

Parcerias Público-Privadas

PROJETO PILOTO: RODOVIA MG-050

TRECHO BELO HORIZONTE – DIVINÓPOLIS – DIVISA MG/SP

Fernando Antônio Costa Jannotti

Os gargalos no setor de infraestrutura, em especial na área dos transportes, adquiriram tais proporções que poderão constituir, a partir do próximo ano, um empecilho à continuidade da reativação econômica iniciada em 2004.

O crescimento da economia tem forte impacto nos transportes, pois sua demanda é gerada por outros setores. O Centro de Estudos em Logística da UFRJ, revelou em recente estudo, que os problemas de infraestrutura logística do país levam a perdas equivalentes a US\$ 4,8 bilhões ao ano para os exportadores, levando-se em conta os US\$ 80 bilhões exportados pelo Brasil em 2003.

No custo de capital das empresas exportadoras, a perda chega a US\$ 1,2 bilhão a cada ano. O estudo mostrou, ainda, um déficit de 15 anos de investimentos em infraestrutura de transportes. Segundo Fleury, diretor do Centro de Estudos, em 1995 os investimentos em transportes atingiram 1,8% do PIB e, desde 1999, não ultrapassaram 0,2% do PIB, chegando a 0,15% em 2003.

A falta de infraestrutura adequada em transportes, conforme estudos já demonstraram, diminui a lucratividade das empresas, através

do aumento dos custos operacionais e, conseqüentemente, encarecendo o valor dos fretes e gerando um número insuportável de acidentes nas rodovias.

A boa intenção dos governos federal e estadual com planos objetivos de incrementar o turismo, com a criação de roteiros alternativos, a exemplo da exploração do potencial turístico da Estrada Real, entre outros, permitindo aos visitantes aproveitar a grande qualidade de opções de lazer e a ampla variedade de cenários naturais, são, no entanto, insuficientes, sem que antes seja solucionada a reconstrução e conservação da malha rodoviária. Daí a importância de se resolver a questão da reconstrução e conservação da malha rodoviária.

Não basta somente operações tapa-buracos, é necessário desenvolver um novo processo de gestão da logística de transporte de longo prazo, voltada para a realização de ações concretas de operação de via, que garantam a segurança e o conforto dos usuários de rodovias.

A integração territorial é indispensável para assegurar um desenvolvimento durável e o seu financiamento primordial.

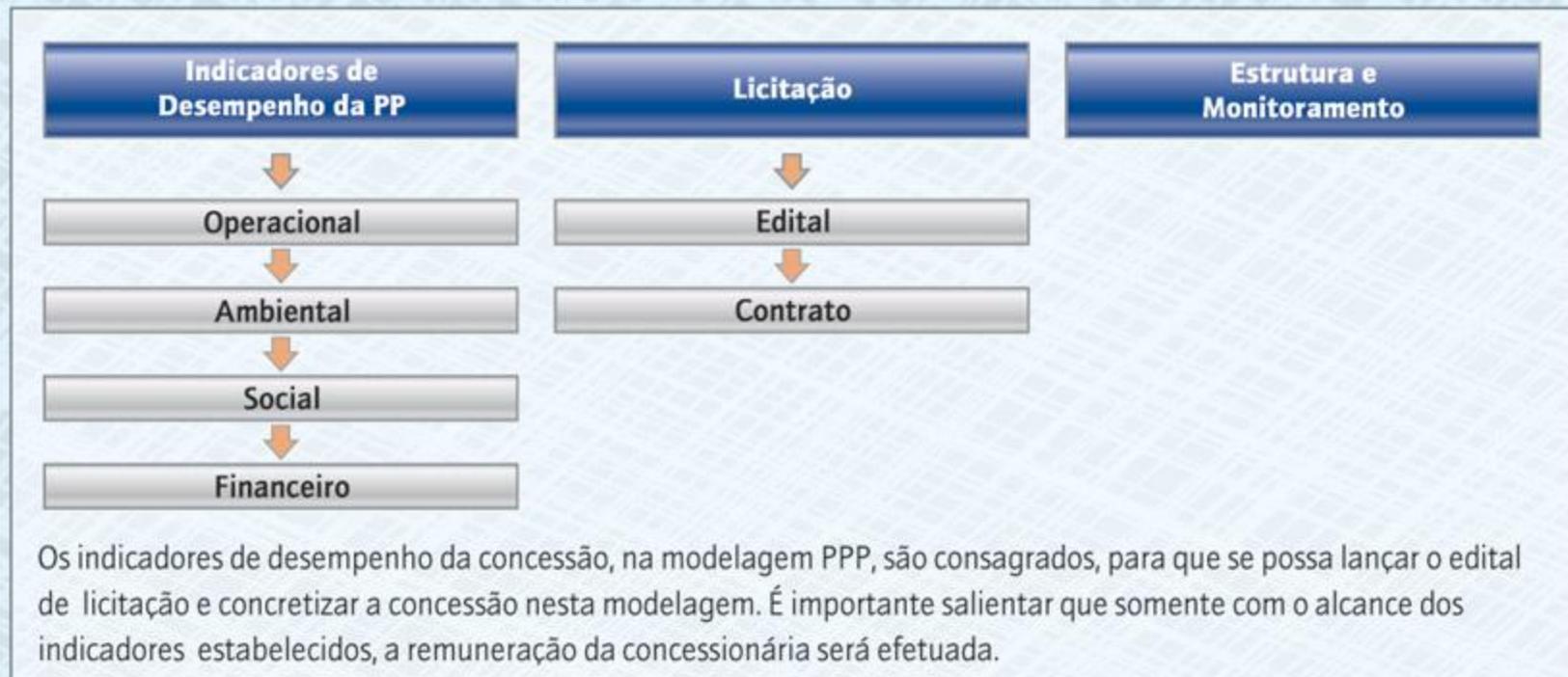
Este processo passa

necessariamente pela cooperação entre os setores público e privado para o desenvolvimento e a operação de infraestrutura, sendo que no caso de Minas Gerais, o Governo está ciente da importância do transporte rodoviário no desenvolvimento do Estado e tem preocupação de tornar sua malha rodoviária um fator de dinamização da economia.

Diante desse quadro, em função das restrições orçamentárias para a recuperação de rodovias, cuja importância econômica torna imperativa a sua realização, mas que devido ao seu volume de tráfego, a concessão - pelo modelo tradicional -, não se torna viável, o Governo de Minas resolveu adotar a política de concessão dentro do modelo de Parceria Público-Privada.

Para a sua concretização, em 16 de dezembro de 2003, foram sancionados os marcos regulatórios, através dos seguintes dispositivos:

- Lei nº 14.868, que dispõe sobre o Programa Estadual de Parcerias Público-Privadas (PPP);
- Lei nº 14.869, que cria o Fundo de PPP do Estado, define a SEDE (Secretaria de Desenvolvimento Econômico), como órgão gestor; o BDMG (Banco de Desenvolvimento do



- Estado) como agente financeiro; e a SEPLAG (Secretaria de Planejamento e Gestão), SEF (Secretaria da Fazenda), SEDE e BDMG, como grupo coordenador:
- Decreto nº 43.702, que:
 - instala o Conselho Gestor PPP – CGP, presidido pelo Governador do Estado e composto por Secretários, com a principal função de aprovar o Plano Estadual de PPP e os projetos PPP;
 - instala a unidade PPP para a assessoria CGP no desenvolvimento, análise e recomendação de projetos, além de disseminar a metodologia;
 - Ato do governador elegendo os seguintes projetos-piloto:
 - MG-050;
 - Seis presídios – 2.400 vagas prisionais;
 - Saneamento básico integrado em um distrito composto por cidades limítrofes;
 - Centro administrativo;

- Campus da UEMG em Belo Horizonte.

Os arranjos de Parcerias Público-Privadas são determinados tanto pela limitação dos recursos públicos para cobrir necessidades de investimentos, quanto pelos esforços para se cumprir a qualidade e a eficiência dos serviços públicos.

As PPP's possibilitam levantar um financiamento adicional em um ambiente de restrições orçamentárias e permitem um melhor uso da eficiência operacional do setor privado para reduzir custos e aumentar a qualidade para o público, além da capacidade de acelerar o desenvolvimento da infraestrutura.

O principal critério para distinguir as concessões de outros tipos de estruturas de PPP será a extensão dos riscos transferidos para o setor privado, como:

- risco de receita;
- risco da seleção do parceiro privado;

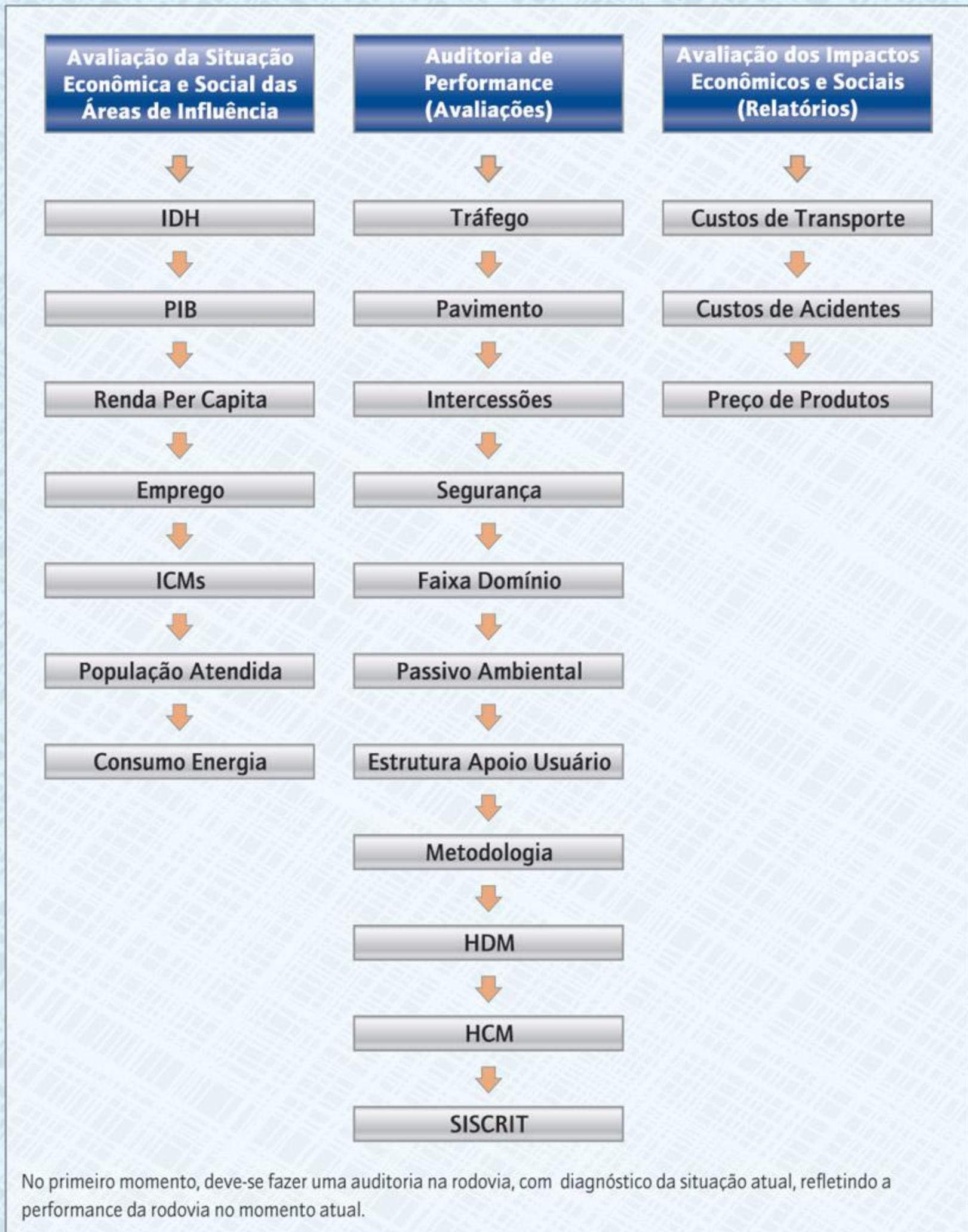
- risco da construção;
- risco cambial;
- risco político;
- risco contratual;
- risco ambiental;
- risco da aceitação pública;
- risco da sustentabilidade.

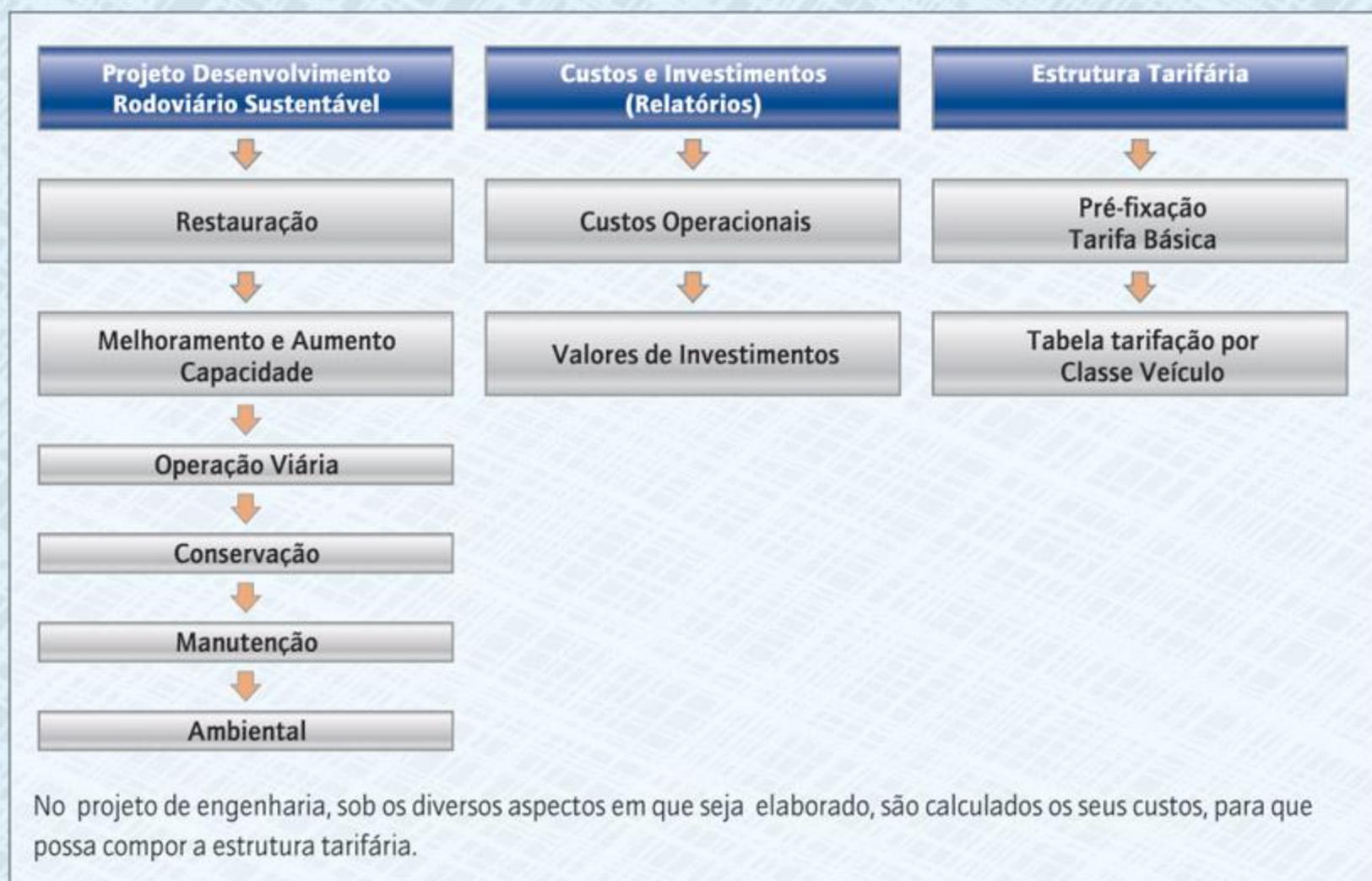
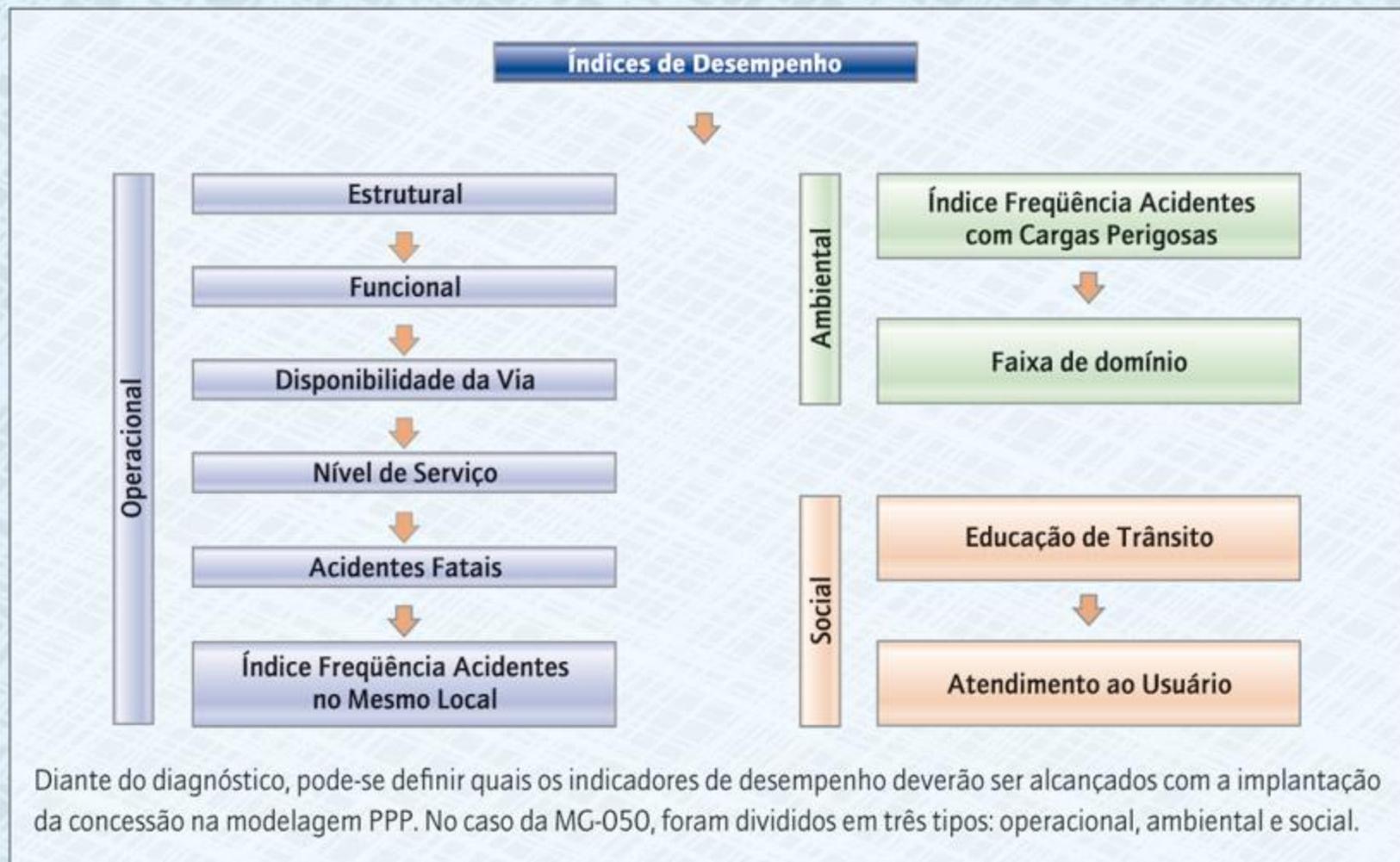
A PPP deve consistir do planejamento de uma solução que leva adequadamente em consideração as conseqüências e obrigações de longo prazo. Um dos princípios básicos é que os serviços a serem contratados devem ser mensuráveis, tanto em termos quantitativos, como em termos qualitativos e estruturados através de um sistema de monitoramento que permita a aferição do desempenho nas seguintes áreas:

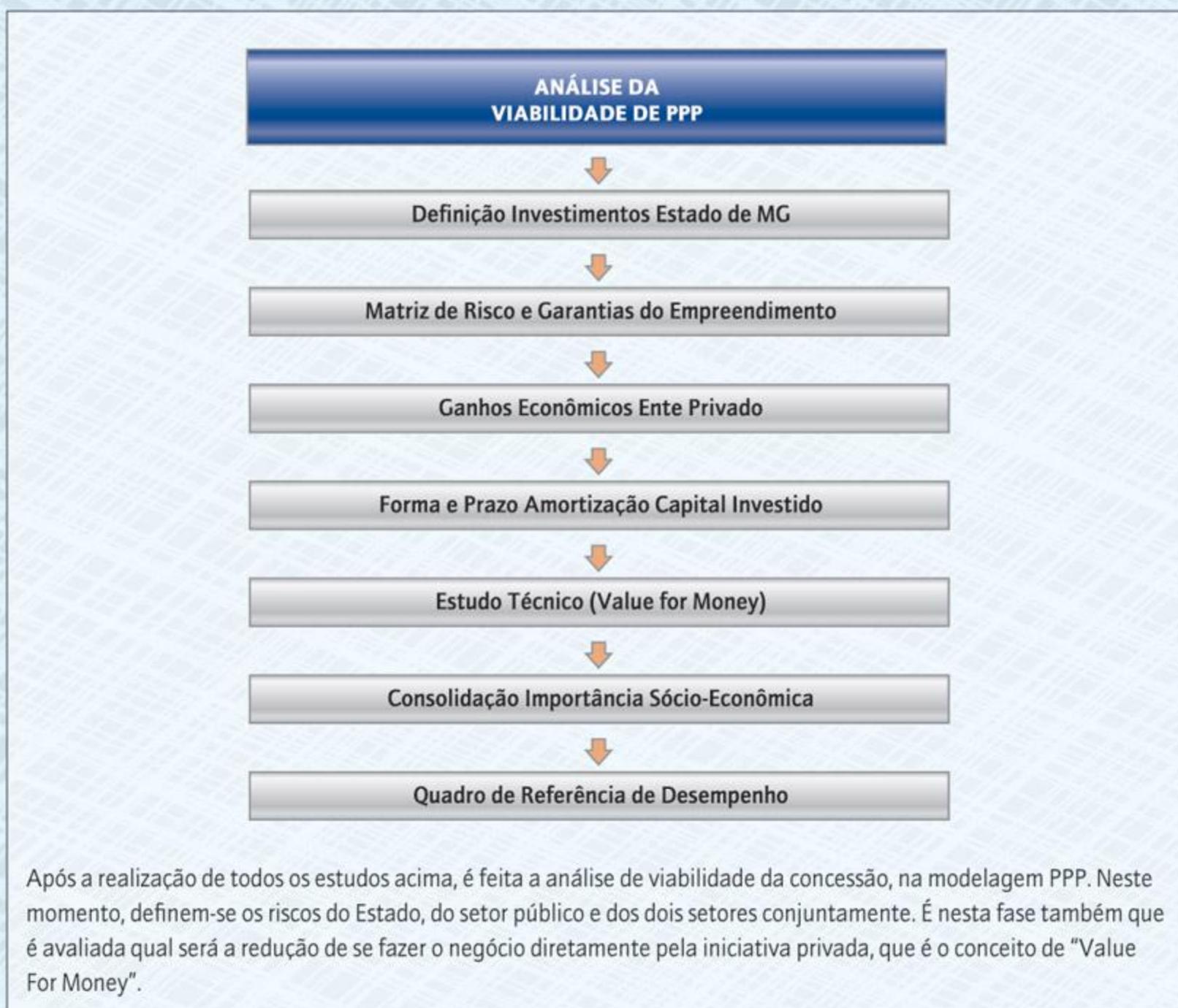
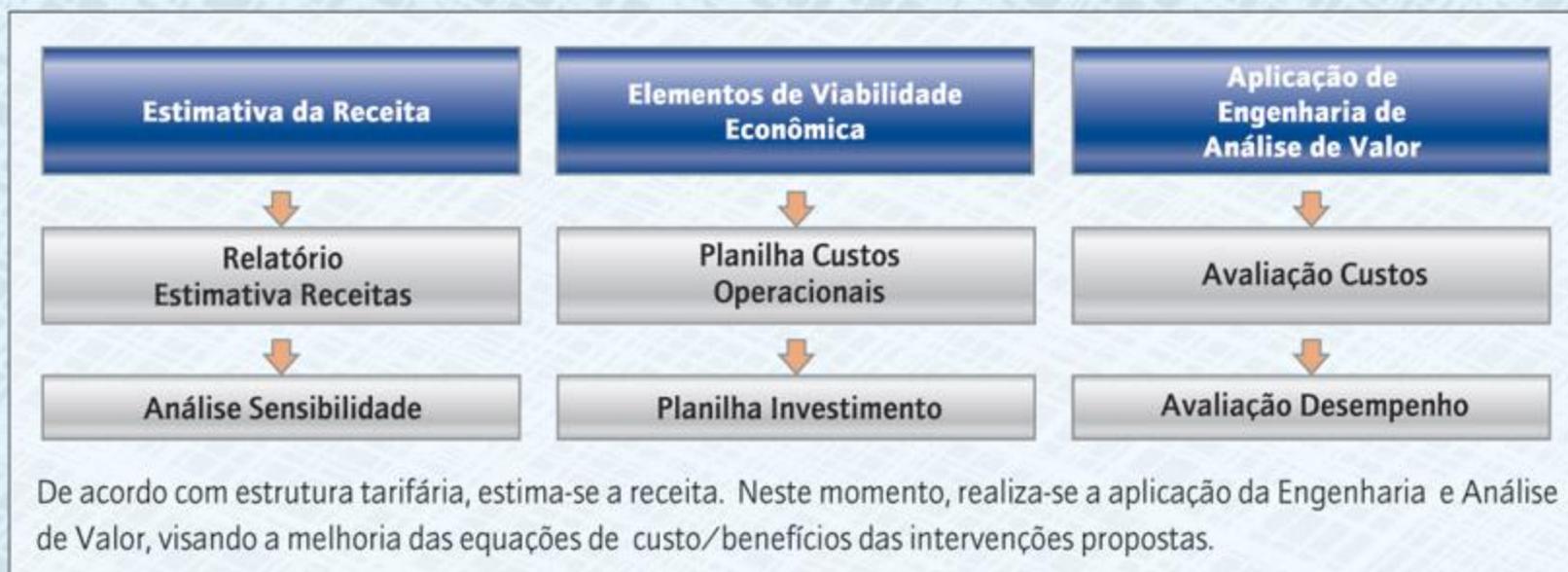
- Operacional;
- Ambiental;
- Responsabilidade social;
- Financeira.

Através do fluxograma apresentado, é possível uma melhor visualização do processo de Parcerias Público-Privadas.

PROJETO ESTRUTURADOR MG 050 - BR 265 – FLUXOGRAMA







O autor é Engenheiro Civil do DER/MG e Coordenador do Projeto Estruturador das Parcerias Públicas-Privadas do Governo do Estado de Minas Gerais/Rodovia MG 050