

O Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil abriu consulta pública sobre minuta de portaria que apresenta uma proposta de política de cobertura cambial para os contratos de parceria no setor aeroportuário.

A consulta iniciou-se no dia 10 e perdurará até o dia 20 de fevereiro. Os interessados poderão contribuir durante todo esse período. O documento, bem como o formulário para o encaminhamento das sugestões podem ser acessados pelo link: <http://www.transportes.gov.br/cobertura-cambial.html>.

Para auxiliar a compreensão sobre os principais conceitos e sobre a lógica de funcionamento do Mecanismo de Cobertura Cambial apresentado, foi elaborada a lista de “perguntas e respostas” a seguir, que se destina a fomentar a participação de todos os interessados em trazer sugestões e aprimoramentos para o modelo.

PERGUNTAS E RESPOSTAS SOBRE O MECANISMO DE COBERTURA CAMBIAL

1) Por que prever um mecanismo de proteção cambial para contratos de concessão?

O cenário de financiamento dos contratos de parceria no país tem se caracterizado pela redução da participação de linhas subsidiadas, a exemplo do que tem sido anunciado pelo BNDES, em sua nova política de crédito para a infraestrutura. Sob esse contexto, é de grande importância que se explorem novas fontes de “funding” para os projetos, inclusive estrangeiras. A adoção de uma política de cobertura cambial facilitaria a captação de recursos em diferentes moedas e fortaleceria a financiabilidade dos diversos projetos que o Governo Federal já lançou e ainda pretende lançar.

2) Sobre o que especificamente trata a portaria do Ministério dos Transportes?

A minuta de portaria que está em consulta pública traz as diretrizes que seriam observadas pelo Ministério e pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC na aplicação do mecanismo de cobertura cambial para as concessões de aeroportos. É uma maneira de uniformizar práticas e conceitos e sinalizar aos interessados o intuito do Governo de implantar uma política voltada para ampliar o leque de opções e de fortalecer a financiabilidade dos seus contratos de parceria.

3) Qual é o objetivo da política contida na portaria do Ministério dos Transportes?

O objetivo da política proposta é o de fomentar novas fontes de financiamento para o setor de infraestrutura aeroportuária no Brasil, por meio de um mecanismo que facilite a captação de recursos no exterior. Para tanto, o modelo proposto prevê a possibilidade de que os efeitos da variação cambial sobre parte dos financiamentos em moeda estrangeira tomados em um projeto sejam distribuídos entre o Poder Público e o respectivo concessionário.

Mas vale destacar que o mecanismo proposto incidirá apenas sobre o financiamento tomado pelo concessionário (“debt”), e não, sobre o capital dos seus acionistas (“equity”).

4) Como o mecanismo de cobertura cambial funciona?

O mecanismo, conforme indicado na minuta de portaria, funcionaria em três etapas:

- a) **acionamento** ou **ativação**: é quando o mecanismo passa a valer sobre um financiamento tomado pelo concessionário em moeda estrangeira;
- b) **apuração e compensação**: é quando as variações sobre o câmbio são apuradas e quando elas começam a ser compensadas (para mais ou para menos) sobre o montante que o concessionário deveria pagar, a título de contribuição ou outorga variável, para o FNAC;
- c) **esgotamento**: é quando as apurações relativas à variação do câmbio deixam de ser computadas, mas as compensações permanecem, para esgotar eventual saldo remanescente creditado em favor de alguma das partes do contrato de concessão.

5) Sobre qual montante do financiamento de longo prazo o mecanismo poderá incidir?

O montante máximo que poderá ser coberto pelo mecanismo cambial variará de acordo com cada projeto, e será determinado pelo Ministério dos Transportes e pela ANAC. Em relação, por exemplo, aos quatro aeroportos da última rodada de concessão, os valores preliminarmente propostos seriam de:

- a) US\$ 150.000.000,00 (cento e cinquenta milhões de dólares) para o Aeroporto de Porto Alegre – Salgado Filho;
- b) US\$ 180.000.000,00 (cento e oitenta milhões de dólares) para o Aeroporto de Salvador – Deputado Luís Eduardo Magalhães;
- c) US\$ 75.000.000,00 (setenta e cinco milhões de dólares) para o Aeroporto de Florianópolis – Hercílio Luz; e
- d) US\$ 110.000.000,00 (cento e dez milhões de dólares) para o Aeroporto de Fortaleza – Pinto Martins.

6) O mecanismo de cobertura cambial é obrigatório?

Não. O mecanismo reflete apenas uma política destinada a ampliar as potenciais fontes de financiamento para os projetos, de maneira que concessionário poderá, a seu critério, ativá-lo ou não.

7) Quando o concessionário poderá ativar o mecanismo?

A ativação do mecanismo dependerá da solicitação do concessionário, a qual poderá ser feita, de acordo com a minuta de portaria submetida à consulta pública, apenas dentro dos sete primeiros anos contados da assinatura do contrato de concessão.

8) Como ocorrerá a ativação do mecanismo?

Para ativar o mecanismo, prevê-se que o concessionário deverá apresentar ao Poder Concedente, observado o período dos sete primeiros anos da concessão, a indicação do(s) financiamento(s) em moeda estrangeira tomado(s), com informações relativas, por exemplo, ao montante da dívida e ao seu fluxo, à moeda utilizada, aos prazos de pagamento etc. O concessionário também deverá declarar que os recursos contratados serão destinados exclusivamente à realização de investimentos em bens reversíveis ou para o pagamento das contribuições ou outorgas variáveis previstas no contrato de concessão. A partir do encaminhamento correto desses documentos, o mecanismo seria considerado ativado.

9) Por quanto tempo o mecanismo vigorará, uma vez que for ativado?

O prazo máximo em que o mecanismo cambial funcionará deverá variar conforme cada projeto. Mas é importante entender que o período de “apuração e compensação” terminaria antes do fim do contrato de concessão (por exemplo, em se tratando dos quatro aeroportos já em licitação, este período seria de 10 anos antes), para que se desse margem ao “esgotamento” de eventuais saldos remanescentes relacionados à aplicação do mecanismo, no restante do prazo contratual.

10) O concessionário pode tomar financiamentos por prazo superior ao período de apuração (isto é, aquele que se encerra antes do fim da vigência da concessão)?

Sim. Mas as parcelas do principal e os juros do financiamento em moeda estrangeira que vencessem depois de tal período ficariam, de acordo com as regras indicadas na minuta de portaria, fora da cobertura do mecanismo, não entrando no cálculo de quaisquer compensações.

11) O concessionário pode tomar mais de um financiamento, caso o mecanismo seja ativado?

Sim. O concessionário poderá tomar quantos financiamentos desejar. Todavia, apenas os montantes máximos admitidos para cada projeto estariam sujeitos à cobertura indicada na minuta de portaria.

12) Os financiamentos sujeitos ao mecanismo precisam estar em alguma moeda específica?

Não. O concessionário pode contratar o financiamento em qualquer moeda estrangeira. Todavia, o mecanismo adotará como referência apenas a variação do dólar (US\$) frente ao real (R\$).

13) O mecanismo alterará as tarifas a serem pagas pelo usuário?

Não. O mecanismo não repercutirá sobre as tarifas dos usuários, que serão mantidas inalteradas. O que é ajustável, para mais ou para menos, conforme a variação cambial, é o valor da contribuição ou outorga variável que o concessionário pagaria anualmente ao FNAC.

14) A publicação do mecanismo altera as regras dos leilões dos 4 aeroportos em andamento?

Não. O mecanismo traduz uma política ministerial e configura uma opção que poderia vir a ser utilizada pelos futuros concessionários de aeroportos, caso eles desejassem ativá-lo.

15) Exemplo ilustrativo da aplicação do modelo

Considere-se que numa concessão aeroportuária esteja previsto o pagamento, para o Poder Concedente, de uma outorga variável de 5% da receita bruta arrecadada anualmente pela SPE.

Se o concessionário desejar ativar o mecanismo, ele terá uma cobertura de até o valor máximo admitido, por exemplo: US\$ 100 Mi. Lembre-se de que, em tese, o concessionário poderia contratar um financiamento em valor maior que os US\$ 100 Mi, mas apenas essa parcela ficaria sujeita aos efeitos do mecanismo.

Nesse sentido, mensalmente, serão apuradas as variações do dólar frente ao real, comparativamente à evolução de um “benchmark”, formado por IPCA + fator%. As diferenças da evolução do câmbio versus “benchmark” vão se acumulando, para mais ou para menos, até o dia de pagamento da outorga variável, tendo por referência aqueles US\$ 100 Mi.

O resultado disso é que o concessionário passará a poder pagar até 10% do valor da receita bruta (isto é, equivalente ao dobro da outorga variável), ou então, poderá deixar de pagá-la (o que significa 0% do valor da outorga variável), a cada ano, conforme o dólar se desvalorize ou se valorize frente ao real. A faixa de 0% a 10%

corresponde ao intervalo que funcionaria durante todo o período de apuração e compensação, para mitigar os efeitos da variação cambial.

Pode ser, ainda assim, que frente a uma grande valorização ou desvalorização do real, essa faixa não fosse suficiente para compensar os créditos das partes, os quais seriam então registrados em uma espécie de “conta gráfica”, denominada de “saldo do mecanismo cambial” ou SMC.

Conseqüentemente, nos 10 anos finais até o término da concessão – que é quando as variações cambiais deixam de ser computadas, ou seja, cessa o período de “apuração e compensação” –, as compensações sobre o valor da outorga variável continuariam sendo feitas até o esgotamento do eventual saldo remanescente em favor de alguma das partes.

Ao término do período de esgotamento, e com o fim do contrato de concessão, porém, é importante mencionar que eventuais saldos que não tiverem sido esgotados serão considerados extintos, independentemente de quem seja o seu credor (o concessionário ou o Poder Concedente).

Um exemplo numérico do funcionamento do mecanismo está disponível neste site (www.projetocrescer.gov.br).