

6 O Projeto da MG-050

Em 2006, foi lançado o edital do Projeto PPP da MG-050 com o objetivo de recuperação, ampliação e manutenção da Rodovia MG-050. O projeto engloba ainda trechos da BR-265 (entre Juatuba e São Sebastião do Paraíso).

Estas rodovias compõem um importante corredor de integração da Região Metropolitana de Belo Horizonte com as regiões Central, Sul e Centro-Oeste de Minas, além de ser uma importante ligação com o Estado de São Paulo (macro-rota: Belo Horizonte – Passos – Ribeirão Preto) e fazer entroncamento com a rota Brasília – Uberlândia – São Paulo. Ao todo, o projeto possui uma extensão total de 372 km que asseguram a conexão da Região Metropolitana de Belo Horizonte com os principais pólos de geração e atração de carga do centro-oeste e sudoeste mineiro.

O Projeto destaca-se ainda pelo ineditismo do modelo de gerenciamento e administração de rodovias estaduais, sendo a primeira iniciativa de Parceria Público-Privada na área de infra-estrutura rodoviária do país.

A PPP foi estruturada na modalidade de Concessão Patrocinada, sendo previsto o comprometimento do Estado de Minas Gerais com um pagamento na forma de Contraprestação Adicional à Tarifa (CAT) cobrada dos usuários. O prazo de concessão é de 25 anos. A figura a seguir ilustra a localização da Rodovia MG-050:

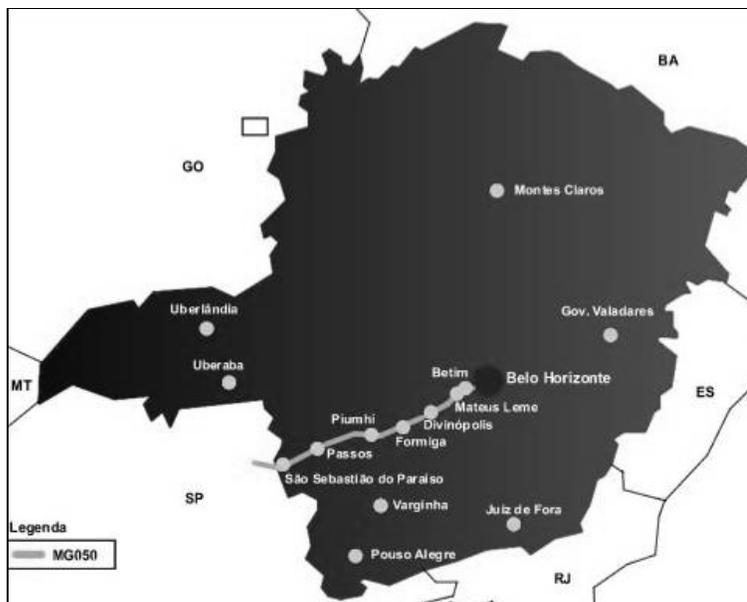


Figura 3: Localização Rodovia MG-050.
Fonte: Unidade PPP MG, 2008. (www.mg.gov.br)

6.1

Ambiente Institucional / Marco Legal

Em termos de legislação sobre Parcerias Público-Privada o Estado de Minas Gerais foi pioneiro no Brasil, adotando um marco legal anterior a até mesmo à iniciativa do Governo Federal. O marco legal no estado compreende:

- Lei Estadual n° 14.868/ 03
- Lei Estadual n° 14.869/ 03
- Decreto n° 43.702/ 03

A Lei Estadual n° 14.868/ 03 dispõe sobre o Programa e o Plano Estadual de PPP de Minas Gerais. Esta lei estabelece ainda as alternativas de objeto de contratação desta modalidade, arrola os instrumentos de PPP, identifica a obrigação das partes envolvidas, seus meios de remuneração e os possíveis desdobramentos em situações de inadimplência.

A Lei Estadual n° 14.869/ 03 cria o Fundo de Parcerias Público-Privadas do Estado de Minas Gerais, que objetiva fornecer sustentação financeira ao PPP. A lei determina como fontes de recursos potenciais do fundo: i) dotações orçamentárias; ii) rendimentos provenientes de aplicações financeiras; iii)

doações, auxílios ou contribuições; iv) operações de crédito internas e externas; v) recursos da União; e vi) outros. A criação deste fundo é de grande importância, uma vez que sinaliza aos investidores privados uma garantia contra inadimplemento do parceiro público.

O Decreto nº 43.702/ 03 cria o Conselho Gestor de Parcerias Público Privadas (CGPPP), órgão responsável pela elaboração do Plano Estadual de Parcerias Público-Privadas, aprovação de editais, contratos, aditamentos e prorrogações. O documento ainda institui a Unidade Operacional de Coordenação de Parcerias Público-Privadas (Unidade PPP), no âmbito da Subsecretaria de Assuntos Internacionais da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico. A Unidade PPP tem por objetivo realizar atividades operacionais e de coordenação de parcerias público privadas, além de assessorar o CGPPP em diferentes atribuições.

6.2

Modelo Institucional

Conforme apresentado no início deste capítulo, a MG-050 representa um importante elo de ligação rodoviária no Estado de Minas Gerais. A rodovia possui uma área de influência que abrange 50 (cinquenta) municípios mineiros, incluindo a região metropolitana de Belo Horizonte, o que corresponde a 1.331.075 habitantes (7,4% da população do estado) e representa 7,7% do PIB mineiro⁴.

O Projeto PPP MG-050 foi elaborado na forma de uma concessão patrocinada, em consonância com a Lei nº 11.079/04. Desta forma, além da cobrança de pedágio, a concessionária faz jus ao recebimento de contraprestação adicional à tarifa de pedágio, mediante seu desempenho operacional⁵. O prazo da concessão foi definido em 25 anos.

O poder concedente, conforme definido na Lei nº 8.987/95, é o Estado de Minas Gerais, que atua na concessão através do DER/MG (órgão setorial de execução). Coube ao DER/MG, uma autarquia vinculada à Secretaria de Estado de Transportes e Obras Públicas, a responsabilidade pelo processo de licitação e o acompanhamento da execução do contrato pelo licitante ganhador (concessionária). Foi definido, ainda, pelo edital que a concessionária deveria

⁴ Fonte: Unidade PPP (online)

⁵ Anexo II do Edital – Cláusula 35

constituir uma Sociedade de Propósito Específico – SPE – como pré-condição para a celebração do Contrato⁶.

O projeto conta ainda com a figura do Garantidor (interveniente-anuente), no caso a Companhia de Desenvolvimento Econômico do Estado de Minas Gerais (CODEMIG), que assume no lugar do DER/MG a responsabilidade pelo pagamento da CAT. Estas obrigações incidem sobre parcela da participação nos lucros líquidos decorrentes da venda de produtos derivados do beneficiamento e industrialização de minérios pela Companhia Brasileira de Metalurgia e Mineração (CBMM). Estes recursos são depositados em uma instituição bancária em nome de uma Sociedade em Conta de Participação (SCP), constituída pelo garantidor e pela CBMM⁷.

Conforme apresentado anteriormente (item 2), a adoção de uma estrutura de SPE é usualmente utilizada para a elaboração de *Project Finances* e PPP's. A figura abaixo ilustra a estrutura o Diagrama Geral do Projeto PPP MG-050:

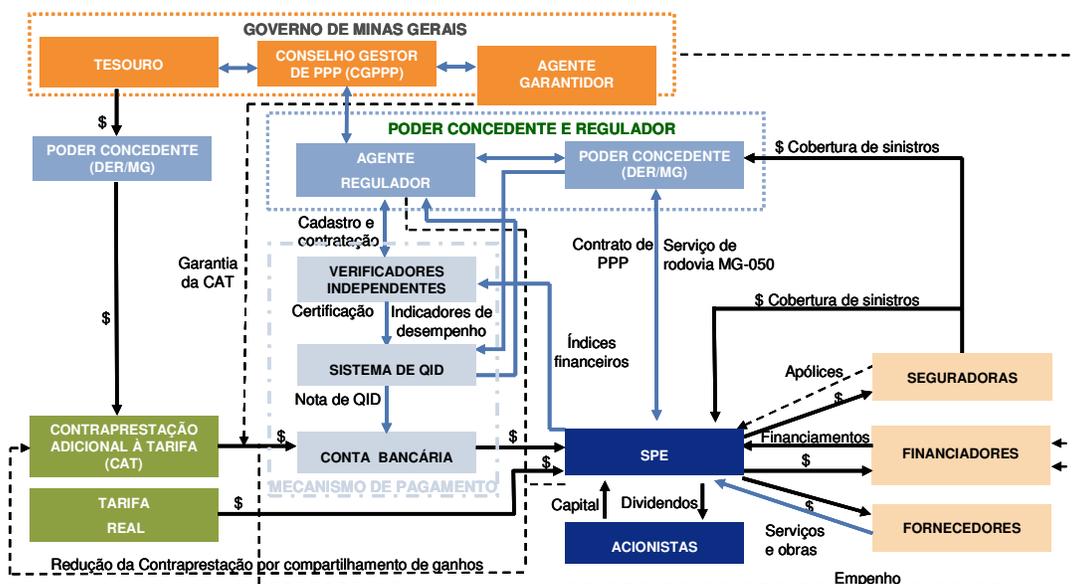


Figura 4: Diagrama Geral Projeto PPP MG-050
Fonte: Governo de Minas Gerais. Parceira Público-Privada na Rodovia MG-050

Através do diagrama, podemos identificar os mecanismos e arranjos que compõe o Projeto PPP MG-050. A seguir, estes mecanismos são detalhados.

⁶ Anexo II do Edital – Cláusula 1

⁴ FRANCO (2007)

6.2.1 Poder Concedente e Agente Regulador

O poder concedente, conforme definido na Lei nº 8.987/95, é o Estado de Minas Gerais, que atua na concessão através do DER/MG (órgão setorial de execução). Coube ao DER/MG, uma autarquia vinculada à Secretaria de Estado de Transportes e Obras Públicas, a responsabilidade pelo processo de licitação e o acompanhamento da execução do contrato pelo licitante ganhador (concessionária). Foi definido, ainda, pelo edital que a concessionária deveria constituir uma Sociedade de Propósito Específico - SPE – como pré-condição para a celebração do Contrato⁸.

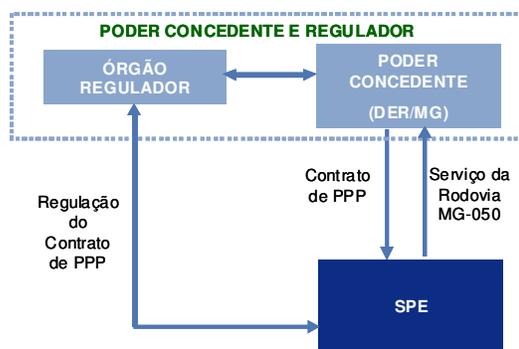


Figura 5: Poder Concedente, Regulador e Contrato de PPP
Fonte: Governo de Minas Gerais. Parceira Público-Privada na Rodovia MG-050

6.2.2 Estrutura de Receita e Mecanismos de Pagamento

A estrutura de receita do projeto é composta por duas frentes. A primeira, e mais usual, é a cobrança de tarifa dos usuários da rodovia (pedágio). Neste sentido, o volume de tráfego, fuga e impedância e tarifa de pedágio impactam significativamente o retorno do projeto. Ao todo, foi contemplado a instalação de 6 (seis) praças de pedágio distribuídas ao longo da rodovia, com tarifa estimada em R\$ 3,00 por automóvel / eixo de veículos de carga⁹.

Adicionalmente à tarifa de pedágio cobrada dos usuários, o projeto prevê uma contraprestação pública. Desta forma, o Poder Concedente (DER/MG) fica obrigado a realizar um pagamento de contraprestação adicional à receita advinda da tarifa de pedágio. Esta contraprestação foi definida como

⁸ Anexo II do Edital – Cláusula 1

⁴ FRANCO (2007)

⁹ Edital. Anexo XVIII. Item 3

Contraprestação Adicional à Tarifa (CAT). A figura a seguir ilustra estrutura de receita do projeto:

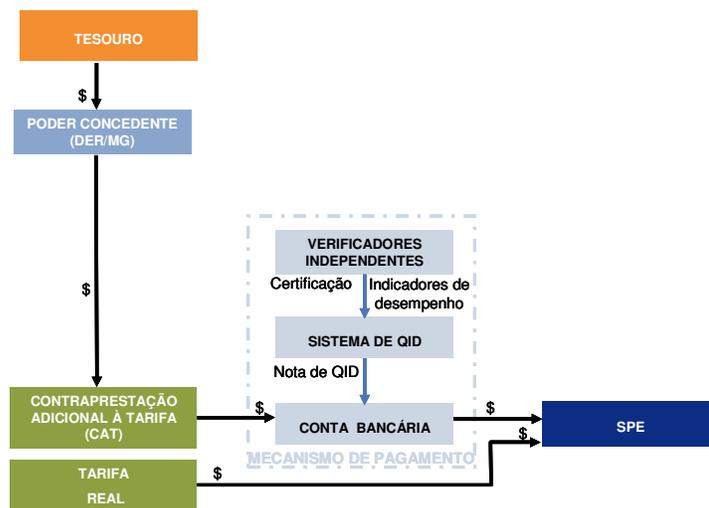


Figura 6: Estrutura de Receitas e Mecanismos de Pagamento

Fonte: Adaptado de Governo de Minas Gerais. Parceira Público-Privada na Rodovia MG-050

Estipulou-se, ainda, que a concessionária somente fará jus a esta contraprestação mediante a obtenção de um conjunto de indicadores de desempenho. Este sistema, denominado Quadro de Indicadores de Desempenho (QID), possui a finalidade de aferir a qualidade do serviço prestado pela Concessionária e impacta diretamente no valor da CAT repassada à concessionária. Os indicadores do Sistema QID são divididos em 4 (quatro) áreas distintas, com pesos diferentes para o cálculo da nota final¹⁰. São eles:

- Responsabilidade Operacional (60%): serviços relacionados à engenharia, estado do pavimento, sinalização, segurança de tráfego, atendimento ao usuário e fluxo de veículos;
- Responsabilidade Ambiental (20%): serviços relacionados à políticas de preservação e fomento ao meio ambiente como controle de poluição, trânsito de cargas perigosas, ruídos, desmatamento e prevenção de acidentes ambientais;

¹⁰ Edital. Anexo II (Minuta de Contrato); Cláusula 33

- Responsabilidade Financeira (10%): este item engloba o gerenciamento de custos, otimização de investimentos, endividamento e adoção de práticas contábeis transparentes; e
- Responsabilidade Social (10%): Responsabilidade Social refere-se ao tratamento dispensado aos usuários e habitantes ao longo do sistema existente¹¹.

Para a verificação deste sistema foi contemplada a contratação de um Verificador Independente, a quem também coube a fiscalização da execução das intervenções mínimas da rodovia, conforme definido em edital.

A concessionária faz jus, portanto, ao recebimento mensal da CAT proporcionalmente ao seu desempenho indicado pela nota do QID. O valor da CAT representa ainda um dos critérios para o julgamento das propostas do processo licitatório, mediante critério de menor valor. No entanto, definiu-se como limite máximo para a CAT o valor de R\$ 2.916.666,67 / mês, o que corresponde a um total de R\$ 35 milhões/ ano¹².

6.2.3 Projeção de Tráfego

As projeções de tráfego foram realizadas pelo DER/MG e disponibilizadas no Edital, Anexo XV. Os valores obtidos são os resultados do somatório entre automóveis e caminhões. Estas expectativas são então convertidas em número de eixos e por praça de pedágio por ano. A tabela abaixo ilustra a projeção anual de tráfego projetado:

¹¹ Edital. Anexo II (Minuta de Contrato); Cláusula 33

¹² Edital. Clausula 10.

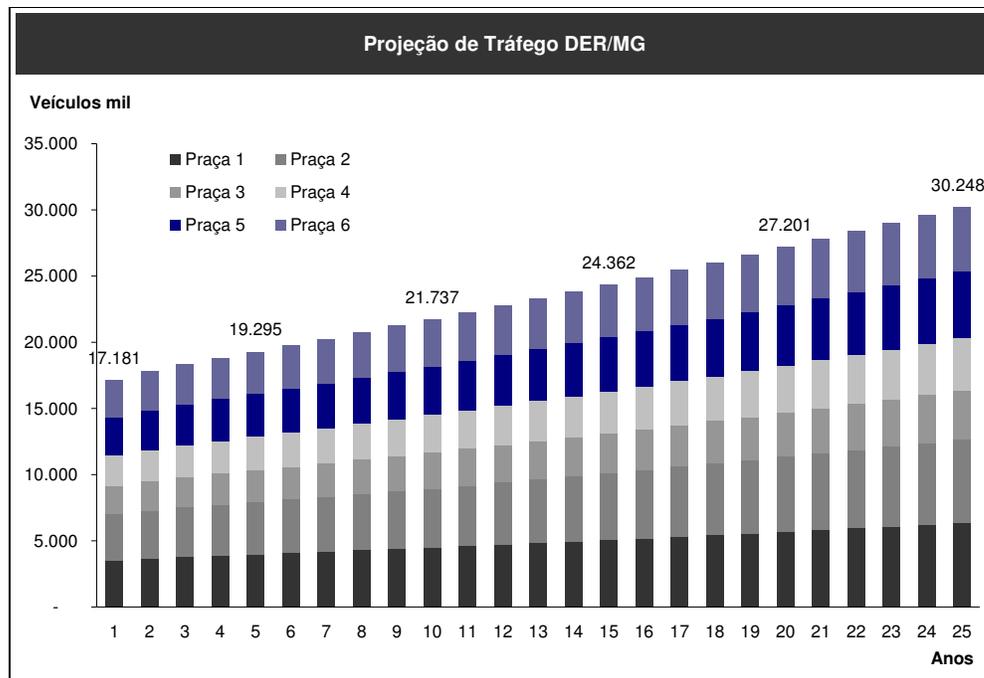


Figura 7: Projeção de Tráfego
 Fonte: Adaptado de Edital MG-050, Anexo XV

Nos itens 7 e 8, a seguir, o projeto do MG-050 será utilizado como base para a aplicação do modelo de garantias proposto, através da Teoria de Opções Reais e sua comparação frente a abordagem tradicional (determinística).