

O Gerenciamento de Riscos em Projetos de Novos Sistemas de Transporte Público sobre Trilhos através de Parceria Público-Privada (PPP): Estudo de Caso do Metrô de Curitiba.

Patrícia Pacheco Bertozzi

PPB Engenharia
Av. Eliseu de Almeida, 2046, 72D, 05533-000, São Paulo
(11) 2309-4385
patricia.bertozzi@gmail.com

SÍNTESE

O presente artigo tem por objetivo identificar os principais tipos de riscos em contratos de concessão na modalidade Parceria Público-Privada (PPP) patrocinada para a implantação de sistemas de transporte público sobre trilhos no Brasil. Para a identificação de riscos foi realizado um enquadramento teórico da literatura e dos contratos de PPP patrocinada no Brasil para o setor de transportes, identificando os riscos e a sua repartição entre o parceiro público e parceiro privado. Seguidamente foi realizada uma análise da minuta de contrato da PPP em fase de Licitação do Metrô de Curitiba, no qual se verificou que os riscos identificados na mesma seguem os padrões estabelecidos no Brasil e internacionalmente para alocação de riscos. Do enquadramento teórico e do estudo de caso do Metrô de Curitiba foi possível demonstrar que a identificação, a distribuição e a mensuração de riscos ainda é um dos pontos críticos no plano de negócios do empreendimento e que condiciona a atratividade do investimento do setor privado, existindo espaço para discussões sobre a divisão de riscos entre os parceiros, suas medidas mitigadoras e a consequente evolução do contrato de PPP.

Palavras-chave: Parceria Público-Privada, Concessão Patrocinada, Gestão de Riscos, Transporte Público

INTRODUÇÃO

As grandes cidades brasileiras vivem atualmente sob um estado de ruptura dos serviços de transporte e trânsito. A mobilidade urbana associa infraestrutura e gestão, no entanto, desde o processo de municipalização do trânsito e repasse de sistemas de transporte e trânsito da esfera federal para as esferas estadual e municipal, se verifica que os municípios não conseguiram atender a crescente demanda por mobilidade. A carência de investimento em infraestrutura e políticas de transporte desajustadas ao crescimento demográfico, social e econômico do Brasil ao longo de 20 anos conduziram a degradação atual.

No caso da oferta de transporte público desajustada a demanda e as necessidades da população, o Governo Federal preconizou uma mudança de paradigma para tornar exequível o investimento em sistemas de transporte público sobre trilhos que requerem grandes aportes financeiros. A Lei Federal nº 11.079, a Lei de Parcerias Público-Privadas (PPP) promulgada em 2004 pelo Governo Federal, representou um grande avanço de oportunidades de investimento em infraestrutura para as três esferas do poder público, uma vez que projetos antes considerados inviáveis economicamente passaram a ser recolados em pautas de discussão estratégica.

Analisar a atratividade do investimento em um projeto de transporte público sobre trilhos na modalidade PPP, exige dos parceiros privados uma análise detalhada da viabilidade

financeira do projeto, principalmente no aspecto dos riscos envolvidos durante todo o período de concessão. Apesar de na modalidade de contrato da PPP patrocinada, alguns riscos do projeto sejam mitigados por meio algum apoio governamental, a divisão de riscos proposta em contrato é determinante para no plano de negócios.

DIAGNÓSTICO

A Parceria Público-Privada (PPP) é uma modalidade de contrato de concessão de serviços ou obras públicas, instituída e regulamentada pela Lei nº 11.079/2004, que pode ser utilizado por órgãos da administração pública direta, pelos fundos especiais, pelas autarquias, pelas fundações públicas, pelas empresas públicas, pelas sociedades de economia mista e todas as demais entidades controladas direta ou indiretamente pela União, Estados, Distrito Federal, e municípios. O contrato pode ser de concessão patrocinada ou administrativa.

A concessão patrocinada é um contrato de serviços públicos ou de obras públicas, em que adicionalmente à tarifa cobrada dos usuários existe uma parcela de contraprestação pecuniária do parceiro público para o parceiro privado. Como descreve CARVALHO FILHO (2006), a concessão patrocinada se caracteriza pelo fato de que o concessionário recebe recursos de duas fontes, uma decorrente do pagamento das respectivas tarifas pelos usuários, e outra, de caráter adicional, oriunda de contraprestação pecuniária devida pelo poder concedente ao privado.

Quanto a modalidade de concessão administrativa, são contratos nos quais a cobrança de tarifa seriam inviáveis economicamente ou socialmente pela prestação de serviços, pelo que o parceiro público é o usuário direto ou indireto dos serviços públicos ou de obras públicas, ainda que envolva execução de obra ou fornecimento e instalação de bens. Nesta modalidade de contrato não existe pagamento de tarifas pelo usuário para complementar a remuneração do Estado ao parceiro privado.

Como destaca BORGES e NEVES (2005) a PPP para grandes projetos de infraestrutura interessa a um conjunto de agentes, destacando-se as construtoras, os fornecedores, as consultoras, os escritórios de assessoria econômica/jurídica/técnica, assim como bancos, seguradoras, fundos de pensão e fundos de investimento.

Na modalidade de contrato por PPP a repartição dos riscos entre o parceiro público e o parceiro privado é um dos pontos cruciais na análise da viabilidade financeiro do projeto, tanto na ótica do parceiro privado quanto do público.

A repartição objetiva dos riscos estabelecida no art. 4º, VI da Lei nº 11.079 é um dos aspectos que caracteriza as PPP, sendo este o mecanismo adotado pelo poder público para atrair o investimento dos parceiros privados. Segundo a lei, o compartilhamento dos riscos é a solidariedade que o parceiro público tem como o parceiro privado em casos de eventuais prejuízos ou qualquer outra forma de déficit, mesmo que este prejuízo advenha de fatos imprevisíveis, como o caso fortuito, a força maior (inciso III do art. 5º da Lei nº 11.079).

A descrição do compartilhamento dos riscos nos contratos de PPP não é especificada pela Lei nº 11.079, cabendo no momento de redação contratual, identificar cláusula prevendo a repartição objetiva dos riscos entre as partes (arts. 4º, VI, e 5º, III, Lei nº 11.079/2004). Dessa forma, a referida Lei delega ao contrato a determinação dos riscos que serão compartilhados entre o parceiro público e o parceiro privado, não havendo modelagem contratual da divisão de riscos vedada ou fixada pela Lei. Assim o contrato traduz um sistema de alocação de riscos entre o poder concedente e a concessionária, contemplando além de medidas mitigadoras, mecanismos jurídicos para fazer frente à materialização dos referidos riscos.

Como destaca MPOG (2002), a alocação de riscos entre os parceiro público e o privado é uma relação fundamental no contrato da PPP, influenciando os investimentos, resultados e

responsabilidade. A transferência de riscos para o parceiro privado tem como finalidade reduzir os custos de construção, operação, manutenção, sem perder a qualidade dos serviços e trazer maior valor agregado ao usuário.

FERIANCIC (2011) destaca que a solução mais eficiente para um projeto é alocar obrigações e riscos ao parceiro privado que apresentar a melhor condição de gerir estes dois aspectos ao longo de todo o período de concessão.

Segundo ARAGÃO (2005) "as PPP's se situam exatamente entre esses dois modelos, permitindo uma divisão de riscos entre o poder público e o concessionário maior do que a meramente direcionada a fatos imprevisíveis ou de *jus imperii*. Admite, portanto, uma manutenção da equação econômico-financeira diferente da tradicionalmente aplicável aos contratos administrativos em geral, dita estática e referenciada apenas ao momento inicial do contrato. Em uma manutenção da equação econômico-financeira dinâmica e permanentemente atualizada poderão ser incluídos elementos como previsão de demanda e de variação dos custos ordinários com insumos e pessoal, que não poderiam ser considerados como fatos imprevisíveis para efeito de reequilíbrio de uma equação econômico-financeira estática".

Destaca-se que a divisão de riscos não implica a total eliminação dos riscos para o parceiro privado ou tampouco neutraliza todos os riscos de um projeto. Como indica a ARTHUR ANDERSEN & LSE (2004) a experiência e o conhecimento dos parceiros com o escopo da concessão permitem identificar e mitigar os riscos, tendo sido estimado no Reino Unido que cerca de 60% de economia obtida com projetos em PPP, advém de uma eficiente alocação de riscos no contratos.

PROPOSIÇÃO

Os projetos de PPP estão sujeitos a diferentes tipos de riscos e sua gestão é fator decisivo para o sucesso da mesma. Para JORION (1998) o risco pode ser definido como a volatilidade de resultados, normalmente relacionados aos valores de ativos ou passivos. Segundo a CE (2003), o risco pode ser qualquer fator, evento ou influência que ameace a condição bem-sucedida de um projeto, em termos de prazo, custo ou qualidade.

Para BING *et al.* (2005) os projetos de PPP possuem três níveis de risco: macro, meso e micro. O macro representa os riscos exógenos ao projeto, como os associados às condições políticas, econômicas, sociais e ambientais. Já o nível meso são os riscos cuja origem e consequências estão restritas ao limite do projeto, ou seja, endógenos ao mesmo e que podem ser associado à construção, *design*, localização e demanda. Quanto ao terceiro e último nível, o micro, são os riscos de relacionamento entre as partes no processo de licitação, sendo também endógenos mas com foco as características entre as partes e não nas características de projeto (meso). Os autores destacam que para este três níveis é preciso criar subcategorias para caracterizar melhor os riscos.

Quanto a gestão do risco, este é um processo pertinente a qualquer tipo de projeto, buscando qualificar os riscos relacionados à implantação e operação de empreendimentos, com o intuito de minimizar os impactos negativos. Como descreve o PMI (2008) a gestão de riscos envolve processos necessários para identificar, analisar e responder aos riscos de um projeto, considerando não somente a minimização das consequências de eventos como também a maximização dos eventos positivos. Segundo SALLES *et al.* (2006) a gestão dos riscos envolve a tomada de decisão em ambiente incerto, complexo e dinâmico.

Conforme descreve o DELG (2000) a gestão dos riscos envolve seis etapas: identificação preliminar de riscos, análise qualitativa, análise quantitativa, alocação, mitigação e monitoramento, permitindo assim relacionar os riscos, quantificar a probabilidade de ocorrência, analisar o impacto no empreendimento, permitir definir ações de controle e mitigação e mensurar o valor monetário de cada risco.

Em um projeto que envolve concessão por PPP existem diversas fases, sendo uma delas referente a negociação do contrato, no qual são descritos os riscos e atribuídas as responsabilidades sobre os mesmos.

Na primeira etapa, de identificação preliminar dos riscos, se faz todo o levantamento dos riscos associados à concepção, construção e operação do empreendimento. Desta análise de permite identificar as possíveis incertezas relacionadas ao projeto, avaliando as oportunidades e ameaças que poderão afetar a execução do empreendimento (VALERIANO, 1998). Com principal produto desta etapa se tem a listagem dos riscos, que vão subsidiar a construção da matriz de riscos.

A segunda etapa, de análise qualitativa, corresponde a determinação da significância de cada risco, em função do seu impacto e da probabilidade de ocorrência. Esta é uma avaliação subjetiva, que indica o quão sensível um projeto é em relação a um determinado risco. Como resultado é possível determinar um matriz de significância, que auxilia na identificação dos riscos de maior relevância (positiva ou negativa), para que numa fase posterior os mesmos sejam quantificados. Como destaca ARAGÃO *et al.* (n.d) os aspectos geradores de benefícios relevantes devem ser explorados e aproveitados durante o desenvolvimento do projeto, enquanto os que geram efeitos negativos devem ter seus impactos minimizados pela adoção de medidas mitigadoras.

A terceira etapa engloba a análise quantitativa dos riscos que permite a mensuração monetária dos riscos de alta significância. Esta etapa permite ainda a definição de um parâmetro de comparação com outros projetos, trazendo maior confiabilidade a avaliação dos riscos.

Com estas três etapas realizadas, os riscos identificados são alocados e tratados, com a adoção de medidas mitigadoras. Assim se permite a montagem da matriz de riscos, que constitui uma das principais atividades da avaliação do projeto, envolvendo desde a identificação dos riscos, a avaliação e alocação ao longo do ciclo de vida do projeto, o impacto financeiro, as medidas de gestão destes riscos e as estratégias de mitigação.

A gestão de risco eficiente auxilia na compensação do custo de implementação e do aumento da complexidade do projeto, na medida em que o melhor aproveitamento de oportunidades colaterais e conexas de negócios e o controle de ameaças ao projeto produzam economias sistêmicas e conferem maior segurança à continuidade do acordo (ARAGÃO *et al.*, 2004).

Com base numa revisão da literatura de riscos em PPP de infraestrutura e em contratos celebrados ou em fase de licitação para o setor de transporte público, que são apresentados no Quadro 1 e Quadro 2, foram identificados diversos fatores de riscos em projetos, os quais são apresentados no Quadro 3 a seguir.

Projeto	Ano Contrato	Enquadramento PPP
Linha 4 do Metrô de São Paulo	2006	30 anos: material rodante e exploração do serviço
Linha 1 e 2 do Metrô de Salvador	2013	30 anos: implantação, operação e exploração do serviço
VLT do Rio de Janeiro	2013	25 anos: implantação, operação e exploração do serviço
VLT de Goiânia	2013	35 anos: implantação, operação e exploração do serviço
Linha 6 do Metrô de São Paulo	2014	25 anos: implantação, operação e exploração do serviço
Linha 18 do Metrô de São Paulo	2014	25 anos: implantação, operação e exploração do serviço

Quadro 1 - Contratos PPP Patrocinada em Transporte Público

Fonte: Autor

Para além de contratos de PPP Patrocinada celebrados, existem outros projetos em curso de transporte público sobre trilhos no Brasil que estão em fase de avaliação dos estudos do

Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI) ou em fase de Licitação da PPP Patrocinada.

Projeto	Fase	Enquadramento PPP
Linha Azul do Metrô de Curitiba	Licitação	Contrato de 30 anos: implantação, operação e exploração do serviço
Linha 1 do Metrô de Porto Alegre	PMI	Contrato de 30 anos: implantação, operação e exploração do serviço

Quadro 2 - PPP Patrocinada em Transporte Público na fase de Licitação ou PMI

Fonte: Autor

Nível de Risco	Categoria de Risco	Descrição
Macro	Políticos	As políticas governamentais podem impactar negativamente o projeto.
	Legislativo	Alteração no quadro legislativo geral ou no marco regulatório setorial.
	Fiscais	Alteração no marco tributário que afetem negativamente o projeto.
	Regulatório	A falta de marcos legais, alteração de tarifas e aumento das obrigações de investimento.
	Macroeconômico	Diferenças entre a inflação medida e a projetada, ou mudanças adversas das taxas e juros, ou variação cambial.
	Força maior	Ocorrência de eventos naturais ou sociais que afetem as obrigações contratuais.
Meso	Localização / Terreno	Terrenos para o projeto não disponíveis no momento necessário ou que gerem passivos imprevistos.
	Projeto/Concepção/Planejamento	Consequências adversas no desenvolvimento desses processos que impactam negativamente os custos ou nas especificação e/ou desempenho da prestação do serviço
	Aprovações	Dificuldades na obtenção de licenças necessárias gerando atraso e/ou elevação de custos.
	Construção	A infraestrutura não seja construída no prazo, ou que o custo seja maior que o orçamento, o que o projeto/concepção sejam diferentes do previsto, ou que existam defeitos latentes.
	Operação	O custo de operação varia em relação ao previsto em orçamento.
	Demanda	Variações na demanda projetada
	Rede e interface	Integração com demais modos de transporte.
	Ativos	Incremento nos custos de manutenção ou depreciação prematura
	Financeiro	Ausência de financiamento disponível ou mudanças nos parâmetros financeiros
	Tecnológico	A tecnologia pode rapidamente se tornar obsoleta diante das rápidas variações tecnológicas
Micro	Relacionamento	Falta de compromisso entre as partes
	Licitatório	Dispêndio financeiro e temporal em estudos, para além de negociações prolongadas entre concorrentes e parceiro público
	Societário	Distribuição inadequada de autoridade ou responsabilidade.

Quadro 3 - Tipos de Riscos em Projetos de PPP para o Transporte Público

Fonte: Adaptado pelo Autor de DELG (2000), GRILO *et al.* (n.d.), FRANCO e PAMPLONA (2008), ROCHA e GRILO (2010)

Embora sejam identificados diversos tipos de riscos e muitos deles sejam comuns entre diversos autores, a alocação dos riscos é subjetiva e associada a características de cada projeto. Em caso de contrato de longo prazo, como no caso das PPP de até 30 anos, a alocação dos riscos para os cenários é difícil porque são projetos de longo prazo de

maturação, devendo ser documentadas para tornar a gestão ajustadas aos diversos horizontes temporais. Como destaca GRILLO *et. al.* (n.d.) os contratos da PPP devem conter provisões apropriadas antevendo a possibilidade de mudança posterior de algum requisito. Os autores também destacam a importância das agências reguladoras, que devem fornecer o suporte ao poder público durante a fase de PMI, licitação, implantação e gestão do contrato, podendo a ação da agência contribuir para a mitigação de riscos políticos, regulatórios e legislativos.

A matriz de risco deve ser elaborada no início do estudo de viabilidade do projeto, devendo incorporar a probabilidade e gravidade de cada risco. Assim a matriz de risco constitui uma ferramenta primordial para a identificação e rastreabilidade dos riscos por meio da concorrência, negociação e celebração do contrato da PPP, sendo um dos elementos de análise do plano de negócios.

RESULTADOS

Neste artigo o objeto de estudo de caso é a análise do processo de licitação do Município de Curitiba que decorre desde o ano de 2014, para a Parceria Público-Privada, na modalidade Concessão Patrocinada, de prestação do Serviço Público de Transporte Coletivo Metroviário de Passageiros, Metrô de Curitiba. O Edital de Licitação prevê três etapas, com implantação, operação e expansão do sistema metroviário e são descritas a seguir:

Etapa I – Implantação da infraestrutura, compreendendo as obras civis, instalação de via permanente e sistemas de alimentação elétrica, de sinalização, de telecomunicações e auxiliares, aquisição de material rodante e demais ações necessárias para permitir a adequada operação de uma linha de aproximadamente 17,6 km de extensão no trecho compreendido entre o terminal CIC Sul e a estação Cabral, abrangendo, além desta, 12 (doze) estações enterradas, incluindo um pátio de estacionamento e manutenção de trens.

Etapa II – Operação do serviço de transporte público no trecho compreendido entre o terminal CIC Sul e a estação Cabral, com todas as suas estações intermediárias; compreendendo a prestação de serviços relativos às funções de operação e manutenção da linha, com o funcionamento das estações, dos terminais de integração intermodal, do CCO, do controle do acesso de passageiros e da validação de créditos de viagem, incluindo segurança operacional, pessoal e patrimonial atendendo todos os índices e critérios de qualidade definidos;

Etapa III – Expansão da concessão de operação do serviço de transporte público sobre trilhos, condicionado à prévia decisão, no trecho compreendido entre a estação Cabral e Santa Cândida, incluindo o terminal do Boa Vista.

A presente licitação, na modalidade Concorrência Internacional, tem como critério de seleção o menor valor da tarifa de remuneração a ser paga por passageiro transportado. O Anexo II ao Edital apresenta a Minuta de Contrato, sendo que o Capítulo VI, Cláusulas 35 à 38, se referem a alocação e o compartilhamento de riscos.

Numa análise dos riscos descritos na Minuta de Contrato, fez-se a distribuição do mesmos segundo os três níveis de risco anteriormente descritos: macro, meso e micro, identificando as categorias e descritivo. Verificou-se que a identificação dos riscos do Metrô de Curitiba são semelhantes aos descritos em outros contratos de PPP, havendo a inclusão de novos riscos que na verdade são desdobramentos de riscos já descritos ou muito peculiares ao projeto do Metrô de Curitiba. O Quadro 4 a seguir faz a descrição dos riscos e a alocação dos mesmos para a concessionária. Já o Quadro 5 descreve os riscos assumidos pelo poder concedente e o Quadro 6 os riscos que serão compartilhados entre o poder concedente e a concessionária.

Alocação	Categoria de Risco	Descrição
Concessionária	Macroeconômico	Aumento do custo de capital, inclusive os resultantes de aumentos de taxas de juros; variações das taxas de câmbio; possibilidade da inflação ser superior ao índice de reajuste do contrato
	Força maior	Ocorrência de eventos de força maior ou caso fortuito quando a sua cobertura seja aceite por instituições seguradoras no mercado brasileiro
	Localização / Terreno	Situação ou evento geológico; regularização perante a Prefeitura, Cartórios e demais órgãos da ocupação e exploração das áreas das estações e demais áreas desapropriadas
	Projeto/Concepção/ Planejamento	Mudanças de projetos apresentadas pela concessionária; estimativas incorretas de custos dos investimentos; estimativas incorretas do cronograma de execução dos investimentos; aumento de insumos principais; prejuízos de erros na realização das obras
	Aprovações	Atrasos decorrentes de não obtenção de autorizações, licenças e permissões exigidas para implantação e operação; infrações legais ou ofensas a regulamentação especificados projetos associados perante todos os órgãos competentes
	Construção	Novas construções realizadas sobre interferências existentes ou a construir e que não sejam apontadas nos cadastros atualmente disponíveis; prejuízos decorrentes de falha na segurança no local de obra; prejuízos causados à terceiros
	Operação	Necessidade de investimentos, aumento de custos ou despesas adicionais para garantir os indicadores de qualidade
	Ativos	Necessidade de investimentos, aumento de custos ou despesas adicionais decorrentes da elevação de custos operacionais e de manutenção dos equipamentos
	Financeiro	Aumento de custos de empréstimos e financiamentos a serem obtidos pela concessionária; diminuição das expectativas ou frustração das receitas alternativas e complementares de projetos e empreendimentos associados
	Tecnológico	Mudanças tecnológicas que não tenham sido solicitadas pelo poder concedente
Societário	Prejuízos decorrentes de riscos inerentes à atividade empresarial	

Quadro 4 - Tipos de Riscos Identificados na PPP do Metrô de Curitiba para a Concessionária

Fonte: SMAD (2014)

Alocação	Categoria de Risco	Descrição
Poder Concedente	Localização / Terreno	Prospecção e resgate arqueológicos e seus respectivos custos; atrasos e sobrecustos decorrentes das desapropriações ou da instituição de servidões e ocupações administrativas que recaiam sobre os imóveis públicos
	Financeiro	Atrasos e sobrecustos derivados da demora no aporte de recursos, pagamento da contraprestação pecuniária ou tarifa de remuneração
	Operação	Modificações nas especificações de serviço ou nos indicadores de desempenho
	Políticos	Alteração na política tarifária
	Fiscais	Criação ou majoração de tributos ou encargos legais que tenham repercussão direta nas receitas e despesas da concessionária, à exceção da tributação sobre a renda

Quadro 5 - Tipos de Riscos Identificados na PPP do Metrô de Curitiba para o Poder Concedente

Fonte: SMAD (2014)

Alocação	Categoria de Risco	Descrição
Compartilhado	Força maior	Ocorrência de comoções sociais e protestos públicos que impeçam a prestação do serviço ou a cobrança da tarifa.
	Demanda	Não realizam da demanda projetada pelo poder concedente

Quadro 6 - Tipos de Riscos Identificados na PPP do Metrô de Curitiba a serem Compartilhados entre a Concessionária e o Poder Concedente

Fonte: SMAD (2014)

Da distribuição de riscos acima descrita, destaca-se que cabe a concessionária a maior parte dos riscos e que são relacionados ao negócio em si, incluindo a engenharia e a administração econômica-financeira e operacional. Os riscos do poder concedente são relacionados a ações governamentais, como a viabilização dos espaços físicos, de recursos financeiros e das intervenções políticas e/ou fiscais. Já existem dois tipos de riscos que são compartilhados entre as partes, os de força maior não coberto pelo seguros e que foram incluídos devido aos protestos que decorreram em 2013 sobre a tarifa de transporte público, e o de demanda que está presente em quase todos os contratos de Concessão Patrocinada de transporte público no mundo.

Cabe destacar que o risco de demanda é muito peculiar no provimento de transporte público. Como todo o sistema é dimensionado para uma demanda pelos serviços, desde áreas, edificações, material rodante, pessoal e demais aspectos relacionados à infraestrutura e operação do serviço, todo o plano de negócios é estruturado sobre a demanda, sendo que variações na mesma, positivas ou negativas, geram reflexos no desempenho dos serviços, como impactos na qualidade de serviços ou falta de sustentabilidade econômica, dado que parte da remuneração da concessionária advém da receita operacional. Assim se verifica que em Curitiba e na maioria dos contratos Concessão Patrocinada de transporte público, o risco de demanda é compartilhado entre o poder concedente e a concessionária através de medidas mitigadoras que podem minimizar o efeito do risco da demanda, mas nunca eliminá-lo.

No contrato de Concessão Patrocinada do Metrô de Curitiba a Minuta de Contrato descreve três bandas de compartilhamento de riscos, que foram baseadas nos contratos celebrados pela Secretaria de Transportes Metropolitanos do Estado de São Paulo para a Concessão Patrocinada da Linha 6 e Linha 18 do Metrô de São Paulo.

No caso da Licitação do Metrô de Curitiba, os interessados farão uma análise global dos riscos propostas em Minuta de Contrato e apresentadas neste artigo, analisando a sua influência no plano de negócios, propondo eventualmente novos riscos ou outras situações de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato não previstas pelo Município de Curitiba. Neste contexto, é indispensável que os dispositivos contratuais que abordam o tema riscos, inclusive encerrando previsões que, ao tempo em que asseguram direitos à parte afetada pela ocorrência do evento que induz ao desequilíbrio, materializam deveres impostos à contraparte para garantir e restabelecer a manutenção do equilíbrio entre-receitas e encargos da concessão.

CONCLUSÕES

A utilização de contratos de concessão na modalidade PPP surgiu como uma modalidade contratual para provimento de infraestrutura. Este contrato é celebrado entre o poder concedente e o parceiro privado, sendo um acordo de cooperação entre os mesmos para a realização de atividades tradicionalmente providas pelo setor público, em que a participação privada viabiliza o cumprimento das funções do Estado e a provisão eficiente de serviços.

Na modalidade de contrato por PPP a repartição dos riscos entre o parceiro público e o parceiro privado é um dos pontos cruciais na análise do plano de negócios do projeto, no entanto a descrição do compartilhamento dos riscos nos contratos de PPP não é especificada por lei, cabendo no momento de redação contratual, identificar cláusula prevendo a repartição objetiva dos riscos entre as partes.

Numa revisão da literatura e dos contratos na modalidade concessão patrocinada de projetos similares para transporte público, foram identificadas abordagens para a gestão de riscos que permitem identificar os riscos e atribuir responsabilidades sobre os mesmos, através de uma análise qualitativa e quantitativa, auxiliando assim a redação dos contratos.

No estudo de caso da Concessão Patrocinada do Metrô de Curitiba, foi analisada a Minuta de Contrato elaborada pelo Município de Curitiba, fazendo uma análise dos riscos identificados nos três níveis de risco macro, meso e micro e de seu compartilhamento entre o parceiro público e privado.

Verificou-se que, como em demais contratos de concessão patrocinada, a maioria dos riscos identificados são alocados à concessionária e relacionados a engenharia e administração econômica-financeira e operacional, cabendo ao poder concedente riscos de disponibilidade de espaço, riscos financeiros públicos, políticos e/ou fiscais. Quanto aos riscos compartilhados, o risco de demanda é assumido por ambos, sendo à demanda o elemento de sustentabilidade de toda a infraestrutura de operação do transporte público, pelo que na fase de Minuta de Edital foram descritas as regras de compartilhamento por bandas de demanda, tendo sido utilizadas as mesmas dos contratos de concessão patrocinada do Metrô de São Paulo.

Destaca-se que os interessados na PPP do Metrô de Curitiba deverão elaborar outras cláusulas específica de riscos não descritas na Minuta de Contrato, de maneira que todas as etapas de gestão do risco, especificamente quantificação, mitigação e alocação, sejam contempladas dado que os riscos geram impactos em todo o empreendimento o contrato, e no caso específico do Metrô de Curitiba, na implantação, operação e ampliação do sistema metroviário.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARAGÃO, Alexandre Santos de. **As parcerias público-privadas – PPPs no direito positivo Brasileiro**. Revista dos Tribunais, v. 94, nº 839, p. 11-46, 2005.

ARAGÃO, J.J.G; BRASILEIRO, O.L.N., M. L.; MAIA, J. R.; MARAR, R.O.; FILHO, C. A; RODRIGUES, E. **Parcerias Sociais para o Desenvolvimento Nacional**, 2004. Disponível em:

<<http://www.ppp.mg.gov.br/Modelos%20alternativos%20com%20enfase%20na%20infra%20-%20SPI.pdf>>. Acesso em: 07 out. 2014.

ARAGÃO, J.J.G; MORAIS, A.C.; DIAS, F.A.O.P; MARTINS, F.G.D.; HOLANDA, J.F.; PORFÍRIO, M.; CÂMARA, M.T.. **Parceria Público-Privada: Procedimento de avaliação qualitativa de riscos como ferramenta para desenho de contratos**.. Disponível em: <<http://portal2.tcu.gov.br/portal/pls/portal/docs/2054452.PDF>>. Acesso em: 07 out. 2014.

ARTHUR ANDERSEN & LSE. **Value for money drivers in the private finance initiative**. Disponível em: <<http://kenniscentrumpps.econom-i.com/nl/pps/pdf/value.pdf>>. Acesso em: 07 out. 2014.

BING, L. *et al*. The allocation of risk in PPP/PFI construction projects in the UK. **International Journal of Project Management**, v. 23, p. 25-35, 2005. Disponível em: <<http://www.sciencedirect.com>>. Acesso em: 07 out. 2014.

BORGES, Luiz Ferreira Xavier; NEVES, César das. Parceria Público-Privadas: Riscos e Mitigação de Riscos em Operações Estruturadas de Infra-Estrutura. **Revista do BNDES**, v. 12, nº 23, p. 73-118, Junho, 2005.

CARVALHO FILHO, José dos Santos. **Manual de direito administrativo**. 16ª ed. Rio de Janeiro: Lume Juris, 2006.

COMISSÃO EUROPEIA. Diretrizes para parcerias público-privadas bem sucedidas, 2003. Disponível em: <<http://www.ppp.mg.gov.br/download/diretrizes.pdf>>. Acesso em: 07 out. 2014.

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT AND LOCAL GOVERNMENT. **Risk Assessment: Public Private Partnership Guidance Note 11**. Dublin, 2000.

FERIANCIC, Gabriel. As parcerias público privadas em transporte público. In: **Seminário Nacional da NTU**, Brasília, 2011.

FRANCO, Viviane Gil; PAMPLONA, João Batista. Alocação de Riscos em Parcerias Público-Privadas no Brasil. **Revista Econômica do Nordeste**, v. 39, nº 1, p. 25-45, Fortaleza, 2008.

GRILO, Leonardo; MELHADO, Sílvio; SILVA, Sérgio A. R.; HARDCASTLE, Cliff; PIRES JÚNIOR, A. B. **A implementação de parcerias público-privadas como alternativa para a provisão de infra-estrutura e serviços públicos no Brasil: visão geral**. Disponível em: http://www.ppp.es.gov.br/_midias/pdf/91-4b4477c456a43.pdf. Acesso em: 7 out. 2014.

JORION, P. Value at risk: a nova fonte de referência para o controle do risco de mercado. São Paulo: Bolsa de Mercadorias & Futuros, 1998.

LEI Nº 11.079, DE 30 DE DEZEMBRO DE 2004.

MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO, ORÇAMENTO E GESTÃO. **Modelos alternativos de financiamento com ênfase em infra-estrutura: Parcerias público-privadas, uma abordagem metodológica**. Brasília, nov. 2002, 30 p. Disponível em: <<http://www.ppp.mg.gov.br/Modelos%20alternativos%20com%20enfase%20na%20infra%20-%20SPI.pdf>>. Acesso em: 07 out. 2014.

PMI. **A guide to the project management body of knowledge (PMBOK guide), 4nd edition**. Newton Square, 2008.

ROCHA, Gustavo Eugenio Maciel; GRILO, Leonardo. PPP - Parcerias Público-Privadas. In: **Curso Parceria Público-Privadas, Governo do Espírito Santo**, Vitória, 2010.

SALLES, C; SOLLER; A.; VALLE, J; RABECHINI, R. **Gerenciamento de riscos em projetos**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2006.

SECRETARIA MUNICIPAL de ADMNISTRAÇÃO. **Edital de Licitação do Metrô de Curitiba**. Prefeitura Municipal de Curitiba, 2014.

VALERIANO, Dalton. **Gerência em Projetos: pesquisa, desenvolvimento e engenharia**. São Paulo: Makron Books, 1998.