



Eduardo Carvalhaes: Plano Nacional de Logística ainda está para começar

O compromisso do Brasil com o desenvolvimento sustentável foi reforçado nos últimos dias pelo governo federal. Após ter anunciado nos últimos anos projetos que integraram o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), a União procura agora implantar medidas de cunho prático juntamente com o anúncio de novos projetos, razão pela qual introduziu alterações no regime jurídico das parcerias público-privadas e logo na sequência um grupo de projetos de infraestrutura considerados prioritários.

Essas medidas evidenciam a necessidade de aumento quantitativo e qualitativo considerável da malha de transportes já no curto prazo para os dois eventos que serão sediados pelo Brasil em 2014 (Copa do Mundo) e em 2016 (Olimpíadas), além de demonstrar que o governo está convicto de que o país somente conseguirá apresentar uma economia mais saudável quando o panorama interno for mais favorável aos investimentos.

Não se trata aqui de confiança apenas em medidas governamentais, mas efetivamente da necessidade de um panorama adequado a comportar maiores investimentos na indústria, produção e tecnologia. O país cresceu na última década e a malha de logística claramente não é mais suficiente ou adequada à demanda.

Foi justamente em razão do contexto descrito acima que o governo federal iniciou nos últimos dias a implantação de um pacote de medidas para atrair investimentos em infraestrutura.

Iniciou pela publicação de Medida Provisória 575/2012, que alterou a Lei Federal de Parcerias Público-Privadas. As alterações introduzidas pela MP 575/2012 visam fornecer ao investidor privado em projetos de infraestrutura maior atratividade e nível de segurança, pois esses são, via de regra, investimentos significativos de amortização lenta e diretamente ligados ao cenário político.

Nesse sentido, a legislação permite o aporte de recursos em favor do parceiro privado, desde que autorizado por lei específica, para a construção ou aquisição de bens reversíveis (aqueles bens que, por serem essenciais à concessão, retornam à posse do Poder Público ao fim do contrato). O valor desse aporte doravante poderá ser objeto de desoneração fiscal, com a sua exclusão do cálculo do Imposto sobre a Renda, da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido, do PIS/Pasep e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social.

Também foram alteradas determinações referentes ao acionamento do Fundo Garantidor de Parcerias Público-Privadas, que agora está expressamente obrigado a honrar faturas aceitas e não pagas pelo parceiro público, e proibido de pagar faturas rejeitadas expressamente mediante ato motivado, cabendo nesse caso ao parceiro público informar o Fundo sobre qualquer fatura rejeitada e sobre os motivos desta rejeição.

Destaca-se, ainda, a introdução da regra de que a ausência de aceite ou rejeição expressa de fatura por parte do parceiro público no prazo de 40 dias contado da data de vencimento implicará aceitação tácita,



cabendo responsabilização do agente público que contribuir para a aceitação tácita ou para a rejeição de fatura sem motivação.

A medida provisória também diminuiu significativamente os prazos para configuração do inadimplemento contratual do parceiro público e subsequente acionamento do Fundo, que têm gerado atritos entre os parceiros público e privado e que são considerados fatores de risco desabonadores nas análises de projetos potenciais promovidas pelos investidores privados. Essa medida visa a conferir maior eficácia aos efeitos da inércia pública, muitas vezes causada pela necessidade de observância às regras regedoras do Estado.

Por fim, a MP 575/2012 esclareceu que a União está proibida de conceder garantia ou realizar transferência voluntária aos estados, Distrito Federal e municípios se a soma das despesas de caráter continuado derivadas do conjunto das parcerias já contratadas por esses entes tiver excedido, no ano anterior, a 5% da receita corrente líquida de seus respectivos exercícios ou se as despesas anuais dos contratos vigentes nos 10 anos subsequentes excederem a 5% da receita corrente líquida projetada para os respectivos exercícios de cada um desses entes. Essa medida representou um aumento da limitação existente na legislação, permitindo maior dedicação a parcerias público-privadas.

No entanto, é importante ter em mente que essas alterações no regime jurídico das parcerias público-privadas por si só não modificarão o cenário do setor brasileiro de infraestrutura. São necessários também o oferecimento de projetos concretos de infraestrutura e a adoção de modelos adequados de licitação e exploração de tais projetos.

A medida “intermediária” citada acima (apresentação de projetos que serão oferecidos ao setor privado como oportunidade de investimento) foi iniciada em 15 de agosto por meio do anúncio pela presidente da República de alguns dos projetos do que será chamado de Plano Nacional de Logística, composto pela concessão de rodovias e aumento da malha ferroviária (inclusive com a criação de um Trem de Alta Velocidade). Segundo o anúncio oficial, o Plano será gerenciado pela Empresa de Planejamento e Logística (EPL), estatal criada por meio da Medida Provisória 576/2012. Projetos envolvendo aumento da capacidade e concessão de aeroportos e investimentos na estrutura portuária também são esperados para os próximos dias.

Todavia, é importante ter em mente que o maior desafio ainda está por vir: as experiências mais recentes demonstram que o fator mais crítico para o sucesso de projetos de infraestrutura reside na escolha do modelo mais adequado ao perfil de cada um dos investimentos, sem a adoção de uma fórmula-padrão, além da publicação de Editais de Licitação e minutas de contratos contendo regras com base nas orientações dos Tribunais de Contas e na estrita observância do ordenamento jurídico pátrio.

Assim, o governo deverá estabelecer esse pacote de medidas com a colocação dos projetos em licitação mediante regras que não sejam restritivas mas que mantenham a segurança da contratação, com clara divisão de riscos, metodologia de acompanhamento do cumprimento de metas e demais obrigações privadas e públicas e escolha de integração ou fracionamento dos respectivos projetos, com a sua classificação entre o regime geral de contratos administrativos, concessões “ordinárias”, concessões administrativas e concessões patrocinadas.

O esforço que for despendido no preparo de cada uma dos editais e minutas de contrato, bem como na



condução dos respectivos processos de licitação, assinatura dos contratos e condução dos projetos será diretamente proporcional ao êxito que o planejamento federal alcançará.

Date Created

12/09/2012