

2038	2.450.402.743	2.450.402.743	
2039	2.396.808.112	2.396.808.112	
2040	2.217.420.348	2.217.420.348	
2041	2.252.689.534	2.252.689.534	
2042	1.952.338.011	1.952.338.011	
2043	1.663.352.142	1.663.352.142	
2044	1.269.411.788	1.269.411.788	
2045	0.858.324.392	0.858.324.392	

2046	0.312.286.915	0.312.286.915	
2047	9.860.564.363	9.860.564.363	
2048	9.234.085.864	9.234.085.864	
2049	8.683.486.536	8.683.486.536	
2050	8.041.274.493	8.041.274.493	
2051	7.614.849.737	7.614.849.737	
2052	6.885.469.253	6.885.469.253	
2053	6.323.592.022	6.323.592.022	
2054	5.594.432.973	5.594.432.973	
2055	5.024.256.881	5.024.256.881	
2056	4.358.176.689	4.358.176.689	
2057	3.774.822.555	3.774.822.555	
2058	3.077.819.321	3.077.819.321	
2059	2.621.056.864	2.621.056.864	
2060	1.957.241.507	1.957.241.507	
2061	1.590.587.861	1.590.587.861	
2062	1.011.663.374	1.011.663.374	
2063	0.562.593.485	0.562.593.485	
2064	9.962.984.172	9.962.984.172	
2065	9.590.550.446	9.590.550.446	
2066	9.079.612.261	9.079.612.261	

2067	8.734.906.744	8.734.906.744	
2068	8.316.503.236	8.316.503.236	
2069	7.969.386.259	7.969.386.259	
2070	7.521.267.124	7.521.267.124	
2071	7.502.106.951	7.502.106.951	
2072	7.098.501.940	7.098.501.940	
2073	6.829.440.441	6.829.440.441	
2074	6.568.839.367	6.568.839.367	
2075	6.377.501.677	6.377.501.677	
2076	6.133.187.097	6.133.187.097	
2077	6.064.723.852	6.064.723.852	
2078	5.839.706.273	5.839.706.273	
2079	5.738.981.163	5.738.981.163	
2080	5.627.219.529	5.627.219.529	
2081	5.658.529.729	5.658.529.729	
2082	5.503.729.824	5.503.729.824	
2083	5.549.555.924	5.549.555.924	
2084	5.391.702.996	5.391.702.996	
2085	5.287.684.197	5.287.684.197	

ANEXO II
RISCOS FISCAIS
Conforme art. 4º, § 3º, da Lei Complementar nº 101, de 04.05.2000

I - INTRODUÇÃO

Este anexo tem como objetivo explicitar os principais riscos fiscais na execução do orçamento de 2012, em conformidade com o parágrafo 3º, artigo 4º da Lei Complementar Federal nº 101, de 04 de maio de 2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal).

Os riscos fiscais não se restringem somente aos passivos contingentes decorrentes de ações judiciais; eles englobam também riscos macroeconômicos acerca da realização da receita ou acerca do incremento da despesa, bem como variações nos determinantes da dívida pública, com consequente impacto no serviço da dívida.

Os passivos decorrentes de ações judiciais englobam todas as demandas judiciais contra o Estado – Administração Direta e Indireta – em que não há decisão definitiva sobre a ação, seja quanto ao mérito ou ao valor devido, e que, portanto, não constituíram precatórios ainda ou seus efeitos não foram incorporados na elaboração do orçamento de 2012. Esses passivos contingentes podem impactar a despesa orçada, mas também podem reduzir a receita orçamentária, nos

casos em que se questiona a cobrança de impostos, com repercussões que extrapolam um caso específico.

Por último, a adesão do Governo estadual ao regime especial de pagamento de precatórios, instituído pela Emenda Constitucional nº 62, afastou o risco e sequestro de receitas e outras sanções enquanto o Estado estiver adimplente com o regime. Porém, há três ações diretas de inconstitucionalidade no Supremo Tribunal Federal - STF contra a referida emenda, que, se providas, poderão acarretar maiores despesas com o pagamento de sentenças judiciais em 2012 e/ou sequestros de receitas na conta do Estado.

As receitas constantes do projeto de lei orçamentária anual, a ser enviado à Assembleia no segundo semestre, constituem apenas uma previsão, em consonância com as normas de direito financeiro, uma vez que depende de projeções acerca do comportamento da inflação, atividade econômica, taxa de câmbio, entre outros fatores. Portanto, qualquer evento que ocasiona um desvio entre os parâmetros adotados para essas variáveis na projeção de receitas e os valores efetivamente observados ao longo do exercício, gerando uma frustração de receita, constitui também um risco fiscal.

Variações no cenário macroeconômico que gerem maior demanda pelos serviços prestados pelo Estado, como saúde, educação, defensoria pública, e que impliquem maiores despesas são também um risco fiscal.

No que tange à dívida pública, os riscos fiscais estão associados a variações em discordância com o previsto nos indexadores e taxas de juros incidentes sobre os contratos de dívida. Por último, ainda são listados possíveis riscos fiscais decorrentes de contratos de Parcerias Público-Privadas - PPP.

II - RISCOS MACROECONÔMICOS

Os principais riscos macroeconômicos são aqueles associados a variações nos determinantes da previsão dos principais itens da receita estadual. O principal item individual da receita estadual é a arrecadação do Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação - ICMS, que em 2010 respondeu por 66% (sessenta e seis por cento) de toda a receita.

A receita do ICMS é impactada pelo crescimento do Produto Interno Bruto - PIB, pela variação dos preços da economia e também pela taxa de câmbio, uma vez que o imposto incide sobre as importações. Para o ano de 2012, uma queda do PIB de um ponto percentual em relação ao previsto na Lei de Diretrizes Orçamentárias - LDO, reduziria a receita do ICMS em 0,94% (noventa e quatro centésimos percentuais). Já uma variação no Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA inferior à previsão em um ponto percentual reduziria a estimativa de receita em 0,95% (noventa e cinco centésimos percentuais).

A receita do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores - IPVA, que representou 6,9% (seis inteiros e 9 décimos percentuais) da receita total em 2010, é afetada pela situação macroeconômica de três maneiras. Em primeiro lugar, um menor crescimento do PIB e, por consequência da renda, traduz-se numa maior inadimplência do imposto e em uma menor venda de veículos. Além disso, uma diminuição do preço dos veículos novos diminui também a arrecadação do IPVA sobre os mesmos.

As transferências correntes, por advirem em quase sua totalidade dos impostos e contribuições arrecadadas pelo Governo federal e que são partilhadas com os Estados e Municípios estão sujeitas aos mesmos riscos fiscais elencados na LDO da União.

Em relação às receitas de operações de crédito, não há um risco estrito macroeconômico, mas relacionado ao risco de não assinatura dos contratos no prazo previsto no cronograma. Esse risco decorre do fato de a tramitação na esfera federal de um pedido de operação de crédito externa depender da anuência do Poder Executivo Federal e também do Senado Federal.

III - RISCOS DECORRENTES DA ADMINISTRAÇÃO DA DÍVIDA PÚBLICA

A dívida pública do Estado de São Paulo é composta por dívidas contratuais com a União, com bancos federais de fomento (Banco Nacional do Desenvolvimento - BNDES e Caixa Econômica Federal - CEF) e instituições internacionais de crédito. Até fevereiro de 2011, a dívida renegociada sob a égide da Lei Federal 9.496/97 representava 95,2% (noventa e cinco inteiros e dois décimos percentuais) do estoque total da dívida. A dívida externa representava apenas 2,6% (dois inteiros e seis décimos percentuais) do total e o restante correspondia a dívidas junto ao BNDES e demais dívidas assumidas com o Governo federal.

No que se refere à dívida, o risco mais importante para o orçamento é o decorrente de eventuais variações índice geral de preços - IGP-DI, na taxa de câmbio e nos juros internacionais que impactem no serviço da dívida.

O serviço da dívida renegociada com o governo federal (Lei 9.496/97) é impactado única e exclusivamente pela variação do IGP-DI, uma vez que as taxas de juros estão fixas em 6% ao ano. Essa eventual variação a maior do IGP-DI, entretanto, não se transfere para o orçamento de 2012, uma vez que o serviço da dívida está limitado a 13% (treze por cento) da Receita Líquida Real - RLR, sendo o serviço não pago capitalizado com o montante da dívida. Como o Estado já compromete 13% (treze por cento) da sua RLR com o serviço da dívida, não há risco de que uma variação do IGP-DI superior à prevista impacte o orçamento de 2012.

Em relação às dívidas externas, o orçamento está sujeito a riscos advindos da variação da taxa de câmbio, uma vez que as operações estão contratadas em moeda estrangeira e da taxa de juros internacionais - LIBOR, que é a referência para formação da taxa de juros incidentes sobre estes empréstimos. Estima-se que, para 2012, uma variação de 10% (dez por cento) na taxa de câmbio em relação à projeção, aumentaria o serviço da dívida externa em aproximadamente R\$ 42 milhões da dívida contratada.

IV - RISCOS FISCAIS DECORRENTES DE PARCERIAS PÚBLICO PRIVADAS - PPP

Atualmente, o Estado de São Paulo possui três PPPs em andamento:

A primeira a ser assinada foi o contrato de Concessão Patrocinada da Linha 4 - Amarela do Metrô de São Paulo, firmado em 29.11.2006. O contrato, que prevê o fornecimento de 29 (vinte e nove) trens em duas fases e a operação por 32 (trinta e dois) anos da Linha Amarela do Metrô de São Paulo, da Estação da Luz até Taboão da Serra, foi firmado entre o Estado de São Paulo, por meio da Secretaria de Transportes Metropolitanos - STM, e a concessionária Via Quatro S.A.

Em 18.06.2008, foi assinado entre a Companhia de Saneamento Básico do Estado de São Paulo - Sabesp e a empresa CAB Sistema Produtor Alto Tietê S.A., o contrato de Concessão Administrativa da Estação de Tratamento de Água do Reservatório de Taiacupeba.

Finalmente, em 19.03.2010, foi firmado o contrato de Modernização dos trens da Linha 8 da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM, pelo Estado de São Paulo, por meio da Secretaria de Transportes Metropolitanos - STM, e a concessionária CTrens. Estabeleceu-se o prazo de 20 (vinte) anos para esse contrato de Concessão Administrativa, com fornecimento de 36 (trinta e seis) novos trens de 8 (oito) carros.

No que se refere a eventos que possam alterar a execução orçamentária em relação ao orçamento aprovado, cabe esclarecer que as garantias prestadas nos contratos da PPP do Alto Tietê e da Linha 8 restringem-se ao pagamento da contraprestação pecuniária. Isso se traduz na impossibilidade de pagamentos extraordinários, visto que tais pagamentos já são devidamente orçados, devido ao seu caráter de despesas de caráter

continuado. No caso da PPP do Alto Tietê, todo o risco referente ao poder concedente foi integralmente assumido pela Sabesp. Já no caso da Linha 8, a Companhia Paulista de Parcerias - CPP presta garantia com base em ativos de sua titularidade, em complementação às garantias oferecidas pela CPTM, até o limite conjunto de cobertura de 65% (sessenta e cinco por cento) do valor estimado para contraprestação pecuniária a ser paga ao parceiro privado.

Já a PPP da Linha 4 contempla a possibilidade de pagamentos por parte do Governo estadual, além da contraprestação pecuniária prevista em função da matriz de riscos adotada. Considerando-se o atual estágio do contrato, bem como os termos aditivos ora celebrados, as situações de mitigação de riscos que ainda poderão ensejar pagamentos adicionais são as seguintes:

Atrás superior a três meses na conclusão da infraestrutura da Fase I, com desembolso mensal, em valores de 29.02.2011, de até R\$ 4.556.212,00 (quatro milhões, quinhentos e cinquenta e seis mil e duzentos e doze reais); pagamentos compensatórios no caso de rescisão do contrato para atraso superior a quinze meses na conclusão da infraestrutura, correspondente ao valor residual da garantia dada pela CPP, de aproximadamente R\$ 185.000.000,00 (cento e oitenta e cinco milhões de reais).

É importante ressaltar que as garantias acima fazem parte das obrigações solidárias da CPP no âmbito do contrato de concessão. Caso ocorram quaisquer desses eventos de risco, o Fundo RF Linha 4* responderia, por prerrogativa da concessionária, pelos pagamentos correspondentes, após o que a CPP passaria a deter direito de ressarcimento perante a Fazenda estadual, o qual se submeteria aos trâmites orçamentários pertinentes. (* Fundo constituído em 22.12.2006, em virtude da celebração do contrato de penhor entre a CPP e a concessionária Via Quatro.)

Além das obrigações solidárias acima descritas, o contrato também prevê um mecanismo de mitigação do risco de demanda, com início estimado para seis meses após o início da operação comercial de todas as estações da Fase I em horário pleno, o que, de acordo com o quarto termo aditivo ao contrato de concessão, ocorrerá em fevereiro de 2012.

Esse mecanismo opera apenas a partir de uma variação superior a 10% (dez por cento), para mais ou para menos, em relação à demanda inicial prevista e que seja verificada em dois trimestres consecutivos. No caso de a demanda ficar entre 80% (oitenta por cento) e 90% (noventa por cento) da demanda inicial projetada, o Estado mitigaria a queda de demanda em até 60% (sessenta por cento) e, se a demanda ficar entre 80% (oitenta por cento) e 60% (sessenta por cento), a mitigação seria de 90% (noventa por cento). No caso de a demanda superar 10% (dez por cento) da demanda inicial, o Estado compartilhará dos ganhos da concessionária nas mesmas proporções. O valor máximo potencial a que o Estado poderia sujeitar-se em decorrência desse mecanismo, calculado para uma frustração de 40% (quarenta por cento) na demanda em relação à demanda projetada inicial, seria de até R\$ 62.418.880,00 (sessenta e dois milhões, quatrocentos e dezoito mil e oitocentos e oitenta reais) (valor com base na demanda estimada inicialmente para os dois primeiros anos de operação). De todo modo, cabe notar que, de 2005 a 2010, o transporte de passageiros no Metrô, contabilizando-se apenas o número médio de entradas no sistema nos dias úteis, cresceu 47% (quarenta e sete por cento), para cerca de 2,57 milhões de passageiros.

Ainda sob o escopo da mitigação do risco de demanda, o contrato de concessão estabelece que o poder concedente, através da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos - EMTU, seccionará as linhas de ônibus intermunicipais, de forma a evitar concorrência com a Linha 4 - Amarela. Caso esse seccionamento não ocorra por omissão imputável à EMTU, a quantidade subtraída de passageiros da Linha 4 - Amarela deverá ser devidamente compensada, mediante a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, e posteriormente considerada como demanda efetivamente realizada para fins da aferição da aplicação do mecanismo de mitigação do risco de demanda.

Finalmente, o contrato prevê mitigação do risco de variação na taxa de câmbio do real em face do dólar norte-americano, exclusivamente em relação a possíveis impactos de uma variação cambial no serviço da dívida em moeda estrangeira contratada pela concessionária para fins de aquisição de material rodante e equipamentos de sinalização. Esse contrato de financiamento deve ser formalmente apresentado ao poder concedente, em conformidade com as cláusulas contratuais. O valor do impacto cambial é apurado tomando-se por base a diferença entre todos os valores honrados pela concessionária para cumprimento do serviço da dívida em moeda estrangeira, num período de 12 (doze) meses, e o valor destes compromissos apurado com utilização da cotação de referência definida para aquele período. A mitigação correspondente a 50% (cinquenta por cento) do impacto cambial, conforme apurado acima.

Note-se que a taxa de câmbio de referência, definida em R\$ 2,19 (dois reais e dezenove centavos) na data de assinatura do contrato, e reajustada anualmente nos mesmos moldes da tarifa de remuneração, atualmente já é de R\$ 2,45 (dois reais e quarenta e cinco centavos). Visto que a cotação do dólar comercial médio em março de 2011 foi de R\$ 1,67 (um real e sessenta e sete centavos), pode-se considerar muito reduzida a probabilidade do impacto cambial, pois seria necessária uma variação de 47% (quarenta e sete por cento) na taxa de câmbio para que esse risco se materializasse.

No que concerne a possíveis dispêndios decorrentes de eventuais obrigações de reequilíbrio econômico-financeiro nos contratos de PPP do Estado, cabe notar que, em 10.08.2010, a concessionária Via Quatro S.A. apresentou pedido de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, alegando perdas relativamente à situação inicial do contrato, decorrentes de aumento das despesas pré-operacionais em função de extensão de prazo para início da operação comercial plena; perdas de receita e investimentos adicionais devido ao subfaseamento da inauguração das estações; incidência de tributos não contemplados na proposta