modelos de editais de licitação e de contratos de parceria público-privada, bem como os requisitos técnicos mínimos para sua aprovação;

X - estabelecer os procedimentos básicos para acompanhamento e avaliação periódicos dos contratos de parceria público-privada;

XI - elaborar seu regimento interno; e

XII - expedir resoluções necessárias ao exercício de sua competência.

§ 1º A autorização e a aprovação de que trata o inciso III deste artigo não supre a autorização específica do ordenador de despesas, nem a análise e aprovação da minuta de edital feita pelo órgão ou entidade que realizar a licitação de parceria público-privada.

§ 2º A autorização de que trata o inciso III deste artigo é requisito para a autorização do ordenador de despesa.

Seção III

Da Competência do Coordenador

Art. 4º Compete ao Coordenador do CGP:

I - convocar e presidir as reuniões; e

II - coordenar e supervisionar a execução do PLP.

Parágrafo único. Mediante pedido fundamentado, o Coordenador do CGP poderá solicitar ao Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão a indicação de servidor para prestar serviços àquele colegiado, na forma do disposto no § 7º do art. 93 da Lei nº 8.112, de 11 de dezembro de 1990.

Seção IV

Das Reuniões

Art. 5º O CGP reunir-se-á, ordinariamente, uma vez por mês, e, extraordinariamente, sempre que for convocado por seu Coordenador.

§ 1º Das reuniões para examinar projetos de parceria público-privada participará um representante do órgão da administração pública federal, em cuja área de competência esteja enquadrado o assunto objeto da contratação em análise.

§ 2º O Coordenador do CGP poderá convidar representantes de órgãos ou de entidades, públicas ou privadas, para participar das reuniões, sem direito a voto.

Art. 6º O CGP poderá instituir grupos e comissões temáticas, de caráter temporário, destinados ao estudo e à elaboração de propostas sobre matérias específicas.

§ 1º O ato de instituição do grupo ou comissão temática estabelecerá seus objetivos específicos, sua composição e prazo de duração.

§ 2º Poderão ser convidados a participar dos trabalhos dos grupos ou comissões temáticas representantes de órgãos e de entidades, públicas ou privadas, e dos Poderes Legislativo e Judiciário.

Seção V

Das Deliberações

Art. 7º O CGP deliberará mediante resoluções.

§ 1º Ao Coordenador, nos casos de urgência e relevante interesse, é conferida a prerrogativa de deliberar sobre matérias de competência do CGP, ad referendum do colegiado, com exceção daquelas de que trata o art. 8º.

§ 2º As deliberações ad referendum do CGP deverão ser submetidas pelo Coordenador ao colegiado, na primeira reunião subsequente à deliberação.

Art. 8º As deliberações do CGP que aprovem o seu regimento interno e suas alterações, as que autorizem a abertura de processo licitatório e as que aprovem os editais e contratos e suas eventuais alterações deverão ocorrer por unanimidade.

§ 1º O regimento interno poderá estabelecer que outras decisões, além das previstas no caput, deverão ser tomadas por unanimidade.

§ 2º O pedido de deliberação do CGP sobre a contratação de parceria público-privada, em especial a autorização para realização de licitação, deverá estar instruído com pronunciamento prévio, fundamentado e conclusivo:

I - do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, sobre o mérito do projeto; e

II - do Ministério da Fazenda, quanto à viabilidade da concessão de garantia e à sua forma, relativamente aos riscos para o Tesouro Nacional e ao cumprimento do limite fixado no art. 22 da Lei nº 11.079, de 2004.

Art. 9º O CGP contará com uma Comissão Técnica e uma Secretaria-Executiva, para o fornecimento de apoio técnico e administrativo necessário ao desempenho de suas competências.

Seção VI

Da Comissão Técnica das Parcerias Público-Privadas – CTP

Art. 10. A Comissão Técnica das Parcerias Público-Privadas - CTP será integrada por:

I - dois representantes titulares e respectivos suplentes de cada um dos seguintes órgãos:

a) Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão;

b) Ministério da Fazenda; e

c) Casa Civil da Presidência da República;

II - um representante titular e respectivo suplente de cada um dos seguintes órgãos e entidades:

a) Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior;

b) Ministério dos Transportes;

c) Ministério de Minas e Energia;

d) Ministério da Integração Nacional;

e) Ministério do Meio Ambiente;

f) Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES;

g) Banco do Brasil S.A.; e

h) Caixa Econômica Federal.

§ 1º Cabe ao Ministro de Estado do Planejamento, Orçamento e Gestão designar os membros da CTP, indicados pelos titulares dos órgãos e entidades referidos neste artigo.

§ 2º No âmbito da CTP funcionará Grupo Executivo, integrado por um representante de cada órgão constante do inciso I, com atribuições estabelecidas no regimento interno do CGP.

§ 3º Os trabalhos da CTP serão coordenados por um dos representantes do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, que será designado pelo respectivo Ministro de Estado para esse fim.

§ 4º O Coordenador da CTP poderá convidar representantes de entidades públicas ou privadas para participar das atividades da Comissão.

§ 5º Das reuniões da CTP destinadas ao exame de projetos de parceria público-privada participará um representante do órgão da administração pública federal direta, em cuja área de competência esteja enquadrado o assunto objeto da contratação em análise.

Art. 11. Compete à CTP:

I - propor ao CGP a definição dos serviços prioritários para a execução no regime de parceria público-privada e dos critérios para a análise da conveniência e oportunidade de contratação sob esse regime;

II - recomendar ao CGP a autorização para a abertura de procedimentos licitatórios e a aprovação das minutas de editais e de contratos;

III - propor ao CGP os procedimentos para celebração dos contratos de parceria público-privada e analisar suas eventuais modificações;

IV - elaborar a proposta do PLP e preparar a minuta de relatório de acompanhamento e avaliação de sua execução, a serem submetidas ao CGP;

V - estudar e formular proposta de resoluções e procedimentos de competência do CGP; e

VI - exercer outras atividades que lhe sejam atribuídas pelo CGP.

Seção VII

Da Secretaria-Executiva

Art. 12. A Assessoria Econômica do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão atuará como Secretaria-Executiva do CGP e da CTP.

Parágrafo único. Compete à Secretaria-Executiva:

I - promover o apoio e os meios necessários à execução dos trabalhos do CGP e da CTP;

II - prestar assistência direta aos Coordenadores do CGP e da CTP;

III - preparar as reuniões do CGP e da CTP;

IV - acompanhar a implementação das deliberações e diretrizes fixadas pelo CGP;

V - recepcionar, instruir e encaminhar à CTP os processos de autorização para a abertura de procedimentos licitatórios e de aprovação das minutas de editais e de contratos;

VI - elaborar minutas de relatórios de desempenho dos contratos de parceria público-privada, a serem apreciados pela CTP e aprovados pelo CGP;

VII - manter, na rede mundial de computadores (Internet), sítio para divulgação dos relatórios aprovados pelo CGP e de demais documentos de interesse público relativos a projetos de parceria público-privada sujeitos a sua apreciação, ressalvadas as informações sigilosas;

VIII - orientar os órgãos ou entes públicos que pretendam celebrar contratos de parceria público-privada; e

IX - exercer outras atividades que lhe sejam atribuídas pelo CGP.

CAPÍTULO II

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 13. Quando se tratar de proposta de parceria público-privada relativa a serviços incluídos no Programa Nacional de Desestatização, será competente para submeter o projeto ao CGP o órgão indicado pelo Conselho Nacional de Desestatização como responsável pela execução e acompanhamento do respectivo processo de desestatização.

Parágrafo único. Na hipótese prevista no caput, o órgão responsável pela execução e acompanhamento da desestatização deverá observar, adicionalmente às normas pertinentes aos processos de desestatização, aquelas aplicáveis às parcerias público-privadas.

Art. 14. O CGP estabelecerá, mediante proposta da CTP, a forma e o conteúdo do relatório de acompanhamento da execução dos contratos de parceria público-privada, que será enviado periodicamente pelos órgãos ou entes contratantes.

§ 1º O CGP poderá, a qualquer tempo, requisitar dos órgãos e entidades contratantes ou fiscalizadoras informações sobre o cumprimento dos contratos de parceria público-privada.

§ 2º O CGP poderá condicionar a aprovação de projetos de parceria público-privada ao cumprimento, pelo órgão ou ente proponente, das normas relativas ao acompanhamento da execução de contratos já celebrados.

Art. 15. A função de membro do CGP e da CTP não será remunerada, mas considerada prestação de serviço público relevante.

Art. 16. Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 4 de março de 2005; 184º da Independência e 117º da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA

Antonio Palocci Filho

Nelson Machado

Este texto não substitui o publicado no D.O.U. de 7.3.2005

ANEXO III

**PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA
CASA CIVIL
SUBCHEFIA PARA ASSUNTOS JURÍDICOS**

DECRETO Nº 5.411 DE 6 DE ABRIL DE 2005.

Autoriza a integralização de cotas no Fundo Garantidor de Parcerias Público-Privadas - FGP, mediante ações representativas de participações acionárias da União em sociedades de economia mista disponíveis para venda e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso das atribuições que lhe confere o art. 84, inciso IV, da Constituição, e tendo em vista o disposto no art. 16 da Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004,

DECRETA:

Art. 1º Fica autorizada a integralização de cotas em Fundo Garantidor de Parcerias Público-Privadas - FGP, de que trata o artigo 16 da Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004, mediante a transferência de ações da União constantes dos Anexos I e II deste Decreto, referentes às suas participações minoritárias e excesso à manutenção do seu controle em sociedades de economia mista.

Parágrafo único. As participações acionárias identificadas no Anexo I deste Decreto ficam desvinculadas do Fundo Nacional de Desestatização - FND, de que trata a Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997, e do Fundo de Amortização da Dívida Pública Mobiliária Federal - FAD, criado pela Lei nº 9.069, de 29 de junho de 1995.

Art. 2º Para a finalidade prevista no art. 1º, fica autorizada a integralização com outras ações da União além daquelas constantes do anexo II deste Decreto, não depositadas no FND e no FAD, representativas de suas participações minoritárias em percentual inferior a cinco por cento do capital total da respectiva empresa e do excesso à manutenção do seu controle em sociedades de economia mista.

Art. 3º As transferências das participações referidas nos arts. 1º e 2º deverão ser efetivadas após publicação de portaria do Ministro de Estado da Fazenda, que deverá conter o valor da subscrição, a quantidade, a espécie e a classe de ações a serem transferidas.

§ 1º A Secretaria do Tesouro Nacional, na condição de Órgão Central do Sistema de Administração Financeira do Governo Federal, deverá elaborar parecer prévio acerca do mérito da transferência das participações, assegurando que sua efetivação não representará perda do controle acionário, quando for o caso.

§ 2º Compete à Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional representar a União nos atos de transferência das ações nominativas não escriturais, mediante solicitação do gestor do FGP.

§ 3º No caso de ações escriturais, caberá à Secretaria do Tesouro Nacional adotar as providências relativas à transferência junto à entidade custodiante.

Art. 4º A Secretaria do Tesouro Nacional, para o desempenho de atividades relacionadas ao acompanhamento da gestão do FGP, poderá celebrar Acordos, Convênios, Termos de Cooperação Técnica, ou outros instrumentos congêneres, com órgãos da administração pública federal direta e indireta, que viabilizem intercâmbio e transferência de tecnologias, informações e conhecimentos.

Art. 5º O Comitê gestor de Parceria Público-Privada Federal (CGP) deverá ser ouvido previamente quanto à criação, escolha da instituição financeira gestora e regulamentação do FGP.

Art. 6º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 6 de abril de 2005; 184ª da Independência e 117ª da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA

Bernard Appy

Este texto não substitui o publicado no D.O.U. de 7.4.2005

ANEXO I - AÇÕES DEPOSITADAS EM FUNDOS

FUNDOS	EMPRESAS/ESPÉCIE DE AÇÃO	CLASSE	QUANTIDADE (UNID.) DE AÇÕES
FAD	CTEEP	ON	9.556.150.967
	ELETROPAULO	ON	3.335.596.142
FND	BB	ON	30.000.000
	CVRD	ON	14.178
		PN	15.226.023
	EMBRAER	ON	1.850.494
		PN	499.416
	PETROBRÁS	ON	970.584
	USIMINAS	PNB	365.813
	TRACTEBEL	ON	12.425.061.863
		PNB	40.920

ANEXO II - DEMAIS AÇÕES

EMPRESAS/ESPÉCIE DE AÇÃO	CLASSE	QUANTIDADE (UNID.) DE AÇÕES
ELETROBRÁS	ON	20.000.000.000
	PNB	17.595.501.100
COELBA	ON	14.004.288
CELPE	ON	38.267.848
	PNA	122.911.656
COMGÁS	ON	7.231.564
COELCE	ON	166.896.894
	PNA	832.625.407
GERDAU	PNB	182.547.363
	ON	9.578
RHODIA-STER	PN	163.288
	PN	336.285