

**Com o *performance bond*, já comum no setor privado, a seguradora fiscaliza as obras para que os prazos e os custos sejam respeitados, fechando as brechas às falcatruas**

Por Marcelo Sakate

Uma das ferramentas mais eficazes para tapar as brechas do superfaturamento e da corrupção nas obras públicas é o seguro-garantia, ou *performance bond*. Nos Estados Unidos, ele existe há mais de 100 anos. Nenhuma grande obra começa a sair do papel antes de estar coberta por um seguro. Assim, a própria seguradora, interessada em conter eventuais perdas, faz toda a fiscalização do andamento do projeto, assegurando que os prazos e os custos previstos sejam cumpridos. No Brasil, a contratação do seguro-garantia está prevista na Lei de Licitações, de 1993, mas como uma decisão facultativa. Algumas agências reguladoras, como a Aneel (do setor elétrico), exigem que a salvaguarda esteja presente nos contratos de concessão. Mas, mesmo quando o seguro-garantia é acionado, nem sempre age com eficácia. A razão é que há diferenças fundamentais em relação a países onde o mecanismo cumpre de fato seus objetivos: a quantia a ser liberada pela seguradora equivale a até 10% do valor do projeto, o que muitas vezes é insuficiente para assegurar a sua conclusão. Nos Estados Unidos, o *performance bond* é obrigatório em obras públicas cujo orçamento supere 100 000 dólares, e a cobertura chega a 100%. Há um projeto no Senado brasileiro que amplia essa proteção a 100%.

Por aqui, a cobertura já deu mostras de eficácia no setor privado. Um exemplo é a CCR, que está entre os maiores grupos de infraestrutura do país. Um de seus principais projetos é a construção do terminal 2 do Aeroporto de Confins, na região metropolitana de Belo Horizonte. Ele deve ficar pronto até o fim do ano, depois que houve atraso na obtenção do licenciamento. A BH Airport, consórcio que administra o aeroporto e no qual a CCR possui 75% de participação, negocia o ajuste do prazo com a Anac, a agência reguladora do setor de aviação, mas conta com o seguro-garantia como proteção. Tamanha preocupação das companhias privadas se justifica. O planejamento operacional e financeiro é feito em cima de prazos que precisam ser respeitados à risca. Atrasar em um ano a entrada em operação de uma linha industrial afeta a rentabilidade do investimento. As empresas dispõem-se até a pagar a mais pela apólice para que, em caso de imprevisto, a cobertura seja equivalente ao valor total da obra. O custo sobe, mas evita o atraso. É o raciocínio oposto à alegação mais comum de quem é contra o seguro-garantia na esfera pública, de que ele encarece o projeto, mas omitindo o fato de que, na maioria das vezes, este não fica pronto, com prejuízo ainda maior para a sociedade. Sem falar nas manipulações feitas nos contratos para dar margem à corrupção.

**Fonte:** Revista Veja, em 18.01.2016. [Resenha Eletrônica](#)