

Informativo de Projetos

14 de dezembro

Programa de Investimentos em Logística Portuária e Alternativas de Financiamento

Introdução. A forte expansão do comércio internacional nas últimas décadas provocou um impacto considerável no transporte marítimo, impondo profunda transformação tecnológica e organizacional no setor portuário. Nesse contexto, ocorreu uma reavaliação dos modelos de administração portuários então vigentes e a disseminação de novos modelos. No Brasil, as alterações propiciadas pela Lei dos Portos de 1993, pelo Decreto 6.620 de 2008 e regulamentos correlatos, deram início à modernização na plataforma regulatória e, conseqüentemente, aumento na eficiência e produtividade do setor portuário. No entanto, os avanços alcançados ficaram aquém do requerido para adequar os portos brasileiros as novas exigências do comércio internacional, subsistindo graves gargalos ao desenvolvimento da atividade portuária nacional, a qual movimenta um volume próximo de 90% da totalidade das exportações brasileiras.

Programa de Investimentos em Logística: Portos. A fim de fazer frente aos investimentos necessários para ampliação e modernização da capacidade portuária brasileira, em 6 de dezembro de 2012 o Governo Federal anunciou o Programa de Investimentos em Logística - Portos, e editou a Medida Provisória No. 595 (“MPV 595”), em linha com os esforços de equacionar os principais gargalos do setor portuário nacional e proporcionar maior eficiência e competitividade às atividades relacionadas. Em linhas gerais, o programa prevê um novo marco regulatório

para os portos brasileiros, fortemente centrado no incentivo à iniciativa privada e na flexibilização do setor portuário, na tentativa de viabilizar um expressivo aumento nos investimentos. As novas regras tendem a acelerar os processos de concessão, arrendamento a autorização relacionados ao setor portuário, oferecendo maior agilidade, eficiência e segurança jurídica para os investidores e financiadores de projetos portuários. Dentre as principais medidas apresentadas no âmbito do Programa de Investimentos em Logística – Portos, destacamos os seguintes pontos:

- **Novos Terminais de Uso Privado (“TUP”):** retira-se a exigência de carga própria como pré-requisito para a construção e operação do TUP, o que tende a destravar novos investimentos. Parceiros privados interessados em obter a autorização para a construção de um TUP poderão requerê-la à ANTAQ, que deverá dar ampla e imediata publicidade aos requerimentos. Havendo mais de um interessado na construção, operação e exploração de um mesmo TUP, a autorização deverá ser precedida de chamada e processo seletivo público. Após definido o vencedor do certame, a autorização para o TUP será formalizada por meio de contrato de adesão entre o Poder Concedente e o respectivo autorizatário, por um prazo de 25 anos, podendo ser renovado por períodos sucessivos, sem previsão de reversão dos bens ao Poder Concedente

Tópico

Programa de Investimentos em Logística Portuária e Alternativas de Financiamento

Assunto: Em linha com os esforços do Governo Federal de equacionar os principais gargalos do setor portuário e proporcionar maior eficiência e competitividade às atividades portuárias, inclusive por meio da maior participação de parceiros privados no setor, em 6 de dezembro de 2012, o Governo Federal anunciou o Programa de Investimentos em Logística: Portos, e editou a Medida Provisória No. 595 (“MPV 595”), a fim de fazer frente aos investimentos necessários para ampliação e modernização da capacidade portuária (estimados em R\$54,2 bilhões até 2017).

(como ocorre nos casos de concessão ou arrendamento dentro do Porto Organizado).

- **Concessão de Porto Organizado e Arrendamento de Instalação Portuária (bens públicos):** o Porto Organizado e as Instalações Portuárias localizadas dentro da área do Porto Organizado permanecem sujeitos à celebração de contrato de concessão ou arrendamento, respectivamente, sempre precedidos de licitação para a transferência para a iniciativa privada. Entretanto, com as novas regras, o critério de julgamento para a seleção do concessionário ou arrendatário passa a ser a maior movimentação de carga com a menor tarifa, e não mais o valor da outorga a ser pago ao Poder Concedente. A MPV 595 ainda prevê a possibilidade de concessão total do Porto Organizado (na modalidade “porteira fechada”), por meio da qual o concessionário fica responsável pela construção, operação, manutenção e exploração da totalidade da atividade portuária a ser realizada dentro do Porto Organizado. De acordo com recentes informações divulgadas pelo Governo Federal, ao menos quatro portos deverão ser concedidos à iniciativa privada em leilões programados já para o primeiro semestre de 2013: Manaus (AM), Ilhéus (BA), Águas Profundas (ES) e Imbituba (SC).
- **Programa Nacional de Dragagem:** a contratação dos serviços e obras de dragagem também foi reformulada com a MPV 595. Os contratos com empresas de dragagem para obras e serviços de engenharia destinadas ao aprofundamento, alargamento ou expansão de áreas portuárias, com o objetivo de manter as condições de profundidade e segurança estabelecidas no projeto implantado (chamada “dragagem por resultado”), passam a ter prazo de vigência de 10 anos. Pela legislação anterior, o prazo máximo de tais contratos era de 5 anos. Ainda, na contratação de dragagem por resultado, é obrigatória a prestação de garantia pela empresa contratada para a realização do serviço. Tal obrigação de prestação de garantia contribuiu para a bancabilidade de novos projetos portuários, pois permite a alocação adequada do risco à parte mais apta a absorvê-lo (no caso, a empresa de dragagem prestadora do serviço). O sucesso deste programa é de fundamental importância para o aprimoramento do fluxo e eficiência da operação portuária. Para tanto, aproximadamente R\$ 3,8 bilhões

serão destinados pelo PAC para o programa de dragagem.

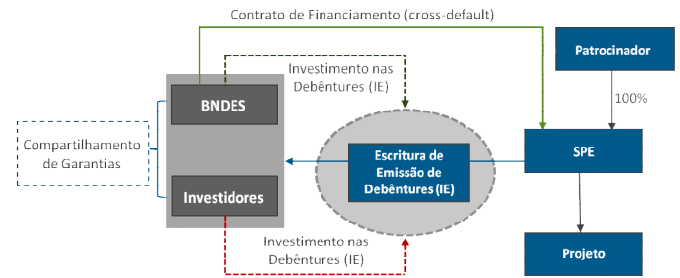
- **Reorganização Institucional:** outras ações no âmbito do Programa de Investimentos em Logística - Portos estão relacionadas à questões de planejamento, como a reorganização institucional do setor e a integração logística entre modais. A Secretaria de Portos da Presidência da República (“SEP”) ficará responsável pela centralização do planejamento portuário, além de portos marítimos, fluviais e lacustres. Haverá ainda intervenção na gestão das Companhias Docas estaduais, que passarão a seguir uma política de metas definidas pela SEP.
- **Investimentos Públicos e do BNDES:** o BNDES disponibilizou uma linha de crédito para o programa de portos, através do qual as empresas e investidores interessados em desenvolver projetos portuários poderão obter financiamentos de até R\$35 bilhões do Banco (do total dos investimentos de R\$54,2 bilhões previstos pelo Governo Federal para serem realizados até 2017 no setor portuário). Tais valores deverão ser disponibilizados diretamente pelo BNDES ou mediante contratos de repasse celebrados entre as empresas e os bancos privados / agentes repassadores de recursos do BNDES. Não obstante, atualmente existe um consenso que a forte dependência do BNDES não é uma situação sustentável ou mesmo desejável frente às necessidades de investimento do país, sendo necessário se repensar o modelo de financiamento de longo prazo para novos projetos de infraestrutura portuários, com maior participação de fontes privadas.

Vale ressaltar que as mudanças no marco regulatório introduzidas pela MP 595 (inclusive os pontos detalhados nos itens acima) ainda encontram-se sujeitas à aprovação do Congresso, e, portanto, sujeita à eventuais alterações nos seus termos e condições. Certas matérias relacionadas à MP 595 (como por exemplo, a renovação de concessões que já expiraram ou estão prestes a expirar e questões relacionadas ao regime diferenciado para contratação de mão de obra em Porto Organizado e TUP) também deverão ser objeto de regulamentação específica a ser editada pelo Governo Federal.

Tendências para o Financiamento de Projetos Portuários no Brasil. A fim de complementar os recursos públicos e financiamentos do BNDES necessários para a expansão e modernização do setor portuário, entendemos

que será fundamental a participação ativa dos bancos, instituições financeiras, fundos de investimentos e demais investidores privados, como opção para captação de novas fontes de recursos para investimentos de longo prazo em projetos de infraestrutura portuária. Apresentamos abaixo uma breve descrição dos principais mecanismos que poderão utilizados para financiar tais projetos:

- **Project Finance (funding tradicional):** modelo para financiamento de empreendimentos por meio de um exercício de engenharia jurídico-financeira, que permite que as partes envolvidas possam realizá-lo assumindo diferentes responsabilidades, ou diferentes combinações de risco e retorno. Usualmente estruturado por meio de um contrato de financiamento tradicional celebrado entre o Banco (ou sindicato de Bancos) e a Sociedade de Propósito Específico (“SPE”) constituída para o projeto.
- **Debêntures de Infraestrutura:** benefício Fiscal instituído pela Lei 12.431/2011. Aplica-se a debêntures emitidas por SPEs, constituídas para implementar projetos específicos na área de infraestrutura, considerado como prioritário pelo Poder Executivo Federal. As SPEs, interessadas na adesão aos benefícios instituídos pela Lei 12.431/2011, que possuam projetos de investimento na área de infraestrutura portuária marítima, deverão requerer a aprovação da SEP para implementação de tais projetos. A Portaria SEP/PR nº 009/2012 estabelece os requisitos para aprovação de projetos investimentos considerados como prioritários na área de infraestrutura portuária marítima.
- **Project Finance + Debêntures de Infraestrutura (Financiamento Misto):** o financiamento de projetos portuários pode-se dar também por meio de uma combinação da estrutura de financiamento tradicional com a captação no mercado de capitais, inclusive por meio da participação do BNDES. A participação do BNDES nas estruturas de financiamento que envolvam também a emissão de debêntures de infraestrutura busca aumentar a percepção de segurança por parte dos investidores e fomentar o desenvolvimento do mercado de capitais local, ao mesmo tempo em que amplia a quantidade de recursos disponíveis para realização de projetos de infraestrutura portuária no país.



Esquema ilustrativo de financiamento misto incluindo o BNDES

- **Financiamentos Externos:** organismos como IFC (*International Finance Corporation*), IDB (*Inter-American Development Bank*) e IBRD (*International Bank of Reconstruction and Development*), têm participação ativa no mercado de Project Finance no Brasil, principalmente com a oferta de empréstimos sindicalizados (A/B loans). Usualmente esse tipo de *funding* é utilizado para financiar itens não comumente financiados por *players* nacionais, ou ainda no caso de financiamento em dólar para projetos portuários com componentes e equipamentos importados.
- **Condições para Obtenção de Financiamento para Projetos Portuários:** em linhas gerais, a modelagem de um projeto portuário deve sempre levar em conta certas condições básicas relacionadas à sua bancabilidade, alocação de riscos e estrutura de garantia, as quais são usualmente utilizadas em qualquer modalidade de financiamento para projetos desta natureza:
 - ✓ a beneficiária deve ser uma Sociedade por Ações com o propósito específico de implementar o projeto financiado (SPE), e constituída para segregar os fluxos de caixa, patrimônio e riscos do projeto portuário;
 - ✓ os fluxos de caixa esperados do projeto portuário devem ser claramente demonstráveis (por meio de contratos ou projeções baseada em histórico de operações), e suficientes para saldar os financiamentos;

- ✓ receitas futuras do projeto devem ser vinculadas, ou cedidas, em favor dos financiadores; e

- ✓ estruturação de pacote de garantias compatível com a natureza e os riscos do projeto portuário, podendo incluir garantias reais sobre os ativos do projeto, bem como obrigações de aporte up-front dos patrocinadores (*sponsors*), ou em momentos críticos do projeto (por exemplo, por meio de um *Equity Support Agreement* – ESA ou um Contrato de Realização de Dívida Subordinada).

Para mais informações e para obter os nossos Informativos da Área Bancária anteriores, favor entrar em contato com um de nossos profissionais abaixo.

Eduardo Lima

+55 (11) 2504-4238

elima@mayerbrown.com

Luis Felipe Bourg

+55 (11) 2504-4283

lbourg@mayerbrown.com