

APOIO



PARCEIROS



REALIZAÇÃO



# International Meeting Infrastructure and PPPs

**OPORTUNIDADE DE NEGÓCIOS EM INFRAESTRUTURA E PPPs:  
ENCONTRO COM AS REFERÊNCIAS MUNDIAIS SOBRE O TEMA**

**BRASÍLIA, 27 E 28 DE ABRIL DE 2015**



## A Situação do Mercado Brasileiro de PPPs

ELABORAÇÃO DO CONTEÚDO



# SUMÁRIO

1. Apresentação.....	04
2. Principais Conceitos sobre as PPPs no Brasil.....	06
Introdução.....	06
As Parcerias Público-Privadas no Brasil.....	07
As Modalidades de PPP5.....	08
Inovações Introduzidas pelas PPPs.....	09
O Value for Money (VfM).....	11
PPPs e o Aumento da Eficiência na Operação da Infraestrutura Pública.....	12
Por que PPP faz sentido para o setor público?.....	13
Por que PPP faz sentido para o investidor e a indústria da construção?.....	14
3. O Ciclo de Vida de uma PPP.....	15
A Intenção.....	16
A Estruturação do Projeto.....	17
O Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI).....	18
A Consulta Pública.....	19
A Licitação.....	20
4. Situação do mercado.....	23
Introdução.....	23
O Que Aconteceu nos Últimos 10 Anos.....	23
Análise dos Contratos Assinados.....	24
Análise por Segmentos.....	27
O Momento Municipal.....	29
O Momento Estadual.....	31
Tendências.....	33
Governo Federal.....	33
Governos Estaduais.....	34
Governos Municipais.....	34
O Que Falta Fazer para Termos um Mercado Mais Organizado?.....	36
5. Casos Emblemáticos da Experiência Brasileira com PPPs.....	38
Porto Maravilha.....	41
Rodovia dos Tamoios.....	48
Esgotamento Sanitário de Macaé.....	51
6. Anexo I - Lista das Parcerias Público-Privadas Assinadas no Brasil.....	55

# FICHA TÉCNICA

REALIZAÇÃO



PARCEIROS



APOIO



ELABORAÇÃO DO CONTEÚDO



Bruno Coscarelli (Sócio - Radar PPP)

Bruno Pereira (Sócio - Radar PPP)

Guilherme Naves (Sócio - Radar PPP)

Rodrigo Reis (Sócio - Radar PPP)

A Radar PPP acredita que o mercado brasileiro de investimento privado em infraestrutura pode gerar benefícios para empresas, órgãos do governo e sociedade. A chave é o acesso à informação qualificada.

É a informação adequada e no momento certo que permitirá aos agentes tomar melhores decisões, gerando ganhos para todos os envolvidos.

A Radar PPP quer fazer parte da história de sucesso de seus clientes, oferecendo inteligência sobre os projetos e os temas mais atuais que condicionam o desenvolvimento de PPPs e concessões em mercados emergentes.

Nosso negócio é desenvolver as capacidades e habilidades dos nossos clientes para interpretar o mercado nacional de infraestrutura, além de oferecer-lhes as informações que fazem a diferença.

Contamos com o maior banco de dados do país sobre a experiência já acumulada em PPP e com a melhor equipe de especialistas para analisar e tratar os dados.

# 1. APRESENTAÇÃO

Nos últimos anos foi possível observar um crescimento relevante no número de projetos de Parceria Público-Privada (PPPs) no Brasil. Dezenas de projetos foram objeto de estudos de viabilidade e, desde 2012, mais de 40 contratos de PPP foram celebrados nos estados e nos municípios, totalizando o número de 74 concessões administrativas e patrocinadas já assinadas<sup>1</sup>.

Hoje, 10 anos após a promulgação da Lei Nacional de PPPs (Lei nº 11.079/2004), a modalidade de contratação não é mais uma mera opção dentre tantas outras ao dispor do poder público brasileiro para converter recursos orçamentários em valor para a sociedade. As PPPs estão, portanto, consolidadas como opção de contrato de longo prazo entre o setor público e a iniciativa privada.

Isso não significa dizer que tudo está resolvido e que podemos, aqueles que se preocupam com o desenvolvimento econômico e social do Brasil, simplesmente tirar o tema da agenda de nossas preocupações. A consolidação das PPPs como opção de contratação pública demanda uma atenção redobrada neste momento, por diversas razões.

Em primeiro lugar, o país enfrentará desafios fiscais nos próximos anos e poderemos ter um incremento do uso das PPPs nesse contexto. Isso impõe a obrigação de que possamos entender plenamente a experiência brasileira até o momento, detectar equívocos e melhores práticas para que, no curto prazo possamos, ter experiências ainda melhores com PPPs.

Adicionalmente, a indústria da construção precisa cada vez mais se renovar e avaliar modelos de negócio com o poder público que transcendam o serviço de construção isoladamente considerado. É necessário que a indústria conheça cada vez mais as PPPs, desenvolva modelos de negócios inovadores, preocupe-se em organizar-se empresarialmente para que possa colaborar com o poder público via modelos de contrato de longo prazo, em que os riscos de engenharia, construção e manutenção possam ser eficientemente alocados ao mercado.

É esse momento que motivou a CBIC a contratar a empresa Radar PPP para produzir este relatório, que apresenta uma fotografia sobre o uso das PPPs no Brasil e as perspectivas para os próximos anos.

O trabalho poderia ser facilmente desenvolvido em centenas de páginas e consumir meses de esforço. Entretanto, esse primeiro passo é menos pretensioso e mais prático. Optamos por consolidar informações e conhecimentos básicos, que sejam ao mesmo tempo interessantes para aqueles que se encontram pela primeira vez com o tema das PPPs e para aqueles que já têm algum trânsito com o tema.

<sup>1</sup>Ver lista das concessões administrativas e patrocinadas no Anexo 1 deste documento

Como perceberão, o documento apresenta conceitos essenciais do instituto e, ao mesmo tempo, apresenta análises empíricas inéditas sobre a experiência brasileira com PPPs, extraídas de análises do Radar de Projetos<sup>2</sup>, banco de dados próprio e exclusivo, desenvolvido pela Radar PPP.

A CBIC seguirá dedicando-se às PPPs, contribuindo com a evolução de suas associadas e participando do debate público sobre o assunto. O motivo é simples: não há país desenvolvido sem que o poder público dedique-se fortemente ao tema da qualidade do gasto público e não há país desenvolvido sem que a indústria da construção seja pujante, tecnologicamente desenvolvida e especializada no ciclo de vida dos ativos, públicos e privados.

Consideramos que a PPP é o modelo de contrato ótimo para que possamos melhorar a qualidade do gasto público com o apoio de uma indústria eficiente na gestão dos riscos associados ao ciclo de vida dos ativos.

Incentivamos aos interessados nesta temática a entrarem em contato conosco. Os desafios que enfrentaremos nos próximos anos demanda um esforço de muitas partes.

Boa leitura!

**São Paulo, 22 de abril de 2015**

**JOSÉ CARLOS MARTINS**

PRESIDENTE  
CÂMARA BRASILEIRA DA INDÚSTRIA DA CONSTRUÇÃO

**CARLOS EDUARDO LIMA JORGE**

PRESIDENTE DA COMISSÃO DE OBRAS PÚBLICAS  
CÂMARA BRASILEIRA DA INDÚSTRIA DA CONSTRUÇÃO

**BRUNO RAMOS PEREIRA**

SÓCIO  
RADAR PPP

**GUILHERME DE ÁVILA NAVES**

SÓCIO  
RADAR PPP

<sup>2</sup> Todas as informações do Radar de Projetos da Radar PPP © que subsidiaram este documento foram extraídas em 06 de abril de 2015. Ver em <https://www.radarppp.com/portfolio/radar-de-projetos/>

# 2. PRINCIPAIS CONCEITOS SOBRE AS PPPs NO BRASIL

## 2.1 Introdução

As concessões de serviço público, tipicamente, costumam ganhar força nos países quando se deflagra um cenário de baixa capacidade de financiamento público, em função da perda da capacidade de investimento gerada, na maioria das vezes, por baixo crescimento econômico e queda de arrecadação tributária. Nesses momentos, ganham espaço as alternativas de financiamento dos projetos de interesse público, que até então eram financiados isoladamente com recursos orçamentários.

Outro fator que contribui para a consolidação das concessões se relaciona com a necessidade comum dos países de se equipar e de modernizar a sua infraestrutura para atender aos mais variados setores da economia e políticas públicas. Essa necessidade, muitas das vezes, esbarra justamente na falta de recursos públicos.

Foi nesse cenário que a modernização da gestão pública encontrou espaço aqui no Brasil e a gestão e o financiamento privado da infraestrutura pública passaram a compor a agenda das políticas de investimento do setor público.

A outorga de serviços públicos à iniciativa privada ganhou força no Brasil depois do Programa Nacional de Desestatização (PND), em 1990, que teve entre seus objetivos fundamentais a reorganização da posição estratégica do Estado na economia, transferindo à iniciativa privada atividades e riscos que, até então, eram exploradas e geridos pelo próprio Estado. As privatizações das empresas prestadoras serviços públicos, na linha do PND, pressupunham a delegação, pelo Poder Público, da concessão ou permissão do serviço objeto da exploração, com vistas ao aumento da eficiência e à alocação mais qualificada de recursos públicos.

Nesse contexto, na metade da década, foi publicada a Lei nº 8.987/05, que regulamentou o regime geral de concessões. Esse, portanto, é o marco legal das “concessões comuns”, que compreendem as concessões de serviço público (precedidas ou não de obras públicas) e a permissão de serviços públicos.

Esta modalidade de concessão se aplica para projetos que se sustentam sem a necessidade de pagamentos públicos. Portanto, toda a receita para remunerar o investidor decorre da cobrança de tarifas de usuários e, eventualmente, de linhas de receitas acessórias pela exploração comercial do ativo.

As concessões comuns foram largamente utilizadas em diversos setores, como rodovias, saneamento básico, ferrovias, portos, energia elétrica e, mais recentemente, nos aeroportos.

Entretanto, nem todos os projetos de interesse público são compatíveis com o pagamento de tarifas pelos usuários. Até o fim de 2004 faltava no ordenamento jurídico brasileiro um texto que abrigasse os projetos que careciam de pagamentos públicos para se tornarem

economicamente viáveis, como por exemplo, uma rodovia com fluxo menos intenso de veículos, mas que requiritava um grande investimento.

Neste mesmo plano, projetos em que a cobrança de tarifas de usuários não seria permitida por lei também precisavam de um arcabouço normativo que pudesse permitir o estabelecimento de contratos de longo prazo com a iniciativa privada em que os pagamentos viriam diretamente do orçamento público, via contraprestações periódicas, a exemplo da operação de hospitais, de prédios públicos ou de estádios de futebol.

Nesse contexto, foi publicada a Lei nº 11.079/04, que introduziu as duas modalidades de Parcerias Público-Privadas (PPPs) tal como conhecemos hoje: as concessões administrativas e as concessões patrocinadas. Esta lei, além de autorizar a realização de contraprestações pecuniárias do poder concedente à concessionária, introduziu uma série de inovações em relação às concessões comuns, que serão apresentadas a seguir, após uma breve descrição de como funciona, atualmente, o modelo de PPP no país.

## 2.2 As PPPs no Brasil

As Parcerias Público-Privadas (PPPs) são contratos de longo prazo, com duração entre 5 e 35 anos, entre o governo e uma empresa privada (que poder ter um ou vários sócios) normalmente utilizados para a construção, financiamento, operação e manutenção de infraestrutura e cujo valor do contrato não seja inferior a R\$20 milhões.

Na maioria dos casos a empresa privada contratada, normalmente chamada de concessionária, é responsável por todo o ciclo de vida do projeto. Contudo, é comum que as etapas tenham importâncias relativas muito diferentes em cada projeto.

Há contratos, por exemplo, em que as obras já foram realizadas pelo poder público via modelos de contratação tradicionais, de modo que a concessionária da PPP fica responsável somente por adquirir equipamentos, fazer a manutenção dos ativos e operá-los. Em outros casos, toda a construção, incluindo a aquisição dos terrenos (ou condução material dos procedimentos de desapropriação), é realizada pela empresa privada, que também se dedica, posteriormente, à operação e manutenção do ativo.

Há também a situação em que toda a operação e manutenção das obras físicas, assim como a prestação dos serviços, ficaram a cargo do setor privado, enquanto, em outros casos, somente a manutenção predial é realizada pela empresa e funcionários públicos prestam os serviços para os usuários.

Apesar dessas variações, o setor privado se envolve em quase todos os projetos, em alguma medida, com os investimentos iniciais para implantar a infraestrutura e com a manutenção e operação dos ativos. Tais ativos podem estar vinculados aos mais diversos setores de infraestrutura: de estradas a plantas de incineração de resíduos, de escolas a usinas de dessalinização de água marinha, de hospitais a fábricas de produção de medicamentos. Esses exemplos estão em operação, no Brasil ou em algum lugar do mundo, por meio de contratos muito semelhantes ao que chamamos de PPP no Brasil.

## 2.3 As Modalidades de PPPs

A Lei Nacional nº 11.079/04 instituiu normas gerais para licitação e contratação de Parcerias Público-Privadas no âmbito da Administração Pública no Brasil. O texto refere-se a duas modalidades de PPP, chamadas de concessão patrocinada e concessão administrativa.

Na concessão patrocinada, o objeto é um serviço público no sentido da Lei Nacional nº 8.987/95, quando houver uma contraprestação pública adicional à tarifa cobrada do usuário. Na concessão administrativa, o objeto é a prestação de serviços em que o governo seja consumidor direto ou indireto dos serviços. Em ambos os casos, é possível haver uma receita privada adicional ao pagamento direto do governo que é chamada de receita acessória.

Na prática, a diferença entre essas modalidades não é muito grande, já que é muito comum que a empresa privada consiga auferir receitas originadas do governo (contraprestações) e também de outras fontes (tarifas ou outro tipo de exploração comercial dos ativos), sejam eles formalmente denominados de concessão administrativa ou patrocinada.

Ambas as modalidades de contrato têm em comum o fato de representarem contratos de longo prazo, acomodarem um conjunto integrado de atividades (construção, financiamento, operação e manutenção), permitirem alocação objetiva de risco e incorporarem compromissos fiscais de longo prazo de governos.

A primeira concessão patrocinada assinada no Brasil é o projeto para exploração da operação dos serviços de transporte de passageiros da Linha 4 - Amarela do Metrô de São Paulo, cujo percurso abrange desde a Estação da Luz até Taboão da Serra. Tal contrato foi assinado em 29/11/2006, no valor de R\$790.000.000,00, entre a Companhia do Metropolitano de São Paulo - METRÔ do Estado de São Paulo e a Concessionária da Linha 4 do Metrô de São Paulo S.A., que usa o nome de fantasia "ViaQuatro".

A primeira concessão administrativa assinada no Brasil é o projeto para Construção e Operação do Sistema de Disposição Oceânica do Jaguaribe, cuja assinatura do contrato foi publicada em 27/12/2006, entre a Empresa Baiana de Águas e Saneamento S/A - Embasa, do Estado de Bahia, e a Foz de Jaguaribe S.A. Posteriormente, a concessionária passou a ser denominada Odebrecht Ambiental - Unidade Jaguaribe.

Há no Brasil hoje 61 concessões administrativas celebradas e 13 concessões patrocinadas.



## 2.4 Inovações Introduzidas pelas PPPs

A mais distinta inovação das Parcerias Público-Privadas em face das concessões comuns regidas pela Lei nº 8.987/95 diz respeito à fonte de receita da empresa privada. Esta é, possivelmente, a característica mais marcante e particular do instituto. Nas concessões administrativas, a empresa privada recebe, quase que exclusivamente, pagamentos do governo.

Estes pagamentos podem assumir múltiplos formatos, por exemplo, quanto à periodicidade e a vinculação a desempenho, e podem começar durante a execução das obras (por meio da figura do aporte público de recursos, introduzida pela MPV nº 575/12, convertida na Lei nº 12.766/12<sup>3</sup>) ou, como é mais comum, somente após a disponibilização dos serviços.

Nas concessões patrocinadas, assim como nas concessões comuns, a empresa gera receita por meio da cobrança de tarifas (como o pedágio de uma rodovia, ou outro caso em que o objeto envolve um serviço público) ou por meio de geração de receita acessória derivada da exploração comercial do ativo (como a exploração de propaganda em um prédio público). Entretanto, existe uma outra fonte de receita, que é o respectivo pagamento público.

A regra geral é que as PPPs no Brasil somente podem ter esta classificação legal caso haja alguma contraprestação pública<sup>4</sup>. Esta combinação de contraprestação e geração de receita que é utilizada pela empresa privada para reaver os investimentos iniciais, arcar com os custos operacionais, gerir riscos, pagar os financiadores, pagar os impostos e obter um retorno ao investimento.

Além desta regra, há outras importantes mudanças que merecem ser apresentadas.

A Lei nº 11.079/04 é consideravelmente mais clara do que a nº 8.987/95 ao tratar de um dos principais pilares dos contratos de longo prazo, que é a alocação objetiva de riscos (art. 4º, VI e art. 5, III)]. Ainda que isso não seja necessariamente uma inovação em relação às concessões comuns, as PPPs sofisticaram a concepção até então existente de que nas concessões comuns todos os riscos deveriam ser do parceiro privado (conforme interpretação do art. 2º, II da Lei nº 8.987/95). Na verdade, em cada projeto deve ser analisado qual é a mais eficiente estratégia de alocação e compartilhamento de riscos entre o setor público e a concessionária.

Todos os contratos de PPP têm em comum, portanto, o fato de serem arranjos de longo prazo nos quais há uma alocação de risco entre o setor público e o setor privado. Isto quer dizer que os contratos preveem, de forma explícita ou implícita, quem arcará com os efeitos positivos e/ou negativos de eventos futuros incertos. Como a alocação de riscos para a concessionária depende do projeto e de sua circunstância, não há como se falar em riscos necessariamente alocados ao parceiro privado.

Entretanto, não é raro encontrar nos contratos brasileiro de PPP os seguintes riscos alocados à concessionária: engenharia, construção, variação de custo operacional, financiamento, entre outros.

<sup>3</sup> Em síntese, o aporte representa desembolsos feitos pelo poder concedente em favor da concessionária, durante a realização das obras ou aquisição de bens vinculados, permitindo que o reconhecimento dos tributos sobre esta receita somente se dê ao longo da vida útil do ativo, e não no momento de realização da receita. O aporte, portanto, também traz o benefício de desonerar o fluxo de caixa da concessionária no início dos contratos diminuindo um pouco a necessidade de equity e de dívida, e, por consequência, reduzindo o custo financeiro dos projetos para investidores. Entre os contratos assinados, são 7 aqueles que preveem a utilização da figura do aporte, sendo 4 deles tendo o Estado de São Paulo como Poder Concedente. Todos esses 7 contratos foram assinados depois da metade do ano de 2013.

<sup>4</sup> Uma possível exceção a esta regra é o estabelecimento de um pagamento governamental ou contraprestação negativa, significando um pagamento do setor privado ao governo. Esta hipótese, entretanto, caso venha a se consolidar, representará uma ínfima minoria dos contratos.

A alocação de riscos é frequentemente apontada como o fator mais emblemático destes contratos, pois é capaz de determinar toda a estrutura de incentivos que condicionará e direcionará o comportamento dos atores por toda a vida dos contratos.

Adicionalmente, é inerente às PPPs a estruturação de sofisticados esquemas de incentivos nos contratos, especialmente vinculando o desempenho da concessionária aos pagamentos a serem recebidos do governo.

Integra também o rol de inovações trazidas pela Lei de PPPs o fato de que as obrigações pecuniárias contraídas pelos parceiros públicos poderem ser garantidas por vinculação de receitas, utilização de fundos especiais, contratação de seguro-garantia, garantia prestada por instituições financeiras, por fundo garantidor ou por empresa estatal criada para esse fim. A consequência prática desta mudança é a mitigação do risco de inadimplência do setor público. Quanto maior a qualidade da garantia construída pelo poder concedente para um projeto de PPP, menor a percepção de risco dos licitantes e, conseqüentemente, menor o custo do contrato para o setor público.

Também inova a Lei n<sup>o</sup> 11.079/04 ao prever a possibilidade do ente concedente permitir a transferência do controle da concessionária para os seus financiadores, sem que isso implique a caducidade da concessão, com o objetivo de promover a sua reestruturação financeira e assegurar a continuidade da prestação dos serviços. Esta figura, denominada na literatura internacional de step-in right, é tipicamente exercida em caso de inadimplência nos contratos de financiamento ou de redução do retorno do projeto a níveis que ameacem o cumprimento das obrigações contratualmente previstas.

Por fim, no que se refere à responsabilidade fiscal, a Lei de PPP, em seu art. 28, condiciona a prerrogativa de os estados, municípios e Distrito Federal se valerem de garantias e transferências voluntárias de recursos da União se a soma das despesas de caráter continuado derivadas do conjunto das parcerias já contratadas por esses entes não tiver excedido, no ano anterior, a 5% da Receita Corrente Líquida (RCL) do exercício ou se as despesas anuais dos contratos vigentes nos 10 anos subsequentes não excederem a 5% da receita corrente líquida projetada para os respectivos exercícios.

Há diversas outras características que definem o contrato de PPP e que, neste momento, iremos apenas mencioná-las:

Os projetos de PPP que preveem a realização de obra pública dispensam a necessidade de elaboração de projeto básico ou executivo para que sejam licitados, conferindo, desta forma, uma liberdade maior do que nos modelos de contratação tradicional para que a iniciativa privada, nos termos do contrato, possa definir o melhor equilíbrio entre construção e manutenção dos ativos, incorporando a eficiência decorrente em suas propostas de preço (art. 10, §4<sup>o</sup>). O valor dos investimentos para definição do preço de referência para a licitação pode ser calculado com base em valores de mercado considerando o custo global de obras semelhantes no Brasil ou no exterior, por meio de orçamento sintético.

Por fim, é vedada a celebração de contrato de PPP que tenha como objeto exclusivo o fornecimento de mão de obra, o fornecimento e instalação de equipamentos ou a execução de obra pública. A PPP, por natureza, pressupõe um arranjo que integra múltiplas atividades em um único contrato. Caso o objeto que se pretende conceder limite-se a alguma destas atividades, a PPP não é uma modalidade juridicamente possível, devendo a autoridade pública optar por solução diversa.

## 2.5 O Value for Money (VfM)

A avaliação quantitativa da capacidade de projetos de PPP de produzirem ganhos de eficiência em comparação com a implementação tradicional de infraestrutura é comumente chamada de análise de Value for Money (VfM). Esta expressão inglesa que literalmente significa “Valor por Dinheiro” é, portanto, um teste ao qual os projetos de PPP deveriam ser submetidos uma ou várias vezes durante o desenvolvimento do projeto. Caso o projeto de PPP apresente um melhor “Valor por Dinheiro” do que seu concorrente público, ele pode seguir em frente e ser licitado via PPP.

A promessa da PPP, portanto, é, pressupondo um mesmo nível de serviço, ser um modelo de contratação que consome menos recursos públicos do que seriam necessários se uma necessidade de interesse público fosse satisfeita via modelos de contratação tradicionais.

A mensuração deste “Valor por Dinheiro” tipicamente envolve o levantamento de dois fluxos de caixa:

- O fluxo de desembolsos previstos para o governo no contrato de PPP, incluindo todos os custos adicionais que surgem com o projeto, como custos regulatórios, contratação de consultorias e auditorias, etc.
- O fluxo de desembolsos previstos para o governo se fosse implementar um projeto nas mesmas condições diretamente, incluindo uma valoração econômica dos riscos que o governo suportaria com esta estratégia de implementação, mas que ele deixará de suportar com a PPP. Normalmente este segundo fluxo de caixa é chamado de Comparador do Setor Público (ou PSC, da sigla em inglês).

Os Valores Presentes Líquidos destes dois fluxos de caixa são comparados e se a opção pela PPP gerar um custo menor, diz-se que a alternativa apresentou um melhor “Value for Money”, e o projeto passa no teste.

Apesar de não haver, no Brasil, exigência legal ou formal para a realização de estudos de VfM, existe a necessidade de se comprovar a conveniência e oportunidade da contratação, mediante identificação das razões que justifiquem a opção pela forma de Parceria Público-Privada (art. 10, I, a). Nesse sentido, alguns governos vêm realizando estudos a partir desta metodologia do VfM, incorporando-a à sua atividade administrativa. Infelizmente, não há ainda no Brasil um método estabelecido previamente para que a análise de custo-benefício de uma PPP seja realizada. Já houve tentativas de desenvolver tal método no âmbito do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão (MPOG), mas não há informações sobre os resultados de tais tentativas.

O VfM, portanto, é um importante instrumento para amparar a estruturação de projetos de PPP e dar legitimidade a este modelo de contratação. Portanto, a sua utilização precisa ser feita de forma transparente, previsível e criteriosa.

É importante ressaltar que o VfM tem não apenas uma dimensão quantitativa. Há também uma dimensão qualitativa, que também contribui para contribuir com a tomada de decisão sobre a implementação de um projeto de interesse público via PPP.

## 2.6 PPPs e o Aumento da Eficiência na Operação da Infraestrutura Pública

O ambiente institucional no qual governos implementam e mantêm infraestrutura e serviços público é um fator decisivo para que se tenha mais ou menos eficiência no emprego de recursos públicos. Rigidez da normas, hierarquia e centralização decisória, associadas à dificuldade de articular diversos órgãos durante o ciclo de vida dos projetos, tendem a criar um ambiente em que resultados ótimos não são atingidos.

PPPs alteram a lógica de operação do poder público introduzindo controles de resultado em substituição aos clássicos controles de processos aos quais os órgãos públicos estão submetidos. Em outras palavras, as empresas privadas em esquemas de PPPs operam em um ambiente muito mais flexível do que o governo, o que, desde que os contratos incorporem controles de resultado adequados, pode aumentar significativamente a eficiência de construção e operação de infraestrutura.

É a concessionária quem gere a cadeia de suprimentos necessária à implantação e gestão de um projeto, via contratos privados. Esse é um aspecto das PPPs que pode contribuir muito para o aumento da eficiência. A concessionária geralmente passa a ser responsável por todas as contratações necessárias à prestação de serviço o que reduz imensamente os custos governamentais relacionados a licitações, gestão de inúmeros contratos e todas as atividades administrativas associadas.

Na tabela abaixo, estão elencadas algumas das vantagens do modelo de Parcerias Público-Privadas, tanto na perspectiva do setor público, como na perspectiva do setor privado:

SETOR PÚBLICO	SETOR PRIVADO
Ganho de escala pela prestação de serviço no longo prazo	Fluxo estável de receitas no longo prazo
Remuneração vinculada a desempenho	Maior incentivo à prestação do serviço com qualidade
Fiscalização do contrato de um fornecedor único, diminuindo custos transacionais de múltiplos editais e licitações.	Integração da prestação do serviço e relacionamento de longo prazo com o setor público
Maior capacidade de planejamento	Maior eficiência e flexibilidade na prestação do serviço
Realização de gasto público com qualidade	Garantias fornecidas pelo poder público

## 2.6.1 Por que PPP faz sentido para o setor público?

As PPP fazem sentido para o poder público pois, se bem estruturado, bem licitado e bem gerido, o contrato entrega os serviços necessários ao setor público e/ou aos cidadãos com menor consumo de recursos públicos e prestados de forma mais eficiente.

A promessa da PPP é que se trata de um modelo de contrato em que a colaboração orgânica com a iniciativa privada, via transferência de riscos, permite a implementação de projetos em menor prazo e com economicidade no engajamento dos recursos orçamentários.

Há também um ponto positivo para o poder público em cenários de constrangimentos fiscais. Em regra, nas PPPs é a concessionária que, por intermédio de capital próprio dos acionistas e via capital de terceiras de bancos ou via mercado de capitais, primeiro realiza os investimentos necessários à implantação de um ativo e, quando este alcança a fase operacional, o poder público começa a realizar os pagamentos periódicos previstos em contrato.

Logo, normalmente, não há desembolsos do poder público na fase de construção do ativo. O poder público, portanto, não financia a obra, cujo financiamento é uma responsabilidade e um risco da concessionária.

Muitas vezes o poder público não tem experiência para contratar de modo eficaz por meio das opções dispostas na Lei nº 8.666/93, quer seja por se tratar de uma compra muito complexa, ou porque o know-how sobre o projeto está na iniciativa privada, ou, até mesmo, porque não se trata de uma pauta de compras recorrente para o setor público. Em função dessas circunstâncias, muitas vezes as PPPs podem ser, do ponto de vista qualitativo, a melhor solução para a implementação do projeto.

## 2.6.2 Por que PPP faz sentido para o investidor e a indústria da construção?

Do ponto de vista do investidor, uma PPP é um negócio atrativo na medida em que, se o projeto for bem estruturado e gerido, obtém-se um fluxo de pagamentos no longo prazo, reajustado anualmente por um índice de preços. Logo, a depender do projeto, o perfil de risco e retorno de uma PPP pode ser muito atrativo para investidores com maior apetite ao risco e com expectativas de retorno no longo prazo.

Do ponto de vista das construtoras, as PPPs podem ser um modelo de contrato com maior valor agregado, com mais risco e mais retorno quando comparado com o mercado de contratação pública tradicional.

O mercado de contratação pública tradicional é bastante mais competitivo, pois há muitas empresas que podem disputar contratos de obra. Já nas PPPs, por se tratar de um contrato de longo prazo que envolve construção, financiamento, manutenção e operação, normalmente é exigida uma composição empresarial e/ou societária mais complexa, que não depende apenas do know-how de uma construtora tradicional.

A PPP demanda uma engenharia financeira complexa, que torna necessário o relacionamento com instituições financeiras e mercado de capitais, além de uma exposição de capital próprio do acionista, materializada em contratos sofisticados e densos o suficiente para incorporar a cadeia de suprimentos necessária ao projeto.

Do ponto de vista das construtoras, pode ser uma boa forma de gerar demanda por contratos de obras fora do mercado “comoditizado” e do mercado de contratação de obras públicas via Lei 8.666/93.

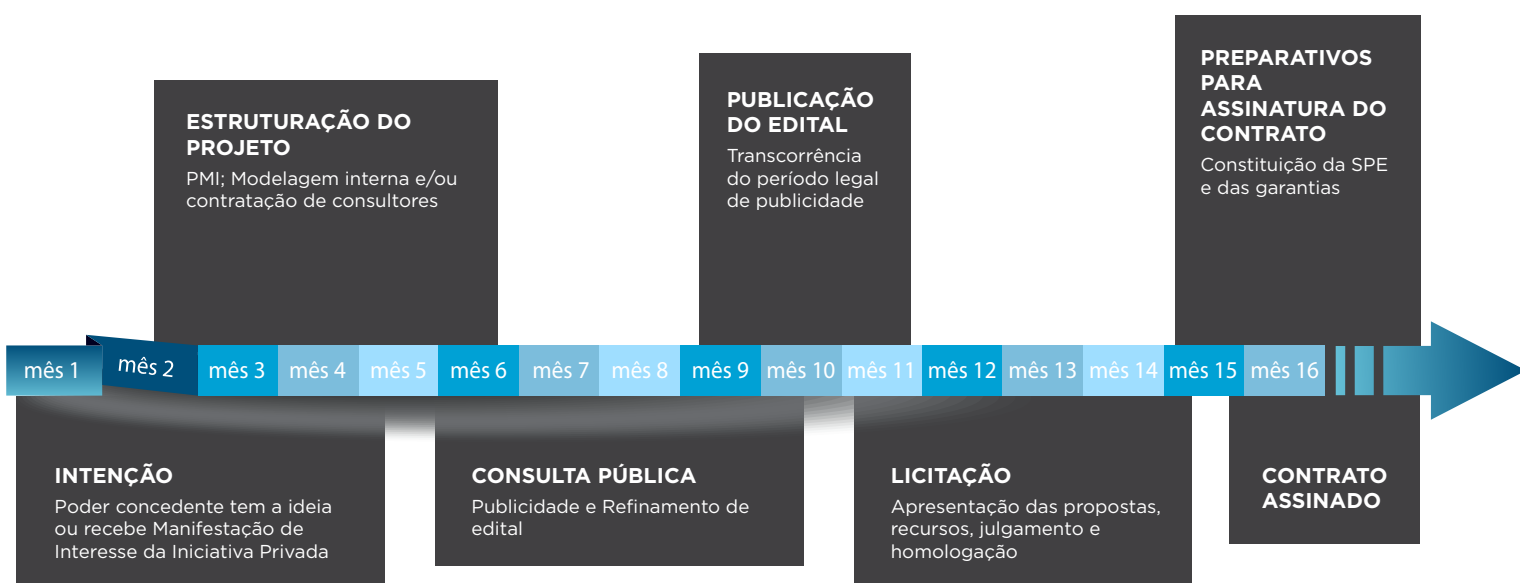
## 3. O CICLO DE VIDA DE UMA PPP

Entre o surgimento de uma intenção pública e a assinatura de um contrato de PPP, os dados da Radar PPP apontam que costumam ser consumidos entre 16 e 21 meses.

A justificativa para esse período se dá por uma série de fatores, dentre os quais podemos citar:

- A complexidade dos projetos para a sua elaboração;
- A variedade de stakeholders com múltiplos interesses sobre o projeto;
- Maior ou menor capacidade institucional do poder público para gerir a tomada de decisão sobre uma PPP;
- Qualidade da participação da iniciativa privada na fase de estruturação do projeto (via Procedimento de Manifestação de Interesse);
- O cumprimento dos prazos inerentes à Administração Pública;
- A introdução de novas etapas a serem percorridas anteriormente e ao longo do processo licitatório;
- A intervenção de organismos de controle e do Judiciário;
- Processos licitatórios acirrados que esgotam as esferas recursais.

Abaixo, tentaremos ilustrar as etapas comuns à maioria dos projetos de PPP já assinados no Brasil e seguiremos com uma breve explicação daquelas fases que possuem mais peculiaridades se comparadas a outros projetos de natureza similar licitados pelo poder público.



## 3.1 A Intenção

A intenção de se fazer uma PPP pode decorrer de um interesse que espontaneamente surja de algum órgão vinculado à Administração Pública sendo, portanto, uma intenção pública de conceder algum tipo de serviço à iniciativa privada. Por outro lado, esta intenção pode derivar de provocação da iniciativa privada, normalmente, por meio de uma Manifestação de Interesse da Iniciativa Privada (MIP).

A MIP ainda carece de regulamentação para se tornar um instrumento homogêneo entre os poderes públicos nacionais. Alguns entes subnacionais já regulamentaram o instituto, como o Estado de São Paulo. Entretanto, é pacífico o entendimento de que este instrumento consiste na apresentação de propostas, estudos ou levantamentos, por pessoas físicas ou jurídicas da iniciativa privada, com vistas à inclusão de projetos no Programa de PPP de determinado poder concedente alvo.

Em outras palavras, a MIP é o instrumento pelo qual a iniciativa privada interage com a Administração Pública para apresentar projetos de seu interesse - externando argumentos técnicos, jurídicos, políticos, institucionais e de interesse público para sensibilizá-la acerca da pertinência da realização de um estudo mais detalhado de determinado objeto. Via de regra, o representante da iniciativa privada vislumbra, por meio de uma MIP, obter autorização para realização dos estudos de um determinado projeto.

Uma vez convencido de que há consistência na proposta de uma MIP, o Governo poderá optar por avançar no desenvolvimento deste projeto, seguindo para a fase de elaboração dos respectivos estudos de viabilidade completos.

Normalmente, esta etapa se encerra com a consolidação dos estudos iniciais de um possível projeto de PPP em um documento, chamado por alguns de “proposta preliminar”. Trata-se de uma primeira tentativa de compreender a necessidade pública à luz do modelo da PPP.



## 3.2 A Estruturação do Projeto

A fase de preparação e planejamento de projetos de PPP é uma atividade eminentemente técnica e exige profissionais especializados e experientes. Há algumas estratégias que podem ser combinadas em cada caso para que uma equipe de projeto seja adequadamente mobilizada e para que sejam viabilizadas as competências e capacidades necessárias ao desenvolvimento das atividades de preparação e planejamento dos projetos. Governos podem:

- Desenvolver equipes internas;
- Mobilizar e gerenciar consultores externos; ou ainda
- Utilizar a expertise de empresas via Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI).

Cada uma destas estratégias para obter os estudos de viabilidade completos tem vantagens e desvantagens e podem ser utilizadas cumulativa ou alternativamente.

Além do desenvolvimento de equipes internas, é bastante comum o envolvimento de apoio externo profissional para aportar conhecimentos específicos para o projeto, normalmente licitado por meio de uma concorrência, nos termos da Lei nº 8.666/93, ou por meio das hipóteses de dispensa previstas neste mesmo texto legal.

Os órgãos multilaterais também desempenham papel relevante entre as opções do poder público de contratar consultores. Tais entidades podem destinar recursos a fundo perdido (ou empréstimos) para que o poder público contrate os consultores, utilizando as regras do órgão doador dos recursos. Os órgãos multilaterais podem funcionar como integradores, inclusive disponibilizando parte de suas equipes internas para participar dos estudos.

Além da contratação de consultores, uma ferramenta que se destaca na experiência nacional de estruturação de projetos de PPP é o Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI). Por ser um instrumento bastante influente na elaboração dos projetos de PPP no Brasil, este tema será apresentado com mais detalhes no tópico a seguir.

### 3.3 O Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI)

O PMI consiste em um instrumento de que dispõe a Administração Pública para colher, de maneira organizada, as percepções da iniciativa privada sobre determinado tipo de empreendimento, demandando a realização por empresas privadas de estudos técnicos que compõem a macro etapa de preparação e planejamento. O PMI deve sempre ser gerido tendo em vista dois objetivos: permitir que o poder público obtenha a melhor informação sobre um projeto e ampliar o nível de competição da futura licitação. Entretanto, esses objetivos nem sempre são alcançados.

Costumam estar associados a estes estudos as investigações e os levantamentos jurídicos, operacionais, econômico-financeiros, além dos elementos de engenharia.

O PMI se inicia a partir do ato de convocação da Administração Pública para apresentação dos estudos multidisciplinares (esta convocação é normalmente chamada de Aviso de Procedimento de Manifestação de Interesse ou de Chamamento Público). Os interessados são, portanto, incentivados a, por sua conta e risco, desenvolverem os estudos técnicos do projeto.

Empresas, isoladamente ou em consórcio, comumente se cadastram para apresentar os estudos e o governo poderá escolher as melhores avaliações para serem utilizadas como parte da preparação e planejamento dos projetos. Nesta hipótese, é comum que os instrumentos de convocação prevejam um ressarcimento da empresa que elaborou os estudos, proporcional ao seu aproveitamento, a ser pago pelo licitante vencedor da licitação, única e exclusivamente se a PPP for homologada, logicamente.

Os PMIs têm sido usado com muita frequência no Brasil, com destaque para as administrações municipais, que cada vez mais têm lançado mão desta ferramenta para sondar o mercado acerca de ideias que brotam no setor público e, é claro, para receber estudos nas fases iniciais dos projetos.

Os dados da Radar PPP indicam que em 2012 foram publicados 39<sup>5</sup> PMIs. Em 2013, foram 59<sup>6</sup> PMIs. Em 2014, 53<sup>7</sup> PMIs. Apenas em 2015, já foram publicados 18<sup>8</sup> PMIs (todos em nível municipal), fato sinalizador de que a dinamicidade do mercado permanece, a despeito das incertezas que pairam no campo da macroeconomia e na indústria da construção.

É seguro afirmar que, até o ano de 2014, 48% dos contratos de PPP assinados foram precedidos de PMI, portanto, quase metade do total.

Apesar de estar arraigado na prática de PPP nacional, os usos relacionados ao PMI ainda carecem de sistematização. Nos últimos anos, houve crescente normatização do instituto por entes subnacionais, mas ainda há heterogeneidades entre os chamamentos públicos que são lançados.

O PMI deve continuar a ser prestigiado pela iniciativa privada e pelo poder público como instrumento prioritário para a obtenção de estudos de viabilidade de PPPs. Isso não significa, entretanto, que seu uso não possa ser aprimorado.

<sup>5</sup> União: 7; Distrito Federal: 2; Estados: 28; Municípios: 2.

<sup>6</sup> União: 4; Distrito Federal: 3; Estados: 25; Municípios: 27.

<sup>7</sup> União: 6; Distrito Federal: 3; Estados: 12; Municípios: 31; Consórcio Público Municipal: 1.

<sup>8</sup> União: 0; Distrito Federal: 0; Estados: 0; Municípios: 18. Dados até 23/03/2015

É preciso superar o desafio de se criar mecanismos mais transparentes de publicação e gestão dos PMIs. A utilização desta ferramenta pelo setor público precisa ser feita de maneira criteriosa, previsível e eficiente, justamente para não gerar expectativas na iniciativa privada que não possam ser correspondidas. Poderes públicos precisam evitar publicar PMIs sem que tenham feito seu dever de casa a respeito da pré-viabilidade do projeto, sua priorização efetiva e preparação da equipe de gestores públicos que irá trabalhar no projeto e conduzi-lo à fase de licitação.

No PMI todo o risco é privado, inclusive o risco de que sejam apresentados ótimos estudos de viabilidade e, poucas semanas depois, o projeto ser explicita ou implicitamente arquivado. Se todo o risco é privado, o poder público deve criar as condições para que, idealmente, o maior número de empresas possa participar destes procedimentos pré-licitatórios, oxigenando o processo de tomada de decisão do poder público e permitindo que duas finalidades sejam alcançadas: a ampliação do grau de competição da futura licitação e a obtenção dos melhores subsídios para a deliberação do poder público.

Por se tratar de uma modalidade de obter estudos da iniciativa privada sem imediatamente remunerar por isso, a baixa conversão de PMIs em contratos de PPP têm provocado, nos últimos anos, uma mudança do nível de engajamento do setor privado nos chamamentos realizados, o que torna premente uma revisão, por parte do setor público, da sua cultura de gestão destes processos.

De toda forma, o Radar de Projetos da Radar PPP aponta que, atualmente, são mais de 72 projetos cujos PMIs estão em andamento, com destaque para 14 do setor de Iluminação Pública, além do prédio da Câmara dos Deputados, a nova Câmara Municipal de Fortaleza, os edifícios garagem de Salvador e Aracaju e os Centros Administrativos de Belo Horizonte e Uberaba.

### 3.4 A Consulta Pública

A Lei nº 8.987/95 não possui previsão expressa para a realização de consultas públicas relativas às concessões. No entanto, o art. 10, VI da Lei nº 11.079/04 determina que a abertura do processo licitatório para a contratação de qualquer PPP estará condicionada à submissão da minuta de edital e de contrato à consulta pública, fixando-se prazo mínimo de 30 dias para recebimento de sugestões.

Projetos que atingem a fase de consulta pública, normalmente, costumam apresentar um certo grau de maturidade, uma vez que já superaram a fase de elaboração dos estudos de viabilidade e, portanto, caminha para a licitação.

O Radar de Projetos da Radar PPP acusa que existem atualmente 30 projetos cujas respectivas consultas públicas estão em andamento ou já se encerraram, sendo que 16 deles são municipais, em mais de 15 segmentos diferentes.

## 3.5 A Licitação

O art. 2º, §4º, da Lei nº 11.079/04 estabelece três importantes características objetivas das licitações de projetos de PPP:

- Os projetos de PPP devem, necessariamente, ter um valor de contrato não inferior a R\$20 milhões de reais;
- Os projetos devem contemplar um período de prestação de serviço não inferior a 5 anos, mas que também não seja superior a 35 anos;
- É vedado aos projetos que seus objetivos se limitem ao mero fornecimento de mão-de-obra, ao fornecimento e instalação de equipamentos ou à execução de obra pública. PPPs são, necessariamente, contratos de gestão.

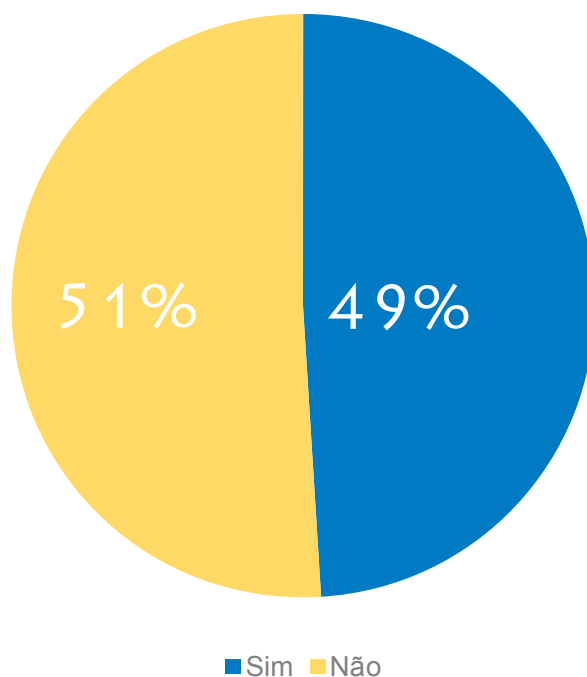
O art. 2º, III, combinado com o art. 6º, como já explicitado anteriormente, assevera que as PPPs devem contar com contraprestações da Administração Pública em favor da concessionária, o que deve se refletir no edital de licitação.

O art. 10, em seu caput, determina que as PPPs sejam todas licitadas na modalidade de concorrência, definida nos termos do art. 22, I, §1º, da Lei nº 8.666/93 como a modalidade de licitação entre interessados que, na fase de habilitação, comprovem possuir os requisitos mínimos de qualificação exigidos no edital para execução de seu objeto.

As licitações de PPP, portanto, seguem o rito habitual das concorrências públicas, mas trazem novidades, como a pré-qualificação, que é a possibilidade de o julgamento ser precedido de uma etapa de qualificação de propostas técnicas, desclassificando-se aqueles licitantes que não alcançarem a pontuação mínima, os quais não participarão das etapas seguintes (art. 12, I). Outra nova possibilidade é o saneamento de falhas, a complementação de insuficiências ou ainda a permissão para se fazer correções de caráter formal no curso do procedimento (art. 12, IV). Finalmente, destaca-se a mudança importada da Lei do Pregão, que versa sobre a possibilidade de haver a inversão da ordem das fases de habilitação e julgamento (art. 13). O efeito produzido por estas mudanças tende a ser o aumento da competitividade no certame e a contenção do rigorismo exacerbado da Administração Pública durante o processo de compra.

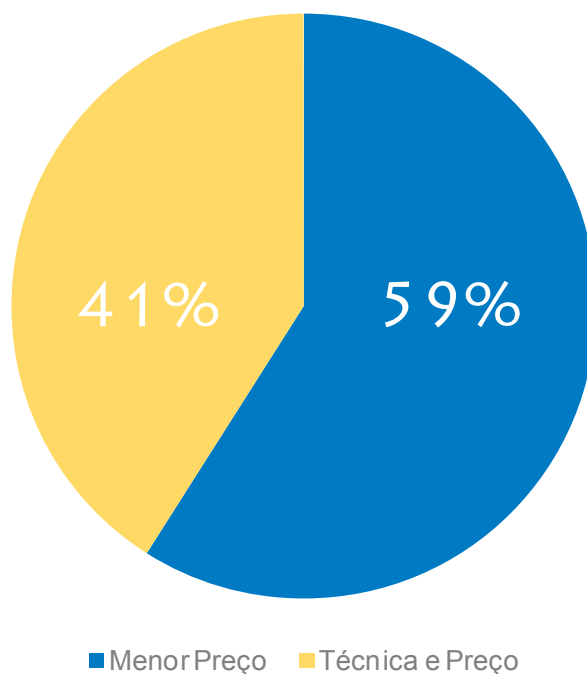
Com relação a este último ponto, apesar de ser uma inovação da Lei nº 11.079/04, a predominância da adoção desta funcionalidade não é muito representativa - pelo menos não nas licitações que deram origem aos contratos já assinados - como mostra o gráfico na página seguinte.

### inversão de Fases de Habilitação da Licitação dos Projetos



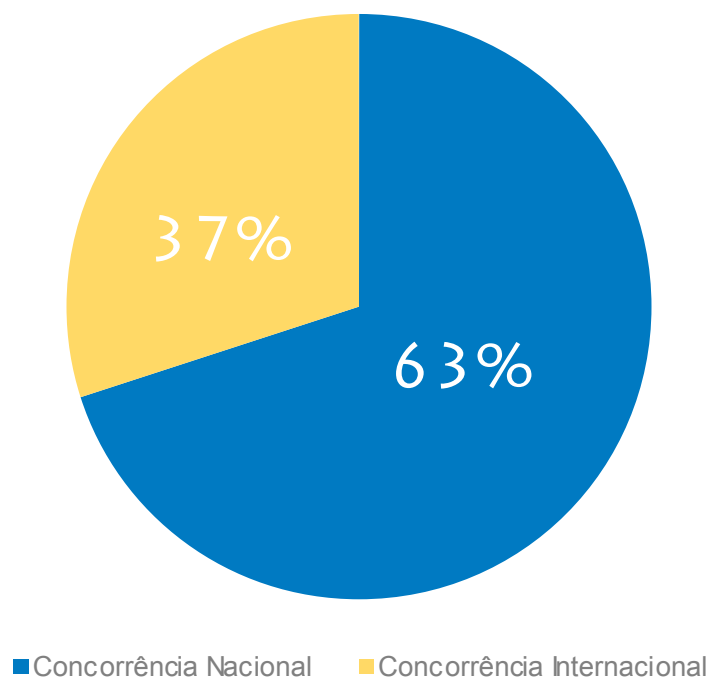
A modalidade de concorrência, no caso das PPPs, é comumente classificada entre os tipos

### Tipo de Licitação dos Projetos



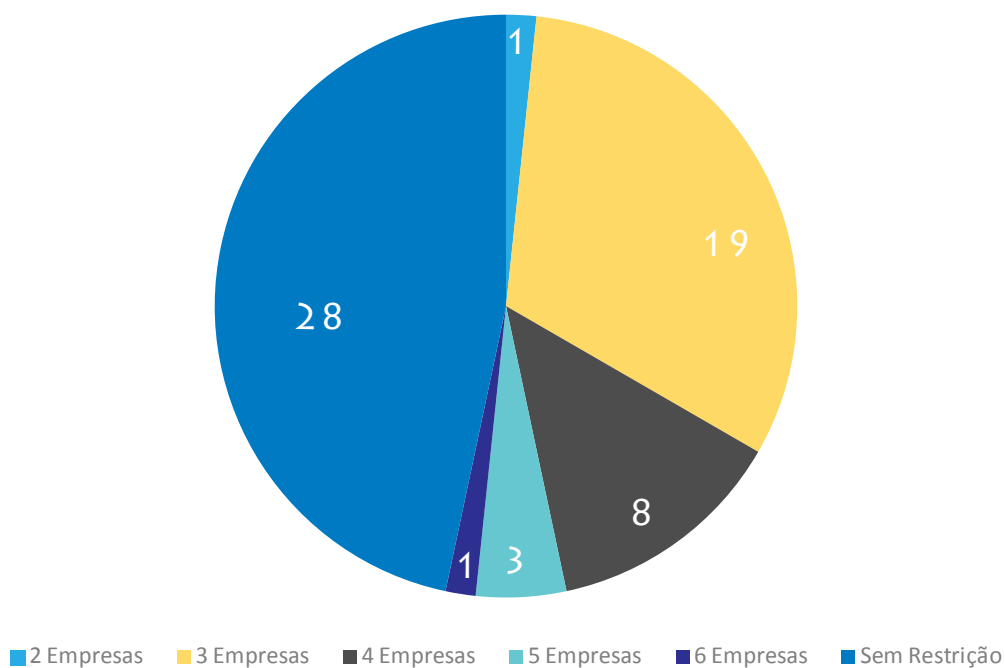
“menor preço” ou “técnica e preço”. Entre estas alternativas, verifica-se uma ligeira superioridade, dentre os contratos assinados, de certames cujas respectivas comissões de licitação avaliaram somente a proposta comercial para declarar o vencedor – evidentemente, desde que os critérios objetivos de habilitação estivessem sido observados. Por fim, concorrências nacionais são mais comuns entre as modalidades de licitação que deram origem às PPPs em vigor no país do que as concorrências internacionais.

### Modalidade de Licitação dos Projetos



Entretanto, a participação de empresas internacionais nos processos não pode ser ignorada, afinal, 89% das licitações que produziram contratos assinados permitiam a presença de empresas estrangeiras nos consórcios. Por fim, ainda analisando o grupo dos 74 contratos assinados, o gráfico abaixo assevera que, apesar de haver mais projetos que impõem limites ao número de empresas que podem compor um consórcio licitante, é significativo o número de projetos sem restrição:

### Projetos por Limite Máximo de Empresas por Consórcio



# 4. SITUAÇÃO DO MERCADO

## 4.1 Introdução

O ano de 2014 assistiu à consolidação, diversificação e amadurecimento do mercado brasileiro de Parcerias Público-Privadas (PPPs) por diversos motivos, dentre os quais destacamos os seguintes:

- Foi o ano em que houve o maior número de contratos de PPP assinados (16);
- Diversos municípios passaram a se dedicar às PPPs, quer seja do ponto de vista normativo, quer seja do ponto de vista de projetos em fase de estudos de viabilidade;
- Com o fim dos mandatos dos governadores, encerrou-se um ciclo importante para as PPPs estaduais, que levou a lições e aprendizados importantes sobre o que efetivamente aconteceu nos Estados entre 2011 e 2014;
- As eleições para a Presidência da República apresentaram consensos importantes sobre a necessidade de modernização da infraestrutura nacional e sobre a importância da participação da iniciativa privada no provimento de serviços públicos (não houve a “demonização” das privatizações ou das PPPs); e
- As investigações sobre os processos de contratação de obras na Petrobrás anunciam impactos para o mercado de contratação pública tradicional em infraestrutura no Brasil que ainda não podem ser plenamente antecipados.

Para entender um pouco melhor como chegamos até aqui, é pertinente contar com uma análise da experiência nacional nos últimos anos, como pretendemos fazer a seguir.

## 4.2 O Que Aconteceu nos Últimos 10 Anos

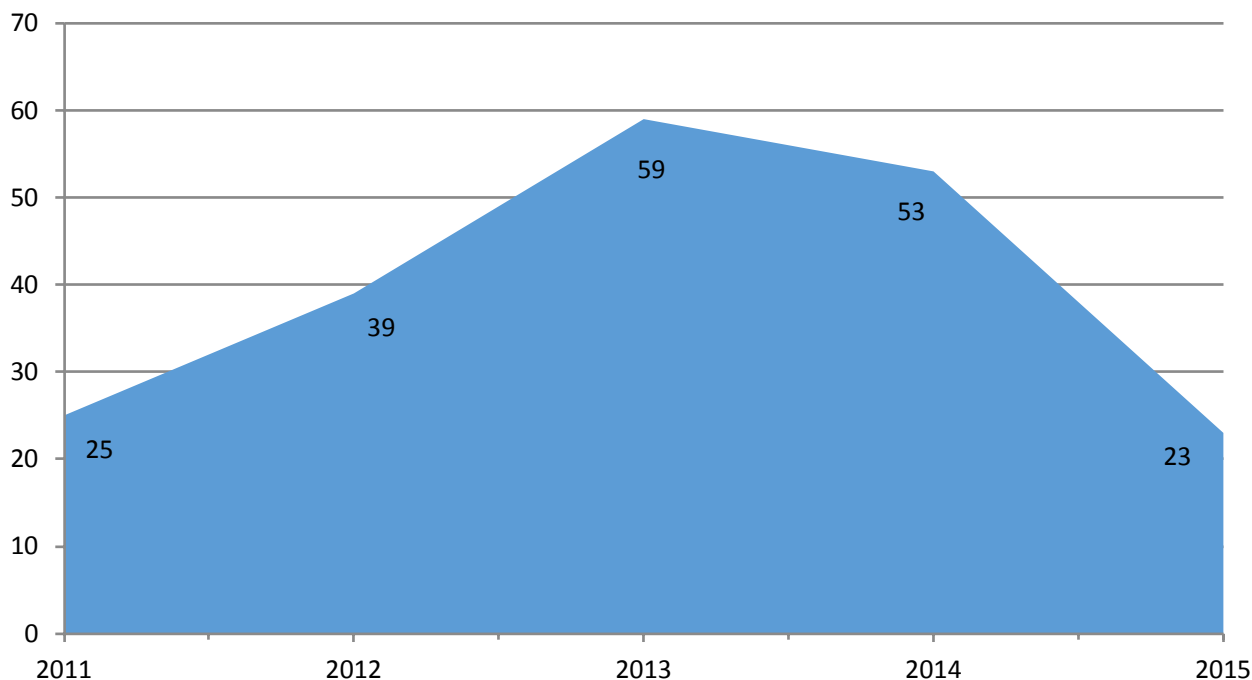
Os avanços da experiência nacional nos anos que sucederam a publicação da Lei de PPP contribuíram para que os preconceitos em relação à modalidade de contratação fossem combatidos.

Os últimos anos serviram para confirmar o modelo como uma alternativa efetiva de investimento em infraestrutura, permitindo a superação de desafios comuns que o setor público brasileiro vivencia, sobretudo do ponto de vista da eficiência do gasto.

O fato é que nunca houve tanta movimentação empresarial, tantas iniciativas governamentais, tantos projetos em fase de estudos e tantos contratos de PPP assinados.

Para se ter uma ideia, de 2011 até os dias de hoje, foram 199 PMIs publicados, sempre de forma crescente (à exceção de uma ligeira diminuição entre 2013 e 2014).

## PMI Publicados por ano



No plano estadual, foram cinco os Estados que publicaram suas respectivas legislações de PPP antes de a União conseguir publicar o marco legal nacional: Minas Gerais, Santa Catarina, São Paulo, Goiás e Bahia. Atualmente, apenas o Acre e Roraima não possuem legislações específicas de PPP.

Dentre os Estados, destacamos primeiramente o de Estado Minas Gerais, que foi o pioneiro de todos os entes políticos brasileiros a publicar sua Lei de PPP, ainda no final do ano de 2003, e que também construiu um celebrado programa de PPP, chegando ao número de 9 contratos assinados, com destaque para o primeiro projeto nacional de complexo prisional cuja operação foi concedida à iniciativa privada.

Depois da publicação da Lei nº 11.079, em 30 de dezembro de 2004, foram quase 2 anos para que o primeiro contrato de PPP fosse assinado. Tratou-se da concessão patrocinada da Linha 4 do Metrô de São Paulo, em 29 de novembro de 2006, sob responsabilidade do Governo Estadual. O Governo de São Paulo também se destacou por ter sido o primeiro a atingir a marca de 10 contratos de PPP, depois da assinatura do projeto habitacional da Casa Paulista, no final de março de 2015. Este número lhe confere a liderança do ranking entre os poderes públicos concedentes, no que tange à quantidade de contratos vigentes.

No ano de 2006, além da primeira PPP, foram celebradas também a segunda e a terceira concessões nos termos da Lei nº 11.079/04. A segunda PPP, que é a concessão da operação do Sistema de Disposição Oceânica do Jaguaribe, pelo Governo do Estado da Bahia, foi também a primeira na modalidade de concessão administrativa. O Governo da Bahia conta hoje com 6 contratos de PPP assinados, sendo 3 deles na área de saúde: Hospital do Subúrbio, Instituto Couto Maia e Diagnóstico por Imagem.

Na perspectiva municipal, em fevereiro de 2007, a Prefeitura de Rio Claro (SP) inaugurou as PPPs neste nível federativo ao firmar o contrato de concessão administrativa do sistema de esgotamento sanitário da cidade. Entre as 26 capitais, Goiânia, Belém, Macapá, Florianópolis, Porto Velho e Roraima são as únicas a não terem, em toda essa década, publicado um marco legal específico para as PPPs.



## 4.2.1 Análise dos Contratos Assinados<sup>9</sup>

No âmbito estadual, são 42 as PPPs assinadas. Além de Minas Gerais, São Paulo e Bahia - que somam 25 projetos firmados - destacam-se o Ceará e Pernambuco, por terem, cada um deles, 4 PPPs. Além disso, o banco de dados da Radar PPP aponta que 11 dos 26 estados já possuem contratos de PPP em vigor.

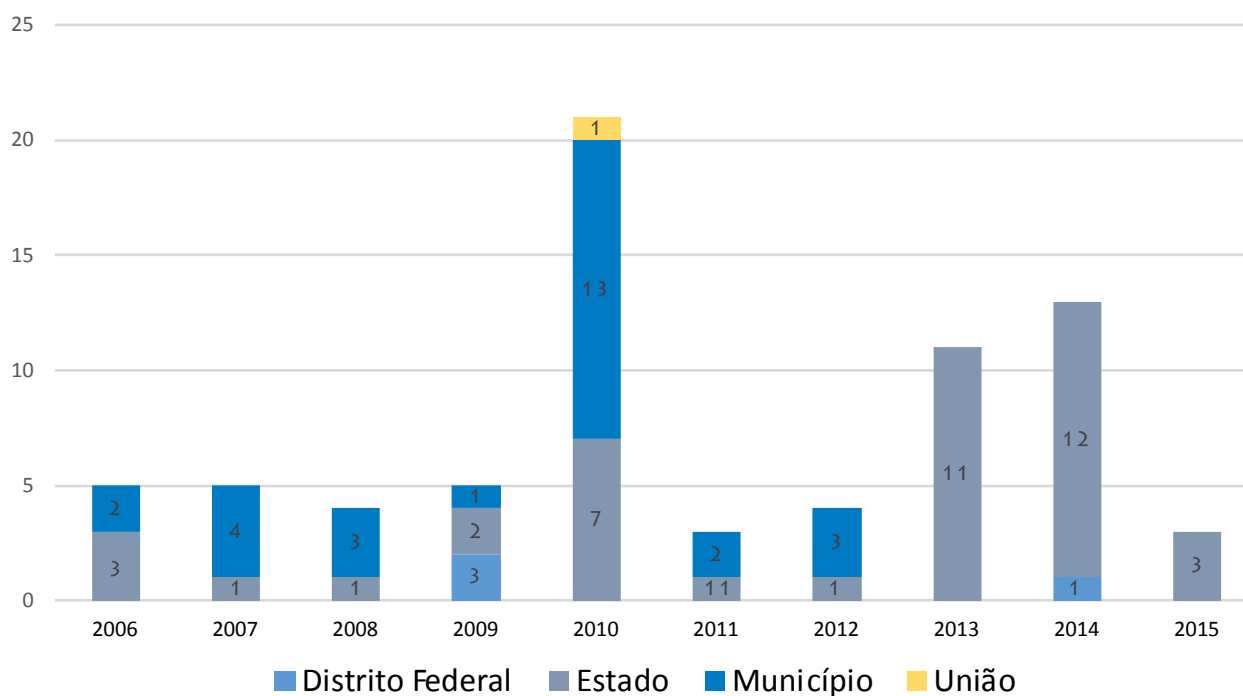
Na perspectiva municipal, entretanto, quando analisamos os contratos assinados de PPP, não se verifica a mesma pulverização que encontramos entre os Estados - pelo menos não entre as capitais. Observando os 28 contratos de PPP municipal que existem firmados no país, apenas Rio de Janeiro (3), Belo Horizonte (3), Manaus (1) e São Luís (1) possuem contratos assinados.

O Distrito Federal (DF) possui três PPPs assinadas (Jardins Mangueiral, Centro Administrativo e Centro de Gestão Integrada do Distrito Federal).

Quando somamos a estes contratos a única PPP assinada pela União, que é o Complexo Datacenter da Caixa Econômica Federal e do Banco do Brasil, assinado em 2006, chegamos ao número de 74 contratos de Parcerias Público-Privadas assinados no Brasil, nos 3 níveis da Federação, incluindo o DF.

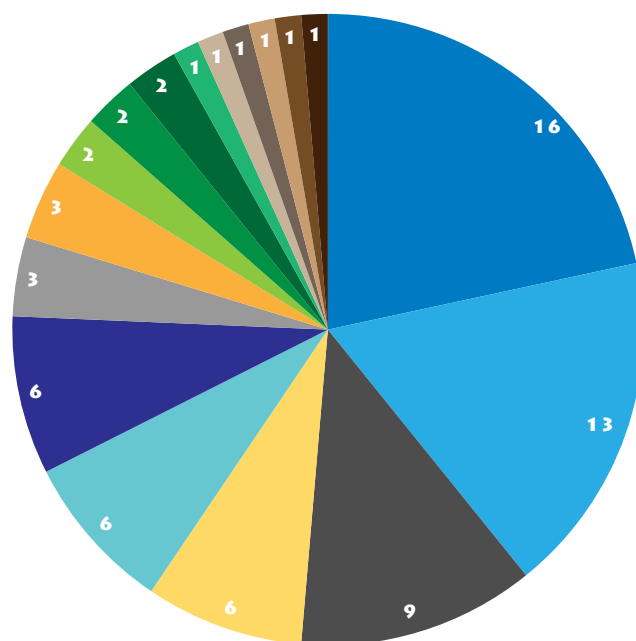
O gráfico abaixo ilustra o que foi discutido neste tópico, até então, organizando as PPPs a partir do ano de assinatura e nível federativo de ente concedente:

### Contratos Assinados



<sup>9</sup> Ver lista das concessões administrativas e patrocinadas no Anexo 1 deste documento

Em 2015, outros 5 contratos de PPP já foram assinados, alcançando a seguinte configuração de contratos assinados por segmento, conforme dados do *Radar de Projetos*, da Radar PPP:



- |                 |                    |                     |                          |                     |
|-----------------|--------------------|---------------------|--------------------------|---------------------|
| ■ Saneamento    | ■ Resíduos Sólidos | ■ Saúde             | ■ Atendimento ao Cidadão | ■ Estádios          |
| ■ Trem Urbano   | ■ Rodovia          | ■ Sistema Prisional | ■ Habitação              | ■ Mobilidade Urbana |
| ■ Multinegócios | ■ Tecnologia       | ■ Urbanização       | ■ Cultura                | ■ Aeroportos        |
| ■ Educação      | ■ Prédios Públicos |                     |                          |                     |

Os 74 contratos de PPP assinados, tal como informam as respectivas publicações oficiais dos extratos, somam, em valor de contrato, R\$138.319.349.354,91<sup>10</sup>. Para a publicação dos contratos, os poderes concedentes não têm a obrigação de informar o valor dos investimentos estimados. Entretanto, entre os contratos assinados, 29 tiveram estas estimativas divulgadas e a soma delas chega a ultrapassar R\$30 bilhões de reais.

Há pelo menos 9 contratos de PPP cujos vencedores dos certames já foram declarados e as celebrações dos contratos são aguardadas para os próximos meses<sup>11</sup>.

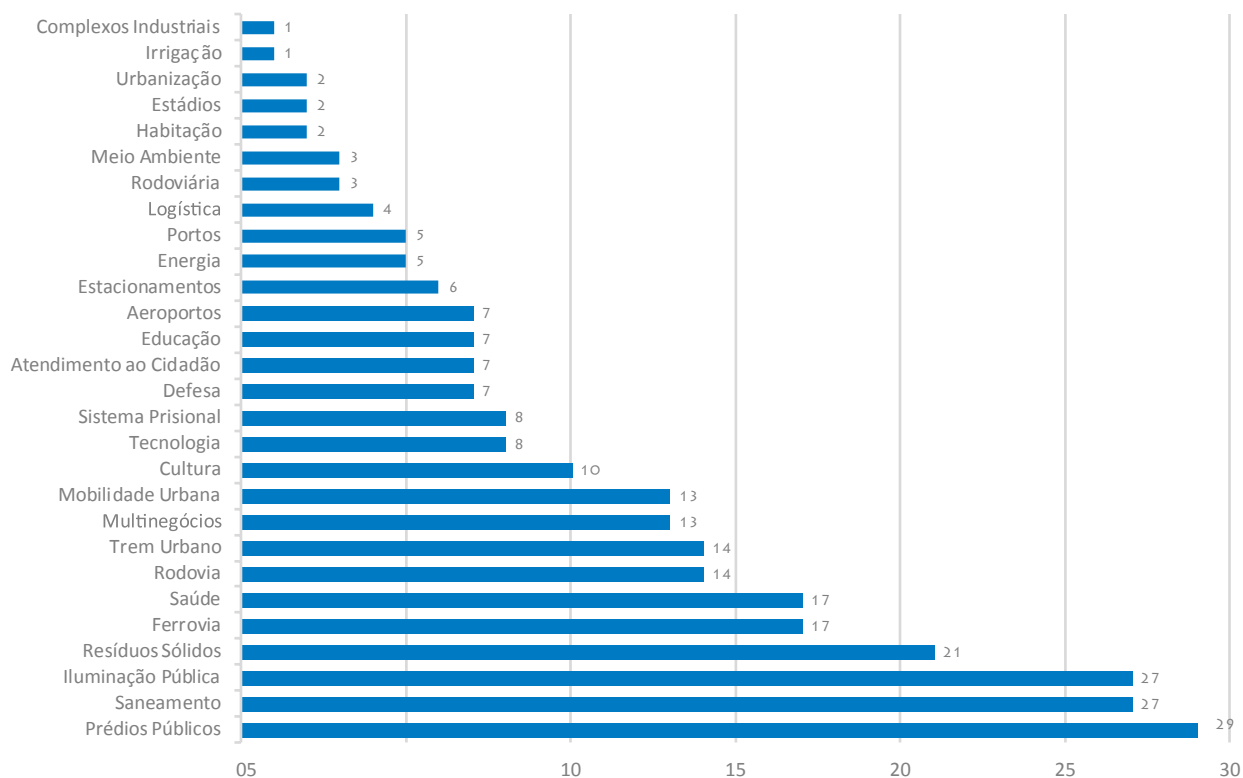
<sup>10</sup> Este cálculo considera os respectivos valores nominais dos contratos publicados pelos poderes concedentes, desconsiderando quaisquer índices de atualização e eventuais métodos diferentes que possam ter sido praticados para a definição do valor do contrato (soma do valor nominal máximo das contraprestações, investimento estimado, VPL, dentre outros).

<sup>11</sup> Não está incluído nesta contagem o projeto de concessão patrocinada de Irrigação do Perímetro Pontal, da União, que teve o seu vencedor declarado em dezembro de 2010, mas que, em função de recusa do vencedor em assinar o contrato, acabou não sendo celebrado. Foi executada a garantia da proposta e aberto um processo administrativo punitivo contra o licitante.

## 4.2.2 Análise por Segmentos

Apesar de os projetos de Saneamento e Resíduos Sólidos apresentarem mais registros de contratos assinados do que todas os outros segmentos, temos um número bastante expressivo de contratos na área de Saúde e um rol de oportunidades crescente em diversos outros setores, com destaque para o de Iluminação Pública, Prédios Públicos e, em um segundo nível, os de Mobilidade Urbana.

No gráfico a seguir, é possível verificar um panorama dos projetos de concessão registrados na base do Radar PPP que estão em fase de intenção pública, modelagem, PMI, licitação ou cujo vencedor já tenha sido declarado, mas o contrato ainda não fora assinado. São 280 oportunidades, divididas em 28 segmentos:



A diversificação dos segmentos parece ser uma tendência inexorável quando se avalia criticamente o pipeline de projetos de concessão no Brasil.

Diante do cenário da crise econômica e do encerramento do ciclo estadual, pode haver um crescente interesse por PPPs brownfield, a partir de ativos públicos existentes e com a finalidade de gerar mais eficiência em sua gestão e por projetos de menor porte, abrindo espaço para players da indústria da construção que ainda não se engajaram fortemente no mundo das PPPs.

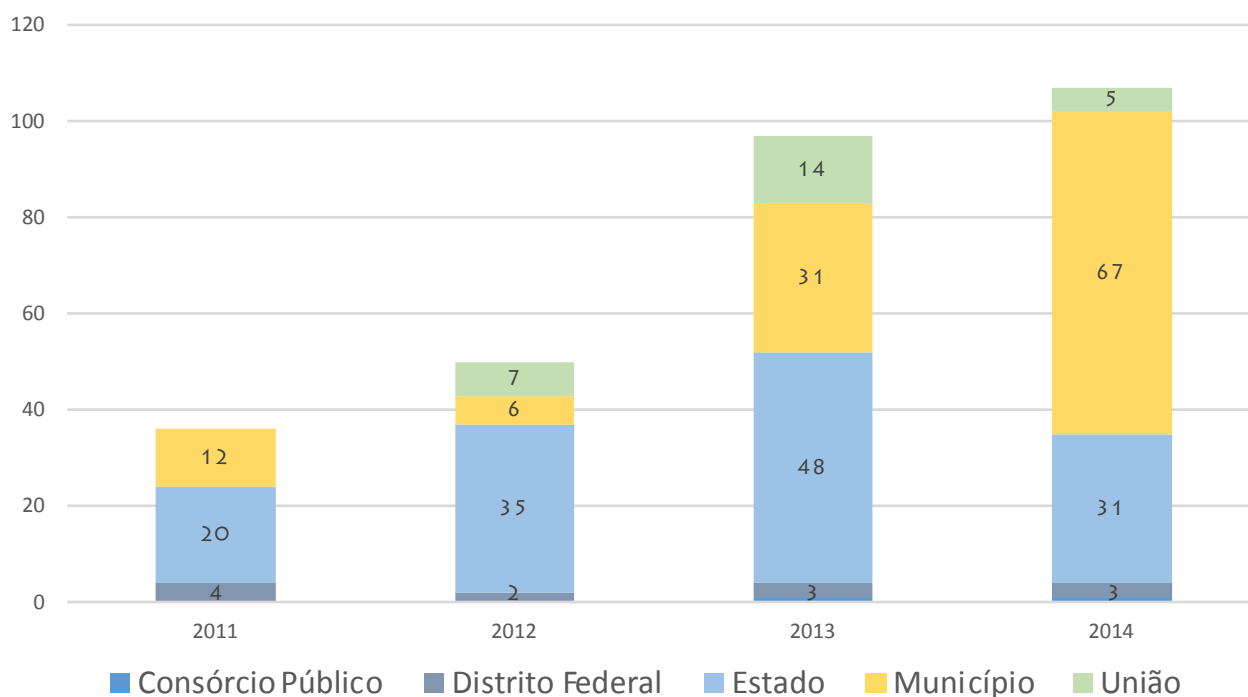
Tais modelos de negócio poderiam ter um menor descasamento financeiro entre a fase de investimento e a fase de operação, o que implicaria projetos menos alavancados e com menor demanda de capital próprio e de terceiros. Nesse contexto, consideramos que os projetos municipais, de menor porte e, conseqüentemente, com estimativas de investimento menores, podem garantir a dinamicidade do mercado em 2015 e promover o protagonismo de representantes da indústria da construção civil diferentes daqueles que estamos acostumados a identificar neste universo.

Outra tendência em 2015 é que o modelo de PPPs poderá se expandir para setores com grande demanda de investimento, mas que tradicionalmente foram objeto de contratos de concessão comum. A necessidade de ampliação da infraestrutura de utilidades como água, energia e telefonia, pode levar ao desenvolvimento de modelos de negócio para PPPs que essencialmente dediquem-se à gestão da demanda por serviços públicos. A regra no Brasil é resolver a deficiência na prestação de serviços públicos atuando apenas no lado da oferta. Talvez, para os próximos anos, os modelos de negócio vencedores serão aqueles que prioritariamente incorporarem inteligência na gestão da demanda.

A julgar pela experiência acumulada até o momento, e as enormes carências de infraestrutura no Brasil, o volume de iniciativas se ampliará muito nos próximos anos. O futuro próximo certamente assistirá à ampliação e diversificação dos negócios, o que deverá ser acompanhada do aprimoramento institucional e da modernização da capacidade do setor público e privado em desenvolver bons projetos de PPP.

## 4.3 O Momento Municipal

Na perspectiva municipal, como podemos observar no gráfico a seguir, de acordo com os dados da Radar PPP, nunca houve um ano com tantos projetos sendo iniciados como aconteceu em 2014.



Entre os anos de 2013 e 2014, um grande conjunto de iniciativas teve início em diversos municípios. Entre os destaques de 2013 estão os municípios de Fortaleza (CE), Sorocaba (SP), São Paulo (SP), Salvador (BA), Mauá (SP), Vila Velha (ES), Montes Claros (MG), entre outros. Houve também atividades com PPPs em municípios como Rio de Janeiro e Belo Horizonte, que já estavam a se dedicar ao tema antes do ano de 2013.

No ano de 2014, chamaram atenção os municípios de Uberaba (MG), Aparecida de Goiânia (GO), Cuiabá (MT), Camaragibe (PE), Caruaru (PE), Atibaia (SP), entre outros. Para 2015, esperamos projetos de PPP em Vitória (ES), Contagem (MG) e Florianópolis (SC), além da própria cidade de São Paulo, que deverá ter uma pauta de PPPs ainda mais ativa após a finalização do projeto de Iluminação Pública municipal, que já encerrou a fase de consulta pública.

Finalmente, analisando o arcabouço normativo das capitais, verifica-se que 5 leis de PPPs foram promulgadas em 2013 e outras 2 em 2014, totalizando 20 capitais com normas específicas sobre o tema.

#### LEGISLAÇÕES DE PPP DA CAPITALIS

Capitais	2005	2006	2007	2009	2011	2013	2014
Belo Horizonte	•						
Porto Alegre	•						
Teresina	•						
Curitiba		•					
Manaus		•					
Palmas		•					
Salvador		•					
São Luís			•				
São Paulo			•				
Rio de Janeiro				•			
Campo Grande					•		
Fortaleza					•		
Natal					•		
Aracaju						•	
Cuiabá						•	
Maceió						•	
Recife						•	
Vitória						•	
Boa Vista							•
João Pessoa							•

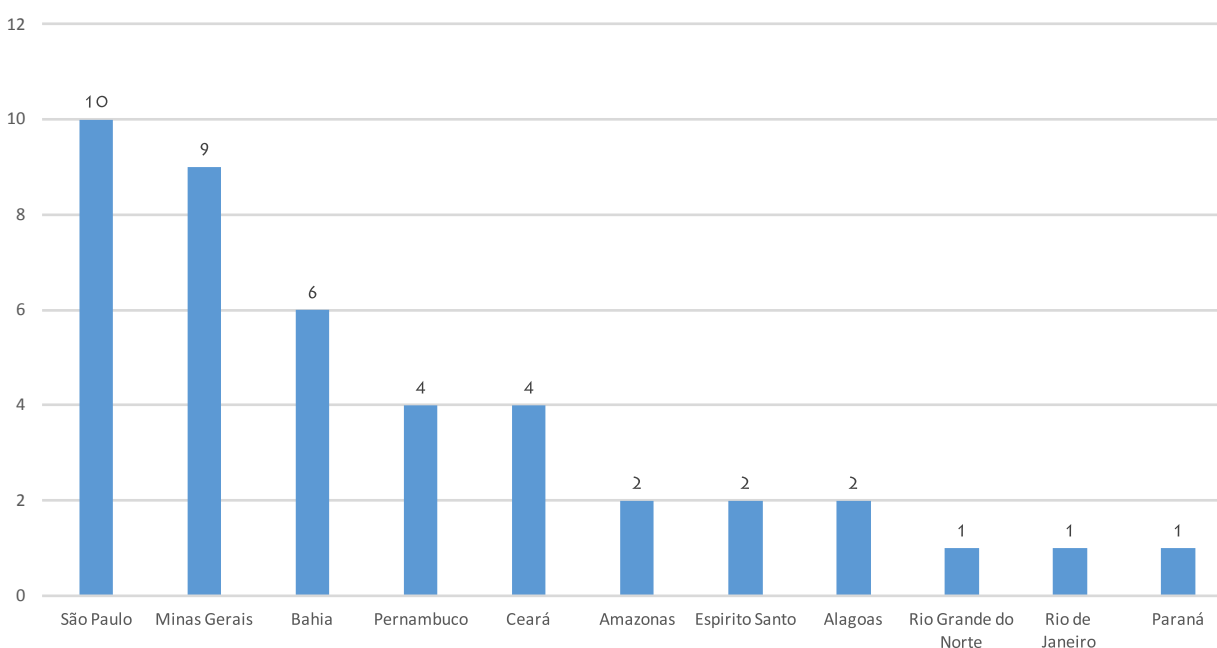
Essa consolidação institucional, com a aprovação de leis municipais, associada ao aumento do número de projetos, indica que uma nova geração de contratos municipais deverá ser celebrada até 2016. Espera-se que esta evolução gere menos projetos cancelados ou suspensos, permitindo que o ciclo de vida dos projetos seja mais estável e previsível. Assim, a experiência municipal parece consolidar um conjunto de oportunidades de negócio que são relevantes no volume de investimentos requeridos e são bastante diversas no tipo de infraestrutura a ser implementada.

## 4.4 O Momento Estadual

Os estados de São Paulo, Minas Gerais, Bahia, Pernambuco, Ceará, Amazonas, Espírito Santo e Alagoas despertaram atenção pelas suas respectivas atuações em relação às PPPs entre 2011 e 2014.

O gráfico a seguir demonstra o protagonismo que estes estados tiveram em relação aos contratos de PPP já assinados no Brasil, além de registrar todos aqueles que já possuem alguma PPP em vigor:

### Estados Concedentes dos Projetos

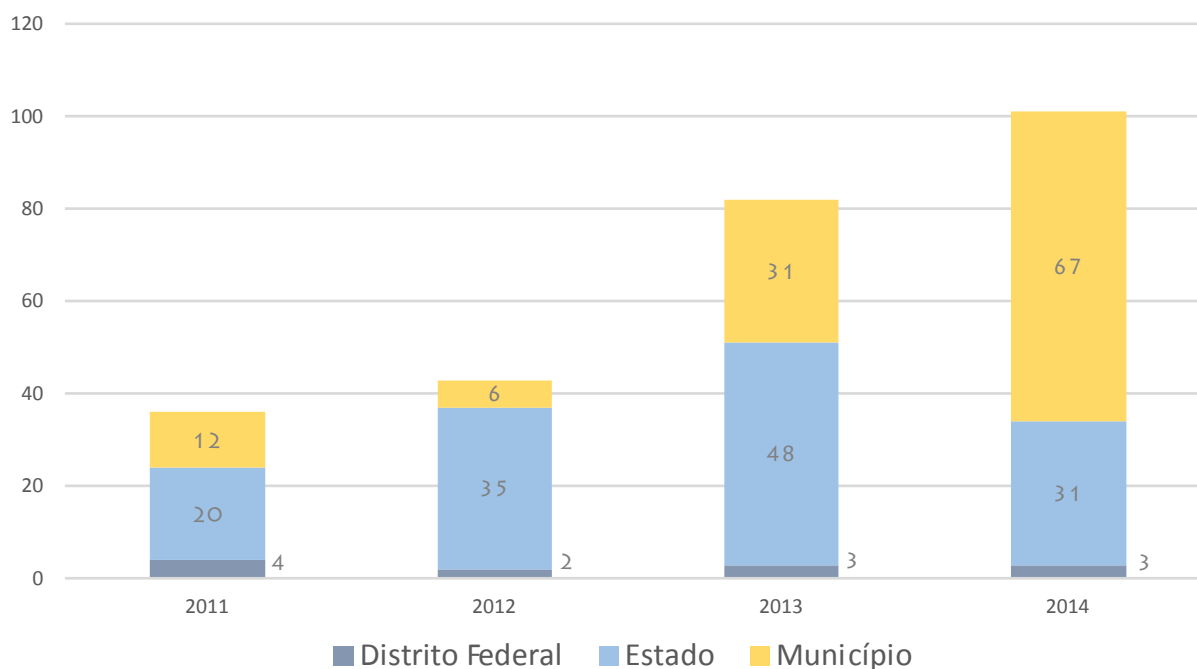


Entretanto, como se pode perceber, nem todos os estados alcançaram os mesmos resultados, pois nem todos os projetos alcançaram a fase de contrato assinado. A despeito disso, o fato de que diversos estados se mobilizaram sobre o tema das PPPs nos últimos anos é um reflexo da consolidação do modelo de PPPs no Brasil. De fato, foram nos Estados que as primeiras experiências se proliferaram e onde os aprendizados mais se concentraram.

Tal mobilização decorreu de alguns fatores. A conjunção de interesses de governadores e secretários em promover PPPs, somada ao apetite da iniciativa privada de desenvolver estudos de viabilidade no risco, fez com que dezenas de Procedimentos de Manifestação de Interesse (PMIs) fossem publicados em âmbito estadual.

O gráfico abaixo revela um retrato sobre os PMIs estaduais. Nos anos de 2012 e 2013 os Estados foram ágeis, publicando em média mais de dois PMIs por mês, totalizando 28 e 25 respectivamente. Já em 2014, com o encerramento dos mandatos dos governadores, a quantidade de publicação de PMI foi reduzida significativamente.

### Ano de Início de PMIs dos Estados, Distrito Federal e Municípios



A seguir e, adicionalmente, apresentaremos algumas visões para as PPPs em 2015. Do ponto de vista das perspectivas, indicaremos alguns projetos que tendem a alcançar a fase de licitação nos próximos meses, o que significa identificar oportunidades de negócio iminentes, assim como sinalizaremos percepções sobre as perspectivas de programas de PPPs em âmbito federal, estadual e municipal.



## 4.5 Tendências

Nos tópicos a seguir, serão apresentadas as perspectivas para as Parcerias Público-Privadas nos três níveis da federação, com base em uma análise que considera o tratamento que foi dado ao tema até aqui e as sinalizações que foram dadas pelos principais representantes de cada esfera relativo à pauta de PPP, desde o início de 2015.

### 4.5.1 Governo Federal

Ao contrário de 2010, os debates da eleição presidencial de 2014 foram menos polarizados no que diz respeito à participação da iniciativa privada no provimento de infraestrutura e serviços públicos.

Esse é um fato positivo porque, sem que haja um debate público sério sobre contratos de longo prazo entre o poder público e a iniciativa privada, aumenta-se a percepção de risco de investidores e financiadores sobre as concessões e PPPs.

O anúncio da nova equipe econômica também foi um sinal positivo para as PPPs. Os novos Ministros da Fazenda e do Planejamento, Joaquim Levy e Nelson Barbosa, respectivamente, foram explícitos em seus discursos iniciais em abordar o tema das concessões, PPPs e das alternativas ao financiamento de longo prazo liderado pelos bancos públicos.

No início de março deste ano, ao comentar sobre a PPP do Porto Maravilha, no Rio de Janeiro, a Presidenta Dilma Rousseff elogiou as PPPs, sobretudo por trazerem investimentos e gerarem empregos<sup>12</sup>.

Entretanto, há que se esperar pelas medidas efetivas do Governo Federal sobre concessões e PPPs. Aspectos institucionais, como governança e tomada de decisão, assim como opções para o financiamento dos projetos, são algumas das questões que precisarão ser enfrentadas pelo Governo Federal.

É pertinente acompanhar também a evolução do tema relacionado ao novo prédio da Câmara dos Deputados, depois da publicação do Procedimento de Manifestação de Interesse nº 001/2015-CD, para apresentação de projetos, estudos, levantamentos ou investigações quanto à viabilidade técnica, operacional, econômico-financeira e jurídica, para modelagem de eventual Parceria Público-Privada, na modalidade concessão administrativa, objetivando a construção, reforma, operação e manutenção de prédios destinados a gabinetes parlamentares e a outras estruturas da Câmara dos Deputados<sup>13</sup>.

<sup>12</sup> "Aqui, por meio de uma PPP, combinamos recursos do governo federal, governo estadual, prefeitura e iniciativa privada. Isso é muito importante, porque gera emprego, melhores condições de vida, melhor mobilidade urbana e gera a ocupação cultural e de lazer de uma cidade." - Dilma Rousseff, 01/03/2015, Rio de Janeiro/RJ

<sup>13</sup> Inclusive, a publicação deste PMI aconteceu a despeito do veto presidencial aos arts. 143 e 144 da MPV 656/2014 que fora convertida na Lei nº 13.097/15. Tais artigos propunham uma alteração da Lei nº 11.079/04, para torná-la aplicável também aos poderes legislativo e judiciário. A justificativa do veto da Presidenta Dilma foi que "a proposta não estabelece limites, garantias e regras de governança a serem aplicadas aos demais Poderes nas contratações de Parcerias Público-Privadas".

## 4.5.2 Governos Estaduais

No âmbito estadual, haverá uma pulverização da experiência, até então muito concentrada em 5 ou 6 Estados. Isto ampliará a abrangência geográfica das oportunidades de investimento e alguns estados que não foram muito efetivos com as PPPs nos últimos anos passarão a sê-lo. São exemplos destes Estados o Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul, Piauí, Santa Catarina e Sergipe, que já preparam suas carteiras de PPP.

Em regra, os estados que foram ativos nos últimos anos devem manter o mesmo nível de atividade nos próximos. São Paulo e Bahia devem manter-se com programas de PPPs ativos. Minas Gerais, por outro lado, segue como uma incógnita na gestão do Governador Fernando Pimentel (PT), após 12 anos de governo do PSDB, período em que o programa de PPP mineiro foi instituído e consolidado.

Paraná e Espírito Santo devem aumentar seu nível de atividade, pois vêm estudando projetos que, inclusive, poderão ser licitados em 2015, como é o caso do hospital infantil do Estado do Espírito Santo.

## 4.5.3 Governos Municipais

Certamente que os anos de 2015 e 2016 – os dois últimos dos mandatos dos prefeitos – serão bastante ativos em PPPs municipais, apresentando um grande volume de iniciativas que representarão oportunidades concretas de investimento e de atuação para o setor privado. Como já discutido anteriormente neste documento, diversos municípios estão avaliando e estruturando novos projetos de PPP.

Assim, com o objetivo de compartilhar projetos que merecem atenção em 2015, listamos na próxima algumas iniciativas que poderão alcançar a fase de licitação até dezembro:

**Projetos que Devem Alcançar a Fase de Licitação até Dezembro/2015**

<b>SEGMENTO</b>	<b>PROJETO</b>	<b>MUNICÍPIO</b>
Saneamento	Abastecimento de Água e Esgotamento Sanitário	São Mateus
Iluminação Pública	Iluminação Pública	Vitória
Estádios	Estádio Municipal Paulo Machado de Carvalho - Pacaembu	São Paulo
Prédios Públicos	Centro Administrativo	Uberaba
Resíduos Sólidos	Resíduos Sólidos e Limpeza Urbana	Cabreúva
Cultura	Estação Cultura	Itu
Estacionamentos	Garagens Subterrâneas de Belo Horizonte	Belo Horizonte
Iluminação Pública	Iluminação Pública	São Paulo
Mobilidade Urbana	BRT	Sorocaba
Mobilidade Urbana	Modernização e Revitalização de Túneis	Rio de Janeiro
Multinegócios	Parque Brasil 500	Paulínia
Prédios Públicos	Paço Municipal	Mauá
Prédios Públicos	Centro Administrativo	Belo Horizonte
Resíduos Sólidos	Limpeza Urbana e Manejo de Resíduos Sólidos	Caruaru
Saneamento	Abastecimento de Água Potável e Esgotamento Sanitário	Marabá
Saúde	Hospital da Zona Norte	Sorocaba
Tecnologia	Solução Integrada de Gestão da Prefeitura	Belo Horizonte

## 4.5.4 O Que Falta Fazer para Termos um Mercado Mais Organizado?

Neste item, serão apresentados alguns tópicos que constituem pontos que condicionam a solidificação da pauta de PPPs no Brasil e que precisam ser aperfeiçoados, nos próximos anos.

Para que haja de fato um rompimento positivo e gerador de valor no campo das PPPs, é necessário que os governos preparem um plano e uma política pública efetiva para o uso das PPPs. Os governos precisam pensar a sua carteira de projeto de maneira sistêmica e organizada, como reflexo das necessidades públicas mais relevantes, para que tenham comportamentos previsíveis e coesos, transmitindo confiança para os investidores, além da sensação de que a condução do programa de PPP e da política pública de concessão de serviços será feita com responsabilidade e seriedade.

Damesma forma, é preciso aperfeiçoar a maneira como os programas de PPP são comunicados para a população. Há muito espaço para inovação na comunicação e no diálogo com os atores relevantes (gestores públicos, mercado, bancos, imprensa, academia, cidadão). Os projetos são complexos e o entendimento dos arranjos não se dá a partir de esforços triviais. É fundamental que exista um engajamento das equipes de comunicação com as equipes técnicas, de modo a aumentar a compreensão da sociedade acerca da racionalidade dos contratos, sob pena de se criar um clima de desconfiança e uma propensão a abastardar todos os projetos de PPP que vierem a ser desenvolvidos. É necessário, também, formar os gestores públicos que vão lidar com PPP. As Parcerias Público-Privadas são contratos complexos que envolvem uma pluralidade de disciplinas e matérias não-triviais, que são disruptivas em relação à prática de contratação e regulação de contratos no setor público que antecederam a Lei de PPP. Um esforço explícito para envolver e capacitar os servidores que lidarão com este tema é fundamental para que os contratos tenham o retorno social pretendido.

Posteriormente à assinatura dos contratos, os governos precisam se preocupar a garantir que os incentivos do contrato estejam sempre alinhados e equilibrados para que isto se traduza em uma prestação de serviço eficiente e, por consequência, na maior satisfação dos usuários. Portanto, a regulação de contratos isenta e vigilante é fundamental e, para isso, é preciso se preocupar com a transferência de conhecimento entre a equipe responsável pela elaboração do contrato e aquela responsável pela sua respectiva regulação, além de uma firme política de fiscalização e aferição de resultados.

A Secretaria do Tesouro Nacional (STN) deve passar a ter papel mais ativo no apoio aos Estados e Municípios diante dos desafios que enfrentam na gestão de seus contratos de PPP, principalmente do ponto de vista de medidas que contribuam com a transparência fiscal, permitindo que os orçamentos públicos reflitam passivos contingentes decorrentes das PPPs. Adicionalmente, é urgente que a STN tente produzir diretrizes para que tenhamos uma referência nacional sobre a análise de custo e benefício da opção por contratar uma PPP em comparação com modalidades de contratação pública tradicionais.

A Rede Intergovernamental de PPP<sup>14</sup>, criada em 2014, precisa ser incentivada e fortalecida, para que consiga cumprir a sua missão de apoiar o desenvolvimento de programas de PPP e de gerar consensos no setor público brasileiro, sobretudo na produção de editais e contratos de qualidade.

<sup>14</sup> A RedePPP - Rede Intergovernamental para o Desenvolvimento das Parcerias Público-Privadas, tem por finalidade promover ações necessárias à elaboração de políticas, fixação de diretrizes e harmonização de procedimentos e normas relacionadas às Parcerias Público-Privadas (PPP), bem como promover a colaboração mútua entre os estruturadores e gestores públicos de PPP da Federação. A RedePPP é constituída por estruturadores de PPP do setor público, incluindo os bancos públicos e as agências de fomento, pelos gestores de contratos de PPP do setor público, pelas advocacias públicas e pelos administradores de fundos garantidores.

Na ótica do parceiro privado, assim como no setor público, a necessidade de capacitação é premente. As PPPs precisam ser encaradas como institutos diferentes, que merecem uma dedicação especial para a sua compreensão. Somente assim é que os investidores aumentarão a sua capacidade crítica e saberão como se comportar de forma mais eficiente e pertinente nas situações que são peculiares ao modelo de PPP.

Além disso, é fundamental que se possa ter acesso às informações, de maneira tempestiva e de forma objetiva, de modo que projetos possam ser conhecidos, comparados e criticados pelos seus potenciais interessados. Desta maneira, serão criadas as condições para que melhores decisões, alinhadas às respectivas estratégias empresariais, sejam tomadas pelos investidores e, por outro lado, será produzido o efeito de aumentar e aprimorar a competição pelos projetos.

# 5. CASOS EMBLEMÁTICOS DA EXPERIÊNCIA BRASILEIRA COM PPPs

## 5.1 Porto Maravilha

No dia 26 de novembro de 2010, a Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio, uma empresa controlada pela Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro, celebrou o maior contrato de PPP já assinado no Brasil. Trata-se do Contrato para Revitalização Urbana da Região Portuária da cidade, que gerará aplicação de recursos privados da ordem de R\$7,6 Bilhões em obras de infraestrutura e na prestação de serviços de manutenção de equipamentos públicos.

O contrato, que hoje está avaliado em R\$8,2 bilhões, foi assinado com a Concessionária Porto Novo S/A, formada pelas empresas Carioca Christiani-Nielsen Engenharia S.A., Construtora Norberto Odebrecht Brasil S.A. e Construtora OAS Ltda.

Foi uma iniciativa incrivelmente inovadora no contexto nacional porque combinou de forma inédita vários instrumentos para financiamento e gestão da infraestrutura tais como a instituição de uma Operação Urbana Consorciada (OUC), a emissão de Certificados de Potencial Adicional Construtivo (CEPAC), a instituição de um Fundo de Investimento Imobiliário (FII), a gestão do contrato por empresa de economia mista e a celebração de um contrato de PPP na modalidade de Concessão Administrativa. Todos estes instrumentos foram fundamentais para viabilizar a realização dos investimentos.

A Concessão Administrativa para revitalização urbana da Região do Porto Maravilha atribui à concessionária obrigações relacionadas ao desenho arquitetônico, implantação de diversos equipamentos urbanos e obras, além da manutenção civil e operação de serviços públicos.

No que se refere a obras de implantação de equipamentos de infraestrutura, cabe ao parceiro privado financiar-se e realizar intervenções, tais como:

- a remoção completa da avenida perimetral,
- a construção de túnel com 3 quilômetros de extensão e seis faixas de tráfego, que substituirá a Avenida Perimetral;
- a construção do Museu do Amanhã<sup>15</sup>;
- a implantação de nova infraestrutura subterrânea de iluminação pública, distribuição de energia e telecomunicações;
- execução de 650 mil m<sup>2</sup> de calçadas;
- aquisição e plantio de 15 mil árvores;
- implementação de 17 quilômetros de ciclovias;

A fonte de receita mais relevante da concessionária é formada por pagamentos de contraprestações regularmente efetuadas pelo poder público durante os 15 anos de duração do contrato. Há duas diferentes parcelas da contraprestação, sendo a primeira uma parcela mensal e fixa, no valor de R\$10 milhões.

Esta parcela se repete por 12 meses consecutivos mediante a ordem de início de cada uma das 15 etapas do projeto. Em outras palavras, a contraprestação mensal é paga concomitantemente à realização das intervenções pelo parceiro privado e a partir do momento em que o poder concedente autoriza o início destas intervenções. No planejamento do projeto, as 15 etapas são anuais e ocorreriam sucessivamente, o que permitiria o pagamento contínuo das contraprestações mensais.

Além da contraprestação mensal, a CEDURP promoveria o pagamento de uma parcela da contraprestação chamada no contrato de Contraprestação Anual, apesar de ser paga semestralmente, em todos os meses de junho e dezembro. As contraprestações anuais, pagas em duas parcelas semestrais, tiveram seu valor determinado pelo parceiro privado em sua proposta econômica vencedora da licitação.

Os valores de cada ano são correspondentes a uma das 15 etapas nas quais o projeto está dividido. Assim, deverá haver uma ordem de início para cada etapa anual, que dispara o pagamento de 12 Contraprestações Mensais e 2 parcelas semestrais da Contraprestação Anual. No ano seguinte, nova ordem de início precisa ser emitida pelo poder concedente, autorizando o início de obras da nova etapa, bem como o início do pagamento de novas parcelas das contraprestações e assim sucessivamente.

O primeiro ponto que chama a atenção é a forma com que o contrato permitiu a concentração de cerca de 80% de todo o pagamento devido pela CEDUP nos primeiros 6 anos de sua vigência. O fluxo de pagamentos parece refletir a concentração de custos da concessionária nos primeiros seis anos do projeto, aliado a uma disposição da prefeitura em não demandar o financiamento privado de longo prazo dos investimentos. Esta opção de modelo de pagamento, que gera uma concentração tão grande das contraprestações, é bastante incomum em contratos de PPP no Brasil e gera efeitos importantes para o projeto:

Por um lado, há a redução significativa de custos de capital associados aos investimentos. Em outras palavras, caso o pagamento fosse mais constante, e o fluxo de investimentos permanecesse o mesmo, o parceiro privado precisaria se endividar para realizar as

<sup>15</sup> As obras de construção do Museu do Amanhã foram incluídas no objeto do contrato por meio do primeiro aditivo, celebrado em abril de 2012.

intervenções e os custos deste financiamento (juros) seriam transferidos para a CEDURP, por meio da exigência de uma taxa de retorno maior. Como os custos de capital público são tipicamente menores, a concentração de pagamentos no início dos contratos gera a redução do preço total pago pelo governo durante a vigência do contrato, otimizando financeiramente o fluxo de caixa do órgão público.

Há contudo, um outro lado do problema. Ao concentrar os pagamentos no início da vida do projeto, o governo anestesia os incentivos aos quais o parceiro privado está submetido ao longo da vida do contrato. Isto porque o mecanismo de pagamentos é um poderoso instrumento de gerar incentivos relacionados ao cumprimento dos resultados dos serviços, aos efeitos dos indicadores de desempenho e aos mecanismos de aplicação de sanções contratuais (que podem ser descontadas diretamente dos valores devidos). Assim, quanto mais os valores forem concentrados no início dos contratos, menor será a habilidade do ente público de utilizar o mecanismo de pagamento como forma de garantir qualidade na prestação de serviços ao longo de toda a vida do contrato. Em outras palavras, os mecanismos de controle por resultado e cobrança de desempenho que diferenciam o modelo de PPP de formas tradicionais de contratação pública ficam certamente menos evidentes quando ocorrer a concentração dos pagamentos no início dos projetos.

O projeto de PPP do Porto Maravilha parece indicar que os estruturadores do modelo de concessão acreditaram que o argumento da redução de custos de capital associados ao investimento são mais relevantes para este caso do que os esforços para preservar os incentivos ao desempenho ao longo do contrato.

Em todo caso, o contrato criou um sistema de avaliação do desempenho da concessionária voltado a estimular o parceiro privado a alcançar os níveis desejados de performance. O Anexo V estabelece o conjunto de parâmetros que serão medidos mensalmente, por toda a vigência do contrato. Trata-se de um conjunto de 35 itens, bastante completo, que captura diversos temas estratégicos da implementação e gestão da infraestrutura urbana na região.

A exposição máxima da contraprestação aos indicadores varia ao longo do tempo, na medida em que se altera a proporção entre a Contraprestação Anual e Mensal. Apesar de o projeto contemplar um conjunto bem compreensivo de indicadores de desempenho, o impacto potencial efetivo destes indicadores na remuneração da concessionária é bastante limitado, variando de menos de 2% da remuneração total nos primeiros seis anos do contrato e nunca alcançando mais do que 9%.

Veja, a seguir, a ficha do projeto da PPP do Porto Maravilha, extraída da base de dados da Radar PPP:



## PORTO MARAVILHA (MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO)

ETAPA DO PROJETO									
Intenção Pública	Modelagem Iniciada	PMI Iniciado	Consulta Pública Iniciada	Consulta Pública Encerrada	Licitação em Andamento	Vencedor Declarado	Contrato Assinado	Cancelado	Suspensão

DADOS BÁSICOS DO PROJETO	
Nome	Porto Maravilha (Município do Rio de Janeiro)
Número de Referência	Contrato PPP-01
Órgão Responsável	Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro S/A - CDURP
Segmento do Projeto	Urbanização
Concedente	Município do Rio de Janeiro
Características do Projeto	Concessão Administrativa para a prestação dos serviços e obras visando à revitalização, operação e manutenção da Área de Especial Interesse Urbanístico - AEIU da Região Portuária do Rio de Janeiro.

DADOS DO CONTRATO	
Valor do Contrato: R\$ 8.207.828.511,00	
Garantia das Propostas pelos Licitantes: R\$ 80.000.000,00	
Garantia Inicial do Vencedor para Execução do Contrato: R\$ 320.000.000,00	

DADOS BÁSICOS DA LICITAÇÃO	
Tipo de Licitação	Menor Preço
Modalidade de Licitação	Concorrência Nacional
Modalidade de Contrato	Concessão Administrativa
Inversão de Fases de Habilitação e Julgamento	Não

CONSÓRCIO	
Permissão de Consórcio	Sim
Permissão de Empresa Estrangeira no Consórcio	Sim
Limite Máximo de Empresas no Consórcio	3 Empresas

AGENDA	
Data de Publicação do PMI	09/08/06
Data Limite para Manifestação do Interesse em Participar do PMI	08/10/06
Data de Término do PMI	10/09/07
Data de Publicação da Consulta Pública	17/05/10
Data de Término da Consulta Pública	17/06/10
Data de Publicação do Edital	29/07/10
Data de Entrega de Envelopes	20/09/10
Data de Abertura de Envelopes	24/09/10
Data de Assinatura do Contrato	26/11/10

DADOS SOBRE OS ESTUDOS	
Valor Teto do Ressarcimento do PMI (R\$)	17.492.237

EMPRESAS	
Empresas que Compõem a Concessionária	Carioca Christiani-Nielsen Engenharia S.A. Construtora Norberto Odebrecht Brasil S.A. Construtora OAS Ltda.
Concessionária	Concessionária Porto Novo S/A

HISTÓRICO

**25/03/15**

Publicação, em 25/03/2015, de Comunicado de apuração de ocorrência que poderá ensejar aplicação de penalidade contratual à Concessionária, por descumprimento dos itens 3.4 e 3.5 do Contrato de PPP. Fica aberto o prazo de 15 (quinze) dias úteis para a apresentação de defesa prévia pela Concessionária.

**28/11/14**

Publicação, em 28/11/2014, de Decisão do Tribunal Regional Federal da 1ª Região em sede de ação cautelar incidental (Processo 682250420144013400), ajuizada pela Telcomp – Associação Brasileira das Prestadoras de Serviços de Telecomunicações Competitivas contra a Anatel, o Município do Rio de Janeiro e a CDURP, na qual foi concedida a antecipação da tutela, até o reexame da matéria e determinado que: a) a ANATEL se abstenha de aplicar sanção às associadas da Telcomp por eventuais descumprimentos da regulamentação setorial, diante da impossibilidade de construção de dutos próprios na região do Porto Maravilha; b) o Município do Rio de Janeiro examine, no prazo de 30 (trinta) dias, os pedidos já formulados, e os que vierem a ser, pelas associadas da Telcomp, para concessão de alvarás de construção de dutos na região do Porto Maravilha, devendo, ainda, juntamente com a CDURP, informar às referidas associadas, no prazo de 10 (dez) dias, o cronograma das obras e as condições técnicas para construção de novos dutos na região.

**19/11/14**

Publicação, em 19/11/2014, de voto do Relator do Tribunal de Contas do Município do Rio de Janeiro que conclui pela diligência com recomendação e alerta do processo 040/001882/2013 e 040/002167/2013 que versa sobre a análise do 2º e 3º Termos Aditivos ao Contrato PPP-01, respectivamente.

**18/08/14**

Publicação, em 18/08/2014, do extrato do 5º Termo Aditivo ao Contrato PPP-01, firmado em 16/06/2014, para revisão dos Anexos 3, 5, 10 e 11.

**29/01/14**

Publicação, em 29/01/2014, do extrato do 4º Termo Aditivo ao Contrato PPP-01, firmado em 30/12/2013, para implementar medida mitigatória a ser adotada durante as obras de substituição do Elevado da Perimetral e a ser efetivada por meio do afretamento de uma barca e tripulação como forma de cooperação à Concessionária Estadual de Serviço Público de Transportes Aquaviários de Passageiros na Baía de Guanabara, pelo valor de R\$6.496.492,00 (seis milhões, quatrocentos e noventa e seis mil, quatrocentos e noventa e dois reais).

**23/12/13**

Publicação, em 22/12/2013, de voto do Tribunal de Contas do Município do Rio de Janeiro que conclui pelo arquivamento do processo 040/002167/2013 que versa sobre a análise do 3º Termo Aditivo ao Contrato PPP-01.

**22/12/13**

Publicação, em 22/12/2013, de voto do Tribunal de Contas do Município do Rio de Janeiro que conclui pelo arquivamento com recomendação do processo 040/0000182/2013 que versa sobre a análise do 2º Termo Aditivo ao Contrato PPP-01.

**18/10/13**

Publicação, em 18/10/2013, do extrato do Termo de Autorização de Uso da rede de galerias e caixas de passagem constante de Projeto Associado de Telecomunicações de Alta Capacidade, firmado em 07/10/2013, entre a CDURP e a Concessionária Porto Novo S/A, em cumprimento à cláusula oitava do Contrato PPP-01.

**09/04/13**

Publicação, em 09/04/2013, de voto do Tribunal de Contas do Município do Rio de Janeiro que conclui pelo arquivamento com recomendação do processo 040/000337/2012 que versa sobre a análise do 1º Termo Aditivo ao Contrato PPP-01.

**04/04/13**

Publicação, em 04/04/2013, do extrato do 3º Termo Aditivo ao Contrato PPP-01, firmado em 22/03/2013, para complementação das obras do sistema viário do Centro, no valor de R\$592.332.019,00 (quinhentos e noventa e dois milhões, trezentos e trinta e dois mil e dezenove reais).

**19/03/13**

Publicação, em 19/03/2013, do extrato do 2º Termo Aditivo ao Contrato PPP-01, firmado em 06/03/2013, para alteração de parte do Anexo 3, do item 4 do Anexo 5 e do Plano de Trabalho do Anexo 10, na forma do disposto nos Anexos 3A, 5A e 10A.

**14/06/12**

Publicação, em 14/06/2012, da Ordem de Início da 2ª etapa do Contrato PPP-01.

**08/05/12**

Publicação, em 08/05/2012, do extrato do 1º Termo Aditivo ao Contrato PPP-01, firmado em 17/04/2012, para alteração do escopo definido na Cláusula 4 e nos Anexos 3, 4 e 10 do Contrato.

**15/06/11**

Publicação, em 15/06/2011, da Ordem de Início da 1ª etapa do Contrato PPP-01.

**31/03/11**

Publicação, em 31/03/2011, de voto do Tribunal de Contas do Município do Rio de Janeiro que conclui pelo arquivamento do processo 40/000452/2011 que versa sobre a análise do Contrato PPP-01 firmado com a Concessionária Porto Novo S/A.

**20/12/10**

Publicação, em 20/12/2010, da Concorrência Pública n.º 002/2010 para contratação de serviços técnicos especializados para o gerenciamento e fiscalização do Contrato de Concessão Administrativa da revitalização, operação e manutenção da AEIU da região Portuária do Rio de Janeiro.

**16/12/10**

Publicação, em 16/12/2010, do extrato do Contrato PPP-01 assinado em 26/11/2010 com a Concessionária Porto Novo, formada pelas empresas Construtora OAS Ltda., Construtora Norberto Odebrecht Brasil S/A e Carioca Christiani-Nielsen Engenharia S/A..

HISTÓRICO

**26/11/10**

Publicação, em 26/11/2010, de Comunicado de assinatura do Contrato de Concessão Administrativa.

**27/10/10**

Publicação, em 27/10/2010, do Aviso de Homologação e Adjudicação do objeto da licitação ao Consórcio Porto Novo, formado pelas empresas Construtora OAS Ltda., Construtora Norberto Odebrecht Brasil S/A e Carioca Christiani-Nielsen Engenharia S/A.

**27/10/10**

Publicação do Resultado da Nota Final, em 27/10/2010. O vencedor foi o Consórcio Porto Novo, formado pelas empresas Construtora OAS Ltda., Construtora Norberto Odebrecht Brasil S/A e Carioca Christiani-Nielsen Engenharia S/A.

**27/10/10**

Publicação, em 27/10/2010, da Ata da sessão pública de julgamento da Proposta Técnica, realizada em 21/10/2010, da Ata da sessão pública de julgamento da Proposta Econômica, realizada em 25/10/2010 e da Ata da sessão pública para divulgação do resultado da Concorrência Pública n.º 001/2010, realizada em 26/10/2010.

**25/10/10**

Publicação, em 25/10/2010, do Aviso de realização de sessão pública para divulgação do resultado da Licitação em 26/10/2010, às 10h, na Rua Gago Coutinho, 52, Laranjeiras, Rio de Janeiro-RJ.

**25/10/10**

Publicação do julgamento de Proposta Técnica, em 25/10/2010. O classificado foi o Consórcio Porto Novo, formado pelas empresas Construtora OAS Ltda., Construtora Norberto Odebrecht Brasil S/A e Carioca Christiani-Nielsen Engenharia S/A.

**21/10/10**

Publicação, em 21/10/2010, de Aviso de realização de sessão pública para divulgação do resultado da avaliação da Proposta Técnica em 22/10/2010, às 10h, na Rua Gago Coutinho, 52, Laranjeiras, Rio de Janeiro-RJ.

**15/10/10**

Publicação, em 15/10/2010, da Ata da sessão pública para divulgação do resultado do julgamento do recurso interposto pela Construtora Queiroz Galvão S.A., em face do julgamento dos documentos de habilitação e abertura do envelope da Proposta Técnica do Consórcio Porto Novo.

**14/10/10**

Publicação, em 14/10/2010, da Ata de julgamento do recurso interposto em face da decisão da Comissão Especial de Licitação de inabilitar a Construtora Queiroz Galvão S.A. A Comissão Especial de Licitação manteve a decisão de inabilitação.

**14/10/10**

Publicação, em 14/10/2014, de Aviso de realização de sessão pública para divulgação do resultado do julgamento do recurso interposto pela Construtora Queiroz Galvão S.A., em 14/10/2014, às 10h, na Rua Gago Coutinho, 52, Laranjeiras, Rio de Janeiro-RJ.

**14/10/10**

Publicação, em 14/10/2014, de Aviso de Recebimento de recurso referente à habilitação, interposto pela Construtora Queiroz Galvão S.A., em 30/09/2010.

**01/10/10**

Publicação, do julgamento da Habilitação, em 01/10/2010. O habilitado foi o Consórcio Porto Novo, formado pelas empresas Construtora OAS Ltda., Construtora Norberto Odebrecht Brasil S/A e Carioca Christiani-Nielsen Engenharia S/A.

**29/09/10**

Publicação, em 29/09/2010, da Ata da sessão pública para recebimento dos envelopes de Habilitação, Proposta Técnica e Proposta Econômica, realizada em 24/09/2010 e da Ata da sessão de abertura dos envelopes de Habilitação, realizada em 20/09/2010.

**28/09/10**

Publicação, em 28/09/2010, de Comunicado do Tribunal de Contas do Município pelo arquivamento com determinação do processo 40/004253/2010 cujo objeto é a análise do procedimento da Concorrência Pública n.º 001/2010.

**28/09/10**

Publicação, em 28/09/2010, de Aviso de realização de sessão pública para divulgação do Resultado da Habilitação em 29/09/2010. Caso as licitantes apresentem desistência expressa do direito de recurso, serão abertos nesta mesma sessão os envelopes contendo as propostas técnicas.

**23/09/10**

Publicação, em 23/09/2010, de Aviso de realização de sessão pública para abertura dos envelopes de Habilitação em 24/09/2010, às 10h, na Rua Gago Coutinho, 52, Laranjeiras, Rio de Janeiro-RJ.

**13/09/10**

Publicação, em 13/09/2010, de Aviso de retificação do Edital da Concorrência Pública n.º 001/2010. A data de entrega e abertura dos envelopes e o local de sua entrega permanecem inalterados.

**13/09/10**

Publicação, em 13/09/2010, de Documento de resposta aos pedidos de esclarecimento no âmbito do Edital da Concorrência Pública n.º 001/2010.

**17/08/10**

Publicação, em 17/08/2010, de Documento de resposta a pedidos de esclarecimento no âmbito do Edital da Concorrência Pública n.º 001/2010.

**17/08/10**

Publicação, em 17/08/2010, de Aviso de retificação do Edital da Concorrência Pública n.º 001/2010. A data de entrega e abertura dos envelopes e o local de sua entrega permanecem inalterados.

## HISTÓRICO

**12/08/10**

Publicação, em 12/08/2010, do Decreto n.º 32666, de 11/08/2010, que determina a emissão dos Certificados de Potencial Adicional de Construção - CEPAC. O Município do Rio de Janeiro emite, pelo preço de R\$400,00 (quatrocentos reais) cada, seis milhões, quatrocentos e trinta e seis mil, setecentos e vinte e dois CEPAC, em forma escritural, para serem utilizados como potencial adicional de construção na AEIU.

**10/08/10**

Publicação, em 10/08/2010, de Aviso de retificação do Edital da Concorrência Pública n.º 001/2010. A data de entrega e abertura dos envelopes e o local de sua entrega permanecem inalterados.

**29/07/10**

Publicação da Concorrência Pública n.º 001/2010 em 29/07/2010. Os Envelopes deverão ser entregues até 20/09/2010 e serão abertos em sessão pública agendada para o mesmo dia. O endereço de entrega dos envelopes é Rua Gago Coutinho, 52, 1º andar, Laranjeiras, Rio de Janeiro-RJ.

**29/07/10**

Publicação, em 29/07/2010, do Decreto n.º 32575, de 28/07/2010, que dispõe sobre a inclusão do Projeto de Revitalização da Região do Porto do Rio no Plano Municipal de Parcerias Público-Privadas e do Decreto n.º 32576, de 28/07/2010, que dispõe sobre a delegação da gestão dos serviços de interesse local e serviços públicos de competência municipal a serem prestados nos limites da Área de Especial Interesse Urbanístico - AEIU da Região do Porto do Rio.

**28/06/10**

Publicação em 28/06/2010, de Aviso da CDURP que informa uma errata na publicação de 23/06/2010. Informa-se que a licença prévia concedida é para desenvolvimento de Projeto de Revitalização e Operação da Área Especial de Interesse Urbanístico (AEIU) da Região Portuária da Cidade do Rio de Janeiro, conforme Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) aprovado pela Secretaria de Meio Ambiente.

**23/06/10**

Publicação em 23/06/2010, de Aviso da CDURP acerca da concessão da licença prévia, por 24 (vinte e quatro) meses, para a realização do Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV da AEIU e da licença prévia para a Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio.

**14/06/10**

Publicação, em 14/06/2010, de Aviso da CDURP acerca do requerimento de aprovação do Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV da AEIU da Região Portuária do Rio de Janeiro e de licença prévia para a Operação urbana Consorciada da Região do Porto do Rio à Secretaria Municipal de Meio Ambiente.

**17/05/10**

Publicação de Consulta Pública em 17/05/2010. O prazo para envio de comentários, manifestações e contribuições vai de 17/05/2010 até 17/06/2010.

**23/12/09**

Realização de Audiência Pública em 15/01/2010, às 9h, no Auditório da Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro.

**22/12/09**

Publicação, em 22/12/2009, do Decreto n.º 31620, de 21/12/2009, que institui a Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro S/A - CDURP e aprova seu estatuto social.

**24/11/09**

Publicação, em 24/11/2009, da Lei Complementar n.º 102, de 23/11/2009, que cria a Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro - CDURP, responsável pelo desenvolvimento da AEIU da Região do Porto do Rio de Janeiro.

**24/11/09**

Publicação, em 23/11/2009, da Lei Complementar n.º 101, de 23/11/2009, que modifica o Plano Diretor e autoriza o Poder Executivo a instituir a Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio, na Área de Especial Interesse Urbanístico - AEIU.

**18/02/09**

Publicação, em 18/02/2009, do Decreto Municipal n.º 30475, de 17/02/2009, que dispõe sobre a criação de Grupo Executivo para implementação das deliberações do Grupo de Trabalho, criado pelo Decreto Municipal n.º 30355, de 01/01/2009, e implantação do Projeto Porto Maravilha.

**05/02/09**

Publicação, em 05/02/2009, do Decreto Municipal n.º 30448, de 04/02/2009, que altera o Decreto Municipal n.º 30355, de 01/01/2009, para incluir a Procuradoria Geral do Município do Rio de Janeiro na composição do Grupo de Trabalho que supervisionará a implantação do Projeto Porto Maravilha.

**13/01/09**

Publicação, em 13/01/2009, do Decreto Municipal n.º 30406, de 12/01/2009, que altera o Decreto Municipal n.º 30355, de 01/01/2009, para incluir a Secretaria Municipal de Transportes e a Secretaria Municipal de Meio Ambiente no Grupo de Trabalho que cuida da implantação do Projeto Porto Maravilha.

**09/01/09**

Publicação, em 09/01/2009, do Decreto Municipal n.º 30397, de 01/01/2009, que altera o Decreto Municipal n.º 30355, de 01/01/2009, para incluir a Secretaria Municipal de Cultura na composição do Grupo de Trabalho que supervisionará a implantação do Projeto Porto Maravilha.

**01/01/09**

Publicação, em 01/01/2009, do Decreto Municipal n.º 30355, de 01/01/2009, que cria Grupo de Trabalho para supervisionar a implantação do Projeto Porto Maravilha.

## HISTÓRICO

### 02/01/08

Publicação, em 02/01/2008, do Relatório Final do Grupo de Trabalho responsável pela análise dos estudos para modelagem de concessão ou parceria público-privada para a implantação do Plano de Recuperação e Revitalização da Região Portuária - Porto do Rio. Os estudos foram apresentados pelo Consórcio Rio Mar e Vila, formado pelas empresas Construtora OAS Ltda., Construtora Norberto Odebrecht Brasil S/A e Carioca Christiani-Nielsen Engenharia S/A e Construtora Andrade Gutierrez S.A., tendo esta última se retirado do Consórcio durante o processo. Em conclusão, o Grupo Técnico entende não ser aplicável o ressarcimento previsto no art. 4º, II do Decreto n.º 26852, de 08/08/2006, por não ter o Consórcio concluído pela modelagem de parceria público-privada.

### 13/03/07

Publicação, em 13/03/2007, do Decreto n.º 27665, de 12/03/2007, que cria o Grupo de Trabalho para acompanhar as disposições constantes no Decreto n.º 26852, de 08/08/2006. Fica estabelecida a data de 10/09/2007 como limite para entrega dos estudos relacionados ao Projeto.

### 10/08/06

Publicação, em 10/08/2006, do Decreto n.º 26866, de 09/08/2006, que constitui o grupo de trabalho previsto no Decreto n.º 26852, de 08/08/2006, estabelecendo que a sua composição terá representantes das Secretarias Municipais de Urbanismo, Fazenda e do Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos - IPP.

### 09/08/06

Publicação de permissão para envio de manifestação de interesse, em 09/08/2006. Há necessidade da manifestação prévia de interesse em participar, que deve ser encaminhada até 08/10/2006.

### 09/08/06

Publicação, em 09/08/2006, do Decreto n.º 26852, de 08/08/2006, que cria e delimita a Área de Especial Interesse da Região Portuária do Rio de Janeiro para que indica, declara de utilidade pública imóveis, estabelece condições para parceria com o setor privado e autoriza a constituição de Grupo de Trabalho.

## 5.2 Rodovia dos Tamoios

Em 19 de dezembro de 2014, foi publicada a assinatura do contrato celebrado entre a Rodovia dos Tamoios S/A e a Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo – ARTESP para Concessão Patrocinada da prestação de serviços públicos de operação e manutenção de trecho da Rodovia SP 099, entre os quilômetros (Km) 11+500 Km e 83+400 Km, das SPAs 032/099, 035/099 e 037/099 e dos Contornos de Caraguatatuba e São Sebastião, bem como para execução de obras civis no trecho entre os quilômetros 60+480 Km e 82+000 Km da Rodovia SP 099.

Foi o 9º contrato de PPP assinado pelo Governo do Estado de São Paulo, sendo o primeiro do segmento de rodovias. O contrato está avaliado em R\$3.906.334.654,07 e prevê investimentos da ordem de R\$3,75 bilhões de reais. As empresas que compõem a concessionária são do Grupo Queiróz Galvão (Construtora Queiroz Galvão S.A. e Queiroz Galvão Desenvolvimento de Negócios S.A.).

O projeto foi aprovado pelo Conselho Gestor de Parcerias Público Privadas, na 36ª Reunião Ordinária do Conselho, em abril de 2011. Portanto, entre a formalização da intenção pública e a assinatura do contrato, foram 3 anos e 8 meses.

Serão realizados aportes públicos de recurso em favor da concessionária que podem somar até R\$2.185.334.000,00.

A partir do segundo ano de vigência da PPP, condicionado ao cumprimento de obrigações contratuais, a concessionária poderá começar a receber as receitas tarifárias, por meio da cobrança de pedágios. Os pagamentos públicos da concessão começam a partir do 5º ano e se estendem até o final da concessão.

O contrato apresenta um arranjo de mecanismo de pagamento digno de destaque, sobretudo em função do valor da proposta vencedora da licitação. Passaremos, em seguida, a descrever sucintamente este processo.

Por se tratar de uma concorrência do tipo “menor preço”, a proposta vencedora do certame foi a do licitante que apresentou o menor valor para a Contraprestação Ofertada Anual.

De acordo com a cláusula 30.1 do contrato, o valor da contraprestação devida ao parceiro privado variará de acordo com o cumprimento dos Indicadores de Desempenho, podendo a incidência do Coeficiente de Desempenho nos Serviços Prestados (CSP) implicar o pagamento proporcional da Contraprestação Ofertada, com redução, até o limite máximo de 20%.

$$\text{CAID} = (0,8 + 0,2 * \text{CSP}) * \text{Contra Ofertada. Mensal}$$

Onde:

- CAID = Contraprestação com Aplicação dos Indicadores de Desempenho
- Contra Ofertada Mensal = Valor mensal da Contraprestação Ofertada Anual/12
- CSP= Coeficiente de Desempenho de Serviços Prestados

Entretanto, uma curiosidade neste contrato nos leva a concluir que, apesar de toda a complexidade do mecanismo de pagamento vinculado à mensuração de desempenho, materializado no Anexo III do contrato (especificamente elaborado para este fim), o

valor apresentado pelo licitante vencedor tornou-o praticamente inócuo.

A proposta vencedora, apresentada pelo Consórcio Litoral Norte foi de R\$0,01, a despeito de a proposta do segundo colocado ter sido de R\$34 milhões de reais. Ou seja, a proposta vencedora tornou matematicamente irrelevante a aferição dos descontos por desempenho na Contraprestação Ofertada, uma vez que o parceiro privado se propôs a executar o objeto tendo apenas os aportes, as receitas tarifárias e as receitas acessórias como remuneração ao seu investimento.

Com o valor a ser atribuído à Contraprestação Ofertada Anual, não existem mais incentivos à performance no contexto da mensuração de desempenho. Em outras palavras, o licitante vencedor possivelmente estaria confortável em executar o objeto da PPP da Rodovia dos Tamoios, caso o projeto fosse uma concessão comum, nos termos da Lei nº 8.987/95.

Sobretudo em função desta configuração imposta a partir da licitação, um ponto que merece destaque neste contrato passou a ser o compartilhamento de risco de demanda, que se dá da seguinte forma:

Caso a Receita Tarifária Verificada seja até 10% superior ou inferior à Receita Tarifária Projetada (antecipadamente previstas no Anexo XXV do contrato), a Contraprestação Devida será igual à Contraprestação.

Caso a Receita Tarifária Verificada seja mais de 10% superior à Receita Tarifária Projetada, a Contraprestação Mensal será descontada no montante equivalente a 90% do valor de Receita Tarifária Verificada que exceder em 10% a Receita Tarifária Projetada.

Caso a Receita Tarifária Verificada seja mais de 10% inferior à Receita Tarifária Projetada, a Contraprestação Mensal será acrescida do montante equivalente a 90% da diferença entre o valor de Receita Tarifária Verificada e o valor de 90% da Receita Tarifária Projetada.

O valor da Tarifa Básica de Pedágio foi previamente definido no contrato como R\$ 0,1080/Km de pista dupla (o que equivale a uma Tarifa Básica de R\$ 0,077/Km para pista simples), data-base de julho/2013, reajustado anualmente.

Assim como no risco de demanda, o contrato prevê também o compartilhamento de riscos relacionados à questão do licenciamento ambiental, que são particularmente relevantes no contexto deste projeto, vez que o litoral norte de São Paulo cobre uma área de formação florestal da Mata Atlântica.

Em um determinado trecho, o licenciamento é todo de responsabilidade do Poder Concedente, ficando o parceiro privado responsável pelas condicionantes. Em outro trecho, a Licença Prévia fica sob a responsabilidade do Poder Concedente, enquanto o parceiro privado cuida das Licenças de Instalação e Operação. Por fim, no terceiro trecho, as Licenças Prévias e de Instalação são do governo, enquanto o privado se encarrega apenas da Licença de Operação.

Também são riscos retidos pela Administração a realização adequada e tempestiva das obras que forem realizadas em regime de obra pública, mas cuja manutenção, conservação e operação se integrem ao escopo da concessão.

Veja, a seguir, a ficha do projeto da PPP da Rodovia dos Tamoios, extraída da base de dados da Radar PPP.

## RODOVIA DOS TAMOIOS (ESTADO DE SÃO PAULO)

ETAPA DO PROJETO								
Intenção Pública	Modelagem Iniciada	PMI Iniciado	Consulta Pública Iniciada	Consulta Pública Encerrada	Licitação em Andamento	Vencedor Declarado	Contrato Assinado	Cancelado

DADOS BÁSICOS DO PROJETO	
Nome	Rodovia dos Tamoios (Estado de São Paulo)
Número de Referência	Contrato de Concessão Patrocinada SLT nº 008/2014
Órgão Responsável	Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo - ARTESP
Segmento do Projeto	Rodovia
Concedente	Estado de São Paulo
Características do Projeto	Concessão Patrocinada da prestação de serviços públicos de operação e manutenção de trecho da Rodovia SP 099, entre os quilômetros (Km) 11+500 Km e 83+400 Km, das SPAs 032/099, 035/099 e 037/099 e dos Contornos de Caraguatuba e São Sebastião, bem como para execução de obras civis no trecho entre os quilômetros 60+480 Km e 82+000 Km da Rodovia SP 099.

DADOS DO CONTRATO	
Prazo de Concessão:	30 anos
Valor do Contrato:	R\$ 3.906.334.654,07
Investimento Estimado:	R\$ 3.906.334.654,07
Capital Social a Integralizar Antes da Assinatura:	R\$ 13.715.144,32
Capital Social a Integralizar:	R\$ 137.151.443,20
Aporte Público de Recursos (ao qual se refere a lei 12.766/2012):	R\$ 2.185.334.000,00
Garantia das Propostas pelos Licitantes:	R\$ 39.063.346,54
Garantia Inicial do Vencedor para Execução do Contrato:	R\$ 309.968.000,00

DADOS BÁSICOS DA LICITAÇÃO	
Tipo de Licitação	Menor Preço
Modalidade de Licitação	Concorrência Internacional
Modalidade de Contrato	Concessão Patrocinada
Inversão de Fases de Habilitação e Julgamento	Não

CONSÓRCIO	
Permissão de Consórcio	Sim
Permissão de Empresa Estrangeira no Consórcio	Sim
Limite Máximo de Empresas no Consórcio	Sem Restrição

AGENDA	
Data de Publicação da Consulta Pública	06/11/13
Data de Término da Consulta Pública	06/12/13
Data de Publicação do Edital	06/12/13
Data de Entrega de Envelopes	06/12/13
Data de Abertura de Envelopes	14/05/14
Data de Assinatura do Contrato	19/12/14

EMPRESAS	
Empresas que Compõem a Concessionária	Construtora Queiroz Galvão S.A. Queiroz Galvão Desenvolvimento de Negócios S.A.
Concessionária	Rodovia dos Tam



## HISTÓRICO

**07/02/15**

Publicação, em 07/02/2015, de Comunicado da Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo - ARTESP que autoriza a Concessionária Rodovia dos Tamoios S/A firmar Contrato de Financiamento (Cédula de Crédito Bancário - CCB) junto ao Banco Bradesco S/A, no valor de R\$250.000.000,00 (duzentos e cinquenta milhões de reais) e constituir as garantias de: (i) cessão fiduciária dos direitos decorrentes de conta vinculada; (ii) cessão fiduciária de direitos emergentes da concessão e direitos creditórios; e (iii) alienação fiduciária de ações, a fim de dar cumprimento as obrigações assumidas no Contrato de Concessão. (Protocolado nº 284.600/2015)

**10/01/15**

Publicação, em 10/01/2015, de Comunicado da Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo - ARTESP que autoriza a celebração do Contrato de Penhor e Outras Avenças para que as cotas do "Fundo ARTESP" sejam empenhadas em favor da Concessionária Rodovia dos Tamoios S/A. (Protocolo ARTESP 279.680/14)

**20/12/14**

Publicação, em 20/12/2014, de Deliberação do Conselho Diretor da ARTESP, no âmbito do Processo 016.162/2013, na qual aprova a nova minuta do Contrato de Concessão Patrocinada referente à Concorrência Internacional nº 01/2014, com todas as suas modificações, sendo ratificada toda a instrução processual e determinada a adoção das medidas pertinentes pelas áreas técnicas competentes.

**19/12/14**

Publicação, em 19/12/2014, de Comunicado de assinatura do Contrato de Parceria Público-Privada para concessão da Rodovia dos Tamoios com a Concessionária Rodovia dos Tamoios S/A, formada pelas empresas Construtora Queiroz Galvão S/A e Queiroz Galvão Desenvolvimento de Negócios S/A.

**31/10/14**

Publicação, em 31/10/2014, da Lei Estadual nº 15.567, de 30/10/2014, que autoriza o Poder Executivo a realizar operações de crédito com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES, a Caixa Econômica Federal - CEF, o Banco do Brasil - BB e bancos privados nacionais, altera as Leis nº 15.427, de 22/05/2014 e nº 14.987, de 17/04/2013.

**30/10/14**

Publicação, em 30/10/2014, do Aviso de Homologação e Adjudicação do objeto da licitação ao Consórcio Litoral Norte, formado pelas empresas Construtora Queiroz Galvão S/A e Queiroz Galvão Desenvolvimento de Negócios S/A.

**21/10/14**

Publicação do Resultado da Nota Final, em 21/10/2014. O vencedor foi o Consórcio Litoral Norte. Aberto o prazo de 5 (cinco) dias úteis para a interposição de recurso.

**14/10/14**

Publicação, em 14/10/2014, de Comunicado da Comissão Especial de Licitação informando que não houve interposição de recurso administrativo em face da decisão de classificação das Propostas de Preço e que a Comissão passará à análise do Caderno 2 - Plano de Negócios exclusivamente do Consórcio Litoral Norte, licitante com a Proposta de Preço melhor classificada.

**04/10/14**

Publicação, em 04/10/2014, da Ata da Sessão Pública de abertura dos Envelopes D - Proposta de Preço. A classificação das Propostas de valores relativos à Contraprestação Anual Ofertada foi: 1) Consórcio Litoral Norte - R\$ 0,01; 2) Consórcio Via Nova Tamoios - Valor: R\$ 34.039.683,30; 3) Consórcio Desenvolvimento Nova Tamoios - R\$ 58.040.050,00; 4) Consórcio Concessionária Novos Caminhos - Valor: R\$ 152.159.050,00. O prazo para interposição de recurso administrativo contra decisão da Comissão que classificou os Consórcios licitantes será até 10/10/2014.

**02/10/14**

Publicação, em 02/10/2014, de Comunicado da Comissão Especial de Licitação informando a retomada de Sessão Pública para abertura dos Envelopes - D - Proposta de Preço, agendada para 03/10/2014, no auditório da sede da ARTESP.

**01/10/14**

Publicação, em 01/10/2014, da Decisão de deferimento de medida liminar e determinação de suspensão do certame licitatório, no âmbito do processo de Mandado de Segurança interposto pela Empresa Ecorodovias Infraestrutura e Logística S/A, na qualidade de empresa Líder do Consórcio Via Nova Tamoios, contra ato da Sra. Diretora Geral da Agência de Transporte do Estado de São Paulo - ARTESP, para que: seja reconhecida a inabilitação do Consórcio Concessionária Novos Caminhos; seja reconhecida a inabilitação do Consórcio Desenvolvimento Nova Tamoios; e seja determinado à autoridade impetrada que dê continuidade ao certame sem a participação destas duas empresas.

**18/09/14**

Publicação, em 18/09/2014, de ata de reunião da Comissão Especial de Licitação realizada em 17/09/2014 em que se decidiu habilitar os Consórcios Concessionária Novos Caminhos, Consórcio Litoral Norte, Consórcio Desenvolvimento Nova Tamoios e Consórcio Via Nova Tamoios no tocante aos seus Envelopes C - Metodologia de Execução. O prazo para interposição de recurso administrativo contra essa decisão é de 5 (cinco) dias úteis.

**12/09/14**

Publicação, em 12/09/2014, de diligência promovida pela Comissão Especial de Licitação em relação aos documentos apresentados nos Envelopes C pelos consórcios Concessionária Novos Caminhos, Consórcio Litoral Norte, Consórcio Desenvolvimento Nova Tamoios e Consórcio Via Nova Tamoios. Os consórcios terão até 16/09/2014 para apresentar os esclarecimentos.

## HISTÓRICO

**23/08/14**

Publicação da Comissão Especial de Licitação, em 23/08/2014, informando que os Consórcios licitantes protocolaram Recursos Administrativos. Foi aberto prazo de 5 dias uteis para que os interessados possam impugnar os recursos.

**19/08/14**

Publicado, em 19/08/2014, decisão da Comissão Especial de Licitação, tendo em vista o Protocolo 273.581, de 15-08-2014, feito pelo Consórcio TPI -Triunfo Participações e Investimentos S.A. - Construtora Triunfo S.A, requerendo a suspensão do prazo para recurso. A Comissão decidiu que o pedido de suspensão de prazo recursal até a efetiva obtenção de cópia dos autos não encontra qualquer respaldo legal e por tal motivo foi indeferido.

**31/07/14**

Realização de sessão pública para abertura dos envelopes de habilitação de todos os consórcios cadastrados: Consórcio Litoral Norte; Consórcio Via Nova Tamoios; Consórcio Desenvolvimento Nova Tamoios; Consórcio Concessionária Novos Caminhos; Consórcio TPI - Triunfo Participações e Investimentos S.A. - Construtora Triunfo S.A.

**29/07/14**

Decisão da comissão de licitação de negar provimento aos recursos administrativos. Sessão Pública para abertura dos demais envelopes agendada para 30/07/2014.

**01/05/14**

Republicação do Edital de Concorrência Internacional n.º 01/2014 no dia 01/05/2014. A data de entrega dos envelopes foi alterada para a data 18/06/2014 e estes serão abertos em sessão pública agendada para o dia 18/06/2014. O endereço de entrega dos envelopes é Rua Iguatemi, 105, 2º andar, Itaim Bibi, São Paulo, SP.

**28/03/14**

Publicação do Edital de Concorrência Internacional n.º 01/2014 no dia 28/03/2014. A data de entrega dos envelopes é 14/05/2014 e estes serão abertos em sessão pública agendada para o dia 14/05/2014. O endereço de entrega dos envelopes é Rua Iguatemi, 105, 2º andar, Itaim Bibi, São Paulo, SP.

**06/11/13**

Publicação de Consulta Pública no dia 06/11/2013. O prazo para envio de comentários, manifestações e contribuições vai do dia 06/11/2013 até o dia 06/12/2013.

**12/10/13**

Realização de Audiência Pública em 29/10/2013.

**20/04/11**

Aprovação pelo CGPPP do Projeto da Rodovia dos Tamoios, através da 36ª Reunião Ordinária do Conselho.

## 5.3 Esgotamento Sanitário de Macaé

A cidade de Macaé, na década de 70, foi escolhida para ser a sede da Petrobrás nas operações petrolíferas da Bacia de Campos. Desde então, passou por um crescimento vertiginoso, tanto do ponto de vista econômico, quanto do ponto de vista demográfico, e não houve um planejamento para que o sistema de esgotamento da cidade pudesse acompanhar este ritmo. Este serviço, portanto, foi se definindo com pouca ou nenhuma ordenação urbana.

Por este motivo, parte dos esgotos eram direcionados a fossas sépticas, enquanto outras eram diretamente lançadas em redes de drenagem ou em canais e lagoas.

Portanto, para adequação à legislação vigente e às necessidades de uma população crescente, fazia-se necessária o investimento para tratamento terciário dos efluentes. Assim, o município acabou recorrendo a uma Parceria Público-Privada para cumprir com parte dos investimentos e a gestão dos serviços desta área, notadamente, a prestação dos serviços de esgotamento sanitário, compreendendo redes, coletas, estações elevatórias e estações de tratamento.

Desconsiderando os projetos assinados pela capital fluminense, esta PPP representa somente a segunda em nível municipal em todo o estado do Rio de Janeiro, o que concede uma posição de certo pioneirismo regional para a Prefeitura de Macaé<sup>16</sup>.

A PPP do Esgotamento Sanitário de Macaé envolve uma relação tripartite entre a empresa pública estadual que cuida do abastecimento de água e esgoto (Companhia de Água e Esgoto do Estado do Rio de Janeiro - CEDAE), a empresa pública municipal de saneamento (Empresa Pública Municipal de Saneamento - ESANE) e a Concessionária.

A ESANE conduziu o processo licitatório para a contratação e assinou o contrato, na modalidade de concessão patrocinada, em 21 de dezembro de 2012, com a Concessionária Foz de Macaé S.A., que posteriormente se tornou a Odebrecht Ambiental – Macaé S.A. O contrato foi avaliado em R\$ 634.692.000,00 à época de sua assinatura.

Nesta concessão patrocinada, as tarifas e seus respectivos valores cobrados dos usuários foram estabelecidas no edital, em seu Anexo IX, sendo classificadas entre (i) domiciliar, (ii) comercial, (iii) industrial e (iv) pública.

Como é próprio da modalidade “patrocinada”, além da cobrança de tarifas diretamente do usuário, a concessionária faz jus a uma contraprestação a ser paga pelo Poder Concedente.

O cálculo desta contraprestação pública obedece a seguinte equação:

$$\text{CPM} = K \times \text{VCPM}$$

Onde:

**CPM:** Contraprestação Pública Mensal

**K:** Fator em função da meta já concluída e funcional

**VCPM:** Valor da Contraprestação Mensal Ofertada

O valor teto de CPM, estabelecido no edital, era de R\$4.600.000,00. O licitante vencedor deu o lance de R\$4.508.000,00, com deságio de 2%, passando a ser este o valor do VCPM.

<sup>16</sup> Posteriormente, o município de Paraty (RJ) também assinou uma PPP de esgotamento sanitário.

Em relação ao “coeficiente” K, ao assumir o sistema, a Concessionária aplicou o Fator  $K = 0,30$  sobre o valor da Contraprestação Mensal Ofertada (VCPM). A concessionária passa a aplicar  $K=0,7$  após a conclusão de uma etapa que previa as intervenções em um subsistema e 1,0 quando concluídas as obras de um segundo subsistema.

Além da estrutura de remuneração, o mecanismo de mensuração de desempenho também é digno de destaque neste contrato.

O edital da concorrência, em seu Anexo X, prevê 10 indicadores, distribuídos em 4 grupos: Operação, Construção, Ambiental e Social.

Os indicadores de Operação (IDO), Construção (IDC) e Ambiental (IDA) têm, cada um, o peso de 30%, enquanto que o indicador Social (ISC) tem peso de 10%.

Entretanto, o contrato não trouxe a metodologia de aferição de desempenho destes indicadores. Adicionalmente a isso, e de maneira pouco comum, preferiu atribuir à concessionária a obrigação de apresentar este estudo.

Do ponto de vista coercitivo, o contrato estabelece como uma hipótese de multa no valor de 0,01% da CPM, em função de descumprimento dos critérios de qualidade previstos no Anexo X do edital. Contudo, é importante esclarecer que, por se tratar de uma sanção, esta dedução do pagamento público não parece poder estar submetida à lógica própria das PPPs de redução imediata do pagamento público em função de desempenho. Em outras palavras, na fórmula que calcula a CPM, não existe nenhuma menção à dedução em função de desempenho. Pela interpretação literal do contrato, portanto, deve-se abrir um processo administrativo punitivo, com direito à ampla defesa e ao contraditório, para proceder à aplicação desta sanção pecuniária.

No que se refere à governança do contrato, como forma de garantir maior comodidade aos usuários e mais clareza nas responsabilidades e operacionalização dos serviços, coube à concessionária da PPP herdar os serviços da gestão comercial de abastecimento de água prestados, até então, pela CEDAE. Passou a integrar o rol de responsabilidade da concessionária, portanto, a emissão das faturas que contemplam as tarifas relativas aos serviços públicos de abastecimento de água e de esgotamento sanitário, com os valores indicados separadamente. Restou à CEDAE a prestação dos serviços de água, propriamente ditos.

Assim, os pagamentos das cobranças passaram a ser destinados a uma conta centralizadora, gerida por um banco administrador, que cuida de fazer o repasse às partes, na proporção que lhes couber em função dos contratos celebrados.

Por fim, em relação à alocação de riscos do contrato, houve uma preocupação do poder concedente em reter para si os riscos relacionados a determinações de autoridades ambientais que possam onerar demasiadamente os custos do projeto. Da mesma forma, o contrato foi explícito em excluir os custos que a concessionária, eventualmente, poderia incorrer caso tivesse de promover desapropriações nas áreas contidas no limite da concessão. Finalmente, é importante notar também que, como houve obras contratadas pelo poder concedente com outros fornecedores, sob a égide da Lei nº 8.666/93, e que guardam correlação com o objeto desta PPP, a concessionária ficou excluída das responsabilidades relacionadas ao eventual descumprimento do seu objeto em função de possíveis complicações na gestão destes outros contratos.

Veja, a seguir, a ficha do projeto da PPP de Esgotamento Sanitário de Macaé, extraída da base de dados da Radar PPP.

## ESGOTAMENTO SANITÁRIO (MACAÉ)

ETAPA DO PROJETO									
Intenção Pública	Modelagem Iniciada	PMI Iniciado	Consulta Pública Iniciada	Consulta Pública Encerrada	Licitação em Andamento	Vencedor Declarado	Contrato Assinado	Cancelado	Suspensão

DADOS BÁSICOS DO PROJETO	
Nome	Esgotamento Sanitário (Macaé)
Número de Referência	Contrato n.º 001/2012
Órgão Responsável	Empresa Pública Municipal de Saneamento - ESANE
Segmento do Projeto	Saneamento
Concedente	Macaé
Características do Projeto	Prestação dos serviços de esgotamento sanitário, na área de concessão, cumulada com a execução de obras, em caráter de exclusividade, compreendendo a realização dos investimentos necessários à implantação, ampliação, operação e manutenção do sistema de esgotamento, bem como as atividades relacionadas à gestão comercial dos serviços de abastecimento de água.

DADOS BÁSICOS DA LICITAÇÃO	
Prazo de Concessão:	30 anos
Valor do Contrato:	R\$ 634.692.000,00
Capital Social a Integralizar Antes da Assinatura:	R\$ 2.000.000,00
Capital Social a Integralizar:	R\$ 5.000.000,00
Garantia das Propostas pelos Licitantes:	R\$ 8.652.000,00
Garantia Inicial do Vencedor para Execução do Contrato:	R\$ 31.734.600,00

DADOS BÁSICOS DA LICITAÇÃO	
Tipo de Licitação	Técnica e Preço
Modalidade de Licitação	Concorrência Nacional
Modalidade de Contrato	Concessão Administrativa
Inversão de Fases de Habilitação e Julgamento	Não

CONSÓRCIO	
Permissão de Consórcio	Sim
Permissão de Empresa Estrangeira no Consórcio	Sim
Limite Máximo de Empresas no Consórcio	3 Empresas

AGENDA	
Data de Publicação da Consulta Pública	24/01/12
Data de Término da Consulta Pública	23/02/12
Data de Publicação do Edital	15/03/12
Data de Entrega de Envelopes	17/09/12
Data de Abertura de Envelopes	17/09/12
Data de Assinatura do Contrato	05/11/12

EMPRESAS	
Empresas que Compõem a Concessionária	Odebrecht Ambiental S.A.
Concessionária	Odebrecht Ambiental - Macaé S.A.

HISTÓRICO

**25/03/15**

Publicação, em 25/03/2015, de Comunicado de apuração de ocorrência que poderá ensejar aplicação de penalidade contratual à Concessionária, por descumprimento dos itens 3.4 e 3.5 do Contrato de PPP. Fica aberto o prazo de 15 (quinze) dias úteis para a apresentação de defesa prévia pela Concessionária.

**03/06/14**

Publicação, em 03/06/2014, de Ata das Assembleias Gerais Ordinária e Extraordinária da Concessionária, em que foi aprovada a alteração da denominação social da Companhia de Foz de Macaé S.A. para Odebrecht Ambiental - Macaé S.A.

**28/12/12**

Publicação, em 28/12/2012, do extrato do Contrato n.º 001/2012, firmado entre o Fundo Garantidor de Parcerias Público-Privadas de Serviço de Saneamento Básico no Município de Macaé - FGPSB e a Caixa Econômica Federal, cujo objeto é a gestão e administração do Fundo Garantidor, relacionada à garantia outorgada pelo Município de Macaé à Foz de Macaé S.A.

**21/12/12**

Publicação, em 21/12/2012, do extrato do Contrato n.º 001/2012, assinado em 05/11/2012 com a Concessionária Foz de Macaé S.A., formada pela empresa Foz do Brasil S.A.

**21/12/12**

Publicação, em 21/12/2012, da Ordem de Serviço n.º 001/2012 que autoriza à Concessionária Foz de Macaé S.A. a dar início, a partir de 20/12/2012, aos serviços objeto do Contrato n.º 001/2012.

**02/10/12**

Publicação do Resultado da Nota Final, em 02/10/2012. A vencedora foi a empresa Foz do Brasil S.A.

**06/09/12**

Publicação, em 06/09/2012, de Aviso de modificação do subitem 32.1, 'a' do Anexo I - Minuta de Contrato; de agendamento da vistoria técnica para o dia 11/09/2012, às 10 (dez) horas; e de adiamento da data de entrega dos envelopes do dia 30/08/2012 para o dia 17/09/2012. Esses serão abertos em sessão pública que também foi adiada de 30/08/2012 para 17/09/2012. O endereço de entrega dos envelopes permanece inalterado.

**04/09/12**

Publicação, em 04/09/2012, de Voto do Tribunal de Contas do Estado do Rio de Janeiro, no âmbito do Processo TCE-RJ n.º 204.473-2/12, que determina a Comunicação ao atual Diretor-Presidente da ESANE para que retifique a redação do subitem 32.1, 'a' da minuta do contrato e publique errata alterando o ato convocatório com esta determinação, antes do início do certame, comprovando-as quando da remessa do Contrato ao Tribunal, sob pena de nulidade do Edital e dos instrumentos dele decorrentes.

**24/08/12**

Publicação, em 24/08/2012, de Aviso de errata à Concorrência Pública n.º 001/2012, em vista de determinação do Tribunal de Contas do Estado do Rio de Janeiro. A íntegra de errata ao edital está disponível no Portal eletrônico do Município ou na sede da ESANE.

**15/08/12**

Publicação, em 15/08/2012, de Comunicado de adiamento sine die da Concorrência Pública n.º 001/2012, para adoção das medidas determinadas pelo Tribunal de Contas do Estado do Rio de Janeiro, nos termos do Voto GC-2 90328/2012, no âmbito do processo n.º 204.473-2/12.

**16/07/12**

Publicação de adiamento da data de entrega dos envelopes para o dia 30/08/2012. Esses serão abertos em sessão pública agendada para o mesmo dia. O endereço de entrega dos envelopes permanece inalterado.

**26/06/12**

Publicação, em 26/06/2012, de Voto do Tribunal de Contas do Estado do Rio de Janeiro, no âmbito do Processo TCE-RJ n.º 204.473-2/12, que determina a Comunicação ao atual Diretor-Presidente da ESANE para que, no prazo de 30 (trinta) dias, adote as medidas necessárias ao cumprimento da diligência externa proposta pela Instrução e transcritas no Voto, bem como adote o fator de ponderação máximo de 60% (sessenta por cento) (peso 6) a ser atribuído à proposta técnica.

**26/04/12**

Publicação, em 26/04/2012, de Voto do Tribunal de Contas do Estado do Rio de Janeiro, no âmbito do Processo TCE-RJ n.º 204.473-2/12, que determina a Comunicação ao atual Diretor-Presidente da ESANE para que, no prazo de 30 (trinta) dias, adote as medidas necessárias ao cumprimento das diligências externas propostas pela Instrução e transcritas no Voto.

**22/03/12**

Publicação, em 22/03/2012, da Tomada de Preços n.º 5/2012 para contratação de empresa especializada para elaboração de plano de saneamento básico. Os Envelopes deverão ser entregues até 10/04/2012 e serão abertos em sessão pública agendada para o mesmo dia. O endereço de entrega dos envelopes é Avenida Presidente Feliciano Sodré, 534, Centro, Macaé-RJ.

**15/03/12**

Publicação da Concorrência Pública n.º 001/2012 em 15/03/2012. Os Envelopes deverão ser entregues até 30/04/2012 e serão abertos em sessão pública agendada para o mesmo dia. O endereço de entrega dos envelopes é Rua Vereador Djalma Salles Pessanha, n.º 591, Botafogo, Macaé-RJ.

**24/01/12**

Realização de Audiência Pública em 13/02/2012.

**24/01/12**

Publicação de Consulta Pública em 24/01/2012. O prazo para envio de comentários, manifestações e contribuições vai de 24/01/2012 até 23/02/2012.

# 6. ANEXO I – LISTA DAS PPPs ASSINADAS NO BRASIL

Segue abaixo a lista das concessões administrativas e patrocinadas assinadas no Brasil, organizadas por ordem alfabética, conforme extraído da base de dados da Radar PPP:

#	PROJETO	ENTE CONCEDENTE
1	Aeroporto Regional da Zona da Mata	Minas Gerais
2	Arena Fonte Nova	Bahia
3	Arena Multiuso da Copa 2014	Pernambuco
4	Casa Paulista	Estado de São Paulo
5	Centro Administrativo	Distrito Federal
6	Centro de Gestão Integrada	Distrito Federal
7	Centro Integrado de Ressocialização de Itaquitinga	Pernambuco
8	Coleta e Destinação Final de Resíduos Sólidos	Paulista
9	Complexo Datacenter	União
10	Complexo do Mineirão	Minas Gerais
11	Complexo Penal	Minas Gerais
12	Complexo Penitenciário	Amazonas
13	Complexos Hospitalares	Estado de São Paulo
14	Corredor da PR-323, PRC-487 e PRC-272	Paraná
15	Diagnóstico por Imagem	Bahia
16	Esgotamento Sanitário	Atibaia
17	Esgotamento Sanitário	Guaratinguetá
18	Esgotamento Sanitário	Macaé
19	Esgotamento Sanitário	Paraty
20	Esgotamento Sanitário	Piracicaba
21	Esgotamento Sanitário	Rio Claro
22	Esgotamento Sanitário da Área Urbana	Guarulhos
23	Esgotamento Sanitário da Parte Alta de Maceió	Alagoas
24	Esgotamento Sanitário da Região Metropolitana do Recife e do Município de Goiana	Pernambuco
25	Esgotamento Sanitário do Município de Serra	Espírito Santo
26	Estádio Castelão	Ceará
27	Estádio das Dunas	Rio Grande do Norte
28	Estádio Maracanã	Estado do Rio de Janeiro
29	Frota da Linha 8 Diamante	Estado de São Paulo
30	Hospital da Zona Norte	Amazonas
31	Hospital do Subúrbio	Bahia
32	Hospital Metropolitano de Belo Horizonte	Belo Horizonte
33	Hospital Regional Metropolitano - HRM	Ceará
34	Instituto Couto Maia	Bahia
35	Limpeza Pública	Osasco

#	PROJETO	ENTE CONCEDENTE
36	Limpeza Pública e Manejo de Resíduos Sólidos	Piracicaba
37	Limpeza Pública e Manejo de Resíduos Sólidos	São Luís
38	Limpeza Urbana	São Carlos
39	Limpeza Urbana e Manejo de Resíduos Sólidos	Campo Grande
40	Limpeza Urbana e Manejo de Resíduos Sólidos	Embu das Artes
41	Limpeza Urbana e Manejo de Resíduos Sólidos	Itu
42	Limpeza Urbana e Manejo de Resíduos Sólidos	Salto
43	Metrô de São Paulo - Linha 18 Bronze	Estado de São Paulo
44	Metrô de São Paulo - Linha 4 Amarela	Estado de São Paulo
45	Metrô de São Paulo - Linha 6 Laranja	Estado de São Paulo
46	Nova Fábrica de Produção da FURP	Estado de São Paulo
47	Parque Olímpico	Município do Rio de Janeiro
48	Polo Cinematográfico e Cultural	Paulínia
49	Ponte de Acesso e Sistema Viário do Destino de Turismo e Lazer Praia do Paiva	Pernambuco
50	Ponte Estaiada sobre o Rio Cocó	Ceará
51	Porto Maravilha	Município do Rio de Janeiro
52	Programas Habitacionais - Projeto Jardins Mangueiral	Distrito Federal
53	Resíduos Sólidos	Belo Horizonte
54	Rodovia dos Tamoios	Estado de São Paulo
55	Rodovia MG-050	Minas Gerais
56	Shopping Popular e Manutenção de Praça	Pelotas
57	Sistema Adutor do Agreste	Alagoas
58	Sistema de Disposição Oceânica do Jaguaribe	Bahia
59	Sistema de Esgotamento Sanitário	Rio das Ostras
60	Sistema Integrado de Manejo e Gestão de Resíduos Sólidos	São Bernardo do Campo
61	Sistema Metroviário de Salvador e Lauro de Freitas	Bahia
62	Sistema Produtor do Alto Tietê	Estado de São Paulo
63	Sistema Produtor Rio Manso	Minas Gerais
64	Sistema Produtor São Lourenço	Estado de São Paulo
65	Tratamento de Resíduos Sólidos Urbanos	Barueri
66	Tratamento de Resíduos Sólidos Urbanos na RMBH	Minas Gerais
67	Unidade de Atendimento Integrado - Fase 2	Minas Gerais
68	Unidade de Atendimento Integrado - Municípios	Minas Gerais
69	Unidade de Atendimento Integrado - UAI da Praça Sete	Minas Gerais
70	Unidades Básicas de Saúde da Família	Manaus
71	Unidades de Atendimento Faça Fácil	Espírito Santo
72	Unidades de Ensino da Rede Municipal de Educação Básica - UMEI	Belo Horizonte
73	Vapt Vupt	Ceará
74	Veículo Leve sobre Trilhos	Município do Rio de Janeiro