

ANEXO II RISCOS FISCAIS

pelo Poder Concedente corresponde a 50% do Impacto Cambial, calculada na forma definida no contrato com base em um dólar de referência.

Projeto: PPP da Linha 8 Diamante da CPTM

O contrato de Modernização dos trens da Linha 8 Diamante da CPTM foi firmado em 19/03/2010, entre o Estado de São Paulo, por meio da Secretaria de Transportes Metropolitanos (STM), e a concessionária CTrens, ficando estabelecido o prazo de 20 anos para a Concessão Administrativa. O objeto do contrato compreende o fornecimento de 36 novos trens de 8 carros, incluídos os serviços de manutenção.

O contrato da Linha 8 Diamante prevê a obrigação de o Poder Concedente arcar com os pagamentos da Contraprestação Pecuniária até 2030. E como forma de assegurar o cumprimento dessa obrigação contratual, foram constituídas garantias compostas por direitos creditórios da CPTM junto ao Sistema de Bilhetagem Eletrônica (SBE) e por ativos de titularidade da Companhia Paulista de Parcerias (CPP), até o limite conjunto de cobertura de 65% do valor estimado para a contraprestação pecuniária mensal a ser paga à Concessionária.

Cabe observar que a CPTM é uma empresa dependente do Tesouro do Estado, assim há necessariamente a previsão orçamentária para o fluxo estimado das contraprestações.

Projeto: PPP da Linha 6 Laranja do Metrô

O contrato de Concessão Patrocinada entre o Estado de São Paulo, por meio da Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos – STM, e a Concessionária Move São Paulo S/A, para a prestação dos serviços públicos de transporte de passageiros da Linha 6 – Laranja de Metrô de São Paulo, foi assinado em 18/12/2013, e contempla a construção, o fornecimento de material rodante e de sistema, a operação e a manutenção do empreendimento, pelo prazo de 25 anos.

Com previsão total de investimentos de cerca de R\$ 10 bilhões, o contrato da PPP da Linha 6 do Metrô estabelece que a Concessionária é a responsável pela construção da infraestrutura, aquisições do material rodante e dos sistemas, manutenção de toda instalação e operação do serviço de transporte de passageiros, ficando a cargo do Poder Concedente aportar recursos públicos durante a implantação do empreendimento, nos termos da Lei nº 11.079/2004 (alterada pela Lei nº 12.766/2012), as despesas com desapropriações, bem como os pagamentos de contraprestação após início de operação da linha.

Para realizar os pagamentos devidos a título de “aportes”, o GESP negociou financiamento junto ao BNDES, com liberação programada em três subcréditos, sendo que o primeiro foi contratado no valor de R\$ 1,7 bilhão. Também foram finalizadas as negociações com o BNDES que redirecionam recursos de outros financiamentos já contratados pelo Estado para o projeto, de forma a garantir a continuidade dos aportes.

A respeito das desapropriações da Linha 6, o contrato estabelece que as indenizações sejam assumidas pelo GESP, que já depositou os valores devidos, até o momento, das ações ajuizadas. Para o pagamento do restante dos valores envolvidos nos processos, o Governo do Estado obteve financiamento junto a CEF (Caixa Econômica Federal), demonstrando que tal questão encontra-se equacionada.

Entretanto, em setembro/2016, a Concessionária Move São Paulo informou a paralisação das obras da Linha 06, alegando dificuldade na obtenção do financiamento de longo prazo junto ao BNDES, o que causou descumprimento do contrato e consequentes penalizações à SPE, sendo instaurados processos administrativos sancionatórios, dentre os quais, cinco já resultaram na aplicação definitiva de multas e os demais se encontram em regular processamento.

ANEXO II RISCOS FISCAIS

O Governo do Estado monitorava as negociações da Concessionária Move SP com o BNDES para obter o financiamento de longo prazo, condição prevista para implementação do empreendimento sob a responsabilidade do parceiro privado, e com o intuito de manter o andamento do projeto e a retomada do cronograma das obras, a Secretaria dos Transportes Metropolitanos estabeleceu prazo para que a SPE resolvesse sua questão de financiabilidade até 15/06/2017.

Ainda em julho/2017, a Concessionária Move São Paulo inteirou a STM sobre a formalização da proposta de um grupo de empresas asiáticas para a aquisição de 100% da SPE da Linha 6 Laranja.

Contudo, em face da comunicação do grupo chinês da não concretização da reestruturação societária tentada pela SPE, a qual vinha sendo apoiada pelo GESP, a Concessionária foi notificada para que em 30 dias retomasse as obras do projeto, sob pena de rescisão do contrato.

Tal situação foi apreciada pelo Conselho Gestor do Programa de Parcerias Público-Privadas (CGPPP), instância colegiada deliberativa, consultiva, avaliativa e fiscalizadora do Programa Estadual de PPP, nos termos da Lei nº 11.688/2004, em sua 80ª Reunião Ordinária, realizada em 06/02/2018, ocasião em que o Colegiado autorizou o Setorial a tomar as providências, inclusive judiciais, cabíveis, visando à melhor solução de encaminhamento ao contrato, e, em seguida, em sua 81ª Reunião Ordinária, ocorrida em 09/03/2018, em que decidiu autorizar a abertura do Processo Administrativo de verificação de inadimplência, nos termos do parágrafo 2º, do artigo 38, da Lei nº 8.987/1995, que poderá levar à caducidade do contrato de concessão da Linha 06 Laranja do Metrô/SP. Neste caso, os impactos fiscais serão resultado dos valores ajuizados de indenização à Concessionária, o qual será apurado com a finalização dos procedimentos legais.

Projeto: PPP da Linha 18 Bronze (Monotrilho) do Metrô

Em 22/08/2014, foi firmado o contrato de Concessão Patrocinada entre o Estado de São Paulo, por meio da Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos – STM, e a Concessionária do Monotrilho da Linha 18 – Bronze S/A para a prestação dos serviços públicos de transporte de passageiros da Linha 18 – Bronze, pelo prazo de 25 anos, contemplando a construção, o fornecimento de material rodante e de sistemas, a operação, a conservação e a manutenção da linha.

Nos termos da Lei 11.079/2004 (alterada pela Lei nº 12.766/2012), o plano de negócio da concessão da Linha 18 contempla aporte de recursos públicos, no valor de cerca de R\$1,93 bilhão (data base: julho/2014), compreendendo: R\$ 1,276 bilhão, aguardando manifestação do Ministério das Cidades a respeito da possibilidade da operação de financiamento ser enquadrada no Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana – Pró-Transporte; R\$ 400 milhões de recursos federais aportados pela CEF e, por fim, R\$ 252,4 milhões oriundos do Tesouro do Estado.

Além do aporte, estão a cargo do Poder Concedente as despesas de desapropriação, cujos recursos advirão de financiamento que poderão se viabilizar junto a organismos internacionais.

O prazo de início da vigência do contrato da PPP Linha 18 tem sido prorrogado, em razão das dificuldades encontradas pelos parceiros na consolidação da Estruturação Financeira do projeto, obrigação fundamental a ser cumprida na Etapa Preliminar pelas partes contratantes e que viabilizará a implantação dos investimentos.

Tal assunto foi apreciado na 76ª Reunião Ordinária do CGPPP, ocorrida em 13/06/2017, em que os Conselheiros decidiram autorizar a celebração do 4º Termo Aditivo, postergando a conclusão da Etapa Preliminar do contrato da Linha 18, e, consequentemente, a data de início da eficácia do contrato.

Na 80ª Reunião Ordinária do CDPPP, realizada em 06/02/2018, o Colegiado tomou conhecimento, que as condicionantes econômico-financeiras, fundamentais à entrada em vigor da concessão, não estariam equacionadas, mas que as partes contratantes, bem como as Prefeituras beneficiadas pelo projeto, que firmaram convênios com o GESP, seriam favoráveis à manutenção do Contrato de PPP da Linha 18 Bronze e, portanto, à prorrogação do prazo para conclusão das atividades

ANEXO II RISCOS FISCAIS

relacionadas à Etapa Preliminar, uma vez que isso não implicaria em prejuízos ao Erário, nem tampouco ao interesse público. Dessa forma, os Conselheiros decidiram autorizar as providências necessárias para celebração de novo aditamento ao Contrato, condicionadas ao parecer jurídico favorável manifestado pela PGE.

Essa situação está sendo monitorada e no momento não representa risco fiscal ao Estado.

Projeto: PPP do SIM da RMBS

Foi firmado em 23/06/2015 o contrato de concessão patrocinada de PPP do Sistema Integrado Metropolitano da Região Metropolitana da Baixada Santista (SIM da RMBS), entre o Governo do Estado de São Paulo, por meio da Secretaria de Transportes Metropolitanos – STM, e a SPE BR Mobilidade Baixada Santista S/A, que compreende a prestação dos serviços públicos de transporte urbano coletivo intermunicipal, por Ônibus, VLT e demais veículos de baixa e média capacidade, abrangendo os municípios de Bertioga, Cubatão, Guarujá, Itanhaém, Mongaguá, Peruibe, Praia Grande, São Vicente e Santos, pelo período de 20 anos.

O Poder Concedente é responsável pelas obras civis, sistemas e material rodante do sistema de VLT da Fase I, trecho de Barreiros a Valongo, contratadas em regime de empreitada (Lei 8.666/1993). Atualmente, quinze estações, incluindo o pátio, já estão em operação comercial pelo parceiro privado, que abrange o trajeto do Terminal de Barreiros ao Terminal Porto.

Para a próxima etapa da Fase I, que compreende o trecho Conselheiro Nêbias a Valongo, com 12 estações, se faz necessário equacionar o orçamento para a publicação do Edital de Obras. Em consequência, o prazo de entrega dessa fase foi repactuado para junho/2018. Possíveis riscos fiscais poderão ser resultado, principalmente, do retardamento na racionalização operacional do sistema de transporte da região, da repactuação do cronograma de entrega dos bens públicos, bem como do prazo de início de vigência da banda de demanda contratual.

Sobre a Fase II, trecho Barreiros a Samaritá, a infraestrutura do sistema VLT (via permanente e estações) estão a cargo do Poder Público, e a aquisição dos trens (VLT) dessa etapa, dos ônibus metropolitanos, sistemas e demais investimentos, bem como a operação e a manutenção do sistema, estão sob a responsabilidade da Concessionária, projetando sua conclusão para 2020 (Termo de Firme Compromisso entre as partes nº 001).

De modo a neutralizar efeito ao Parceiro Privado sobre o elevado número de gratuidades da RMBS e sobre novas concessões de gratuidades no transporte metropolitano, o contrato prevê um componente de remuneração para compensar eventuais incrementos na participação das gratuidades legais frente à demanda efetiva.

Atualmente, o nível de usuários com direito à gratuidade tem acionado mensalmente o mecanismo de pagamento destinado ao subsídio deste componente na contraprestação, demonstrando que o nível de passageiros com direito ao benefício está acima do percentual limite de 21,7% previsto em contrato. Caso estes níveis demonstrem crescimento, deverão ocorrer alterações nas previsões de desembolso acerca desta parcela.

✓ Saneamento e Recursos Hídricos

Os contratos de PPP enquadrados no setor de saneamento e recursos hídricos (PPP Alto Tietê e PPP São Lourenço) são concessões administrativas, cuja contratante foi a SABESP, empresa estatal não dependente, que além de não utilizar recursos do Tesouro do Estado e garantias da CPP, dispõe de mecanismos rigorosos de governança corporativa, os quais incluem procedimentos específicos de avaliação da sua capacidade de financiamento, de investimento e de pagamento das contraprestações, minimizando os riscos fiscais concernentes a esse modelo de contratação.

ANEXO II RISCOS FISCAIS

Cabe inteirar que, no caso do contrato de PPP do Sistema Produtor São Lourenço, o Conselho Gestor de PPP, em sua 79ª Reunião Ordinária do CGPPP de 12/12/2017, tomou conhecimento do processo de análise da proposta de transferência de controle acionário da SPE, negociada pelos seus atuais acionistas (Camargo Correa e Andrade Gutierrez). Na oportunidade a SABESP (Poder Concedente) solicitou ao CGPPP autorização para prosseguir com os procedimentos e conceder anuência prévia para que a operação seja concluída. Os Conselheiros não se opuseram a dar sequência à transação, desde que os requisitos legais e estipulados no edital e contrato da PPP sejam comprovadamente atendidos.

Ainda sobre o projeto de PPP do Sistema Produtor São Lourenço, este entrou em operação em abril/2018, com consequente início dos pagamentos de contraprestação proporcional aos serviços prestados.

✓ Saúde

Projeto: PPP IFAB - FURP

Contrato de Concessão Administrativa firmado em 22/08/2013, entre a FURP e a CPM-Concessionária Paulista de Medicamentos S.A. para serviços de gestão, operação e manutenção da IFAB – Indústria Farmacêutica de Américo Brasiliense, prevendo a realização das adequações necessárias à infraestrutura existente, com prazo de 15 anos.

No caso da PPP da IFAB-FURP, a contraprestação pecuniária do Estado está dividida em duas parcelas (A e B). A parcela “A” remunera os investimentos e os registros de medicamentos obtidos, sendo que para cada registro obtido deve-se pagar um valor mensal acordado contratualmente, reajustado anualmente pelo IPC - FIPE. A parcela “B” remunera a produção dos medicamentos, o serviço de gestão, operação e manutenção da fábrica, esta parcela é calculada a partir da Lista Básica de Medicamentos, cujo valor decorre do desconto de 49,99% aplicado sobre o menor preço de medicamento genérico publicado na tabela da PMVG (Preço Máximo de Venda ao Governo) divulgado pela CMED (Câmara de Regulação do Mercado de Medicamentos).

Anualmente é feito o plano de produção com os medicamentos que fazem parte da lista básica de medicamentos podendo sofrer alteração em sua composição em até 10% para cima ou para baixo do valor original. Além disso, há a possibilidade de inserir medicamentos que não constam na lista básica, formando assim uma lista adicional, a qual segue o mesmo regramento da lista básica para formação do preço. Vale ressaltar que esta deverá ser produzida utilizando a capacidade ociosa da fábrica.

Contratualmente há três agentes envolvidos no sistema de pagamento da contraprestação. A Concessionária CPM faz a gestão da fábrica e produz os medicamentos, a FURP os recebe e os distribui para a Secretaria de Saúde, que se compromete, por meio do convênio celebrado entre a SES e a FURP, a adquirir os medicamentos fabricados pelo valor acordado no contrato de concessão.

Conforme evidenciado a contraprestação reflete a remuneração pelos investimentos realizados na IFAB, a obtenção de registros junto a ANVISA e o pagamento pelos serviços de gestão, de manutenção e de operação da fábrica prestados pela concessionária, sendo que potenciais riscos fiscais poderiam resultar da incapacidade da Secretaria Estadual de Saúde de repassar integralmente, dentro do prazo estipulado, os valores de contraprestação previstos no Convênio da PPP, que impactariam no equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Em 20/07/2017, na 77ª Reunião Ordinária, o Conselho Gestor de PPP avaliou a situação da execução financeira do contrato, sendo recomendado ao Setorial e à FURP, acompanhados por representantes da Unidade de PPP e pela PGE, que conduzissem as providências necessárias ao equilíbrio econômico-financeiro da concessão administrativa PPP IFAB-FURP. Tal assunto deveria retornar oportunamente ao CGPPP para relatar os encaminhamentos e os eventuais valores envolvidos para implementação da solução.