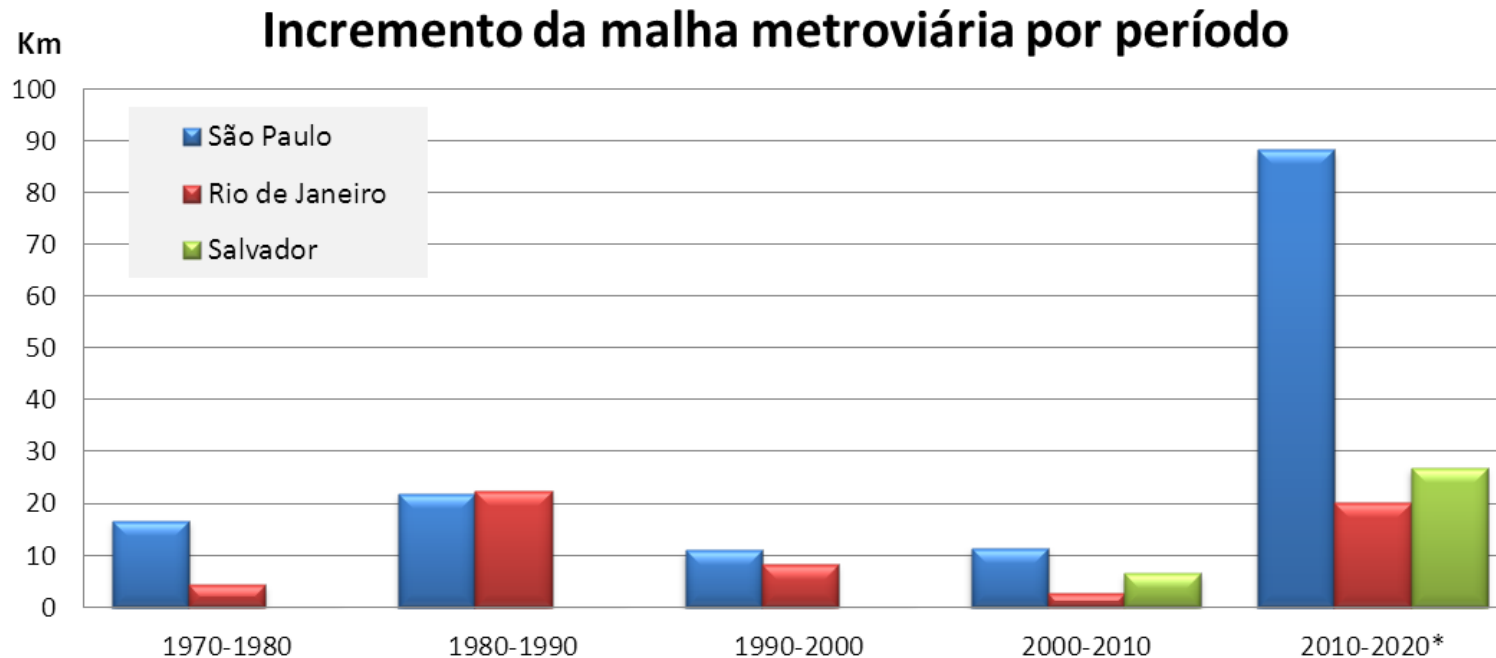


20ª Semana de Tecnologia Metroferroviária

O BNDES e a Mobilidade Urbana

Setembro/2014



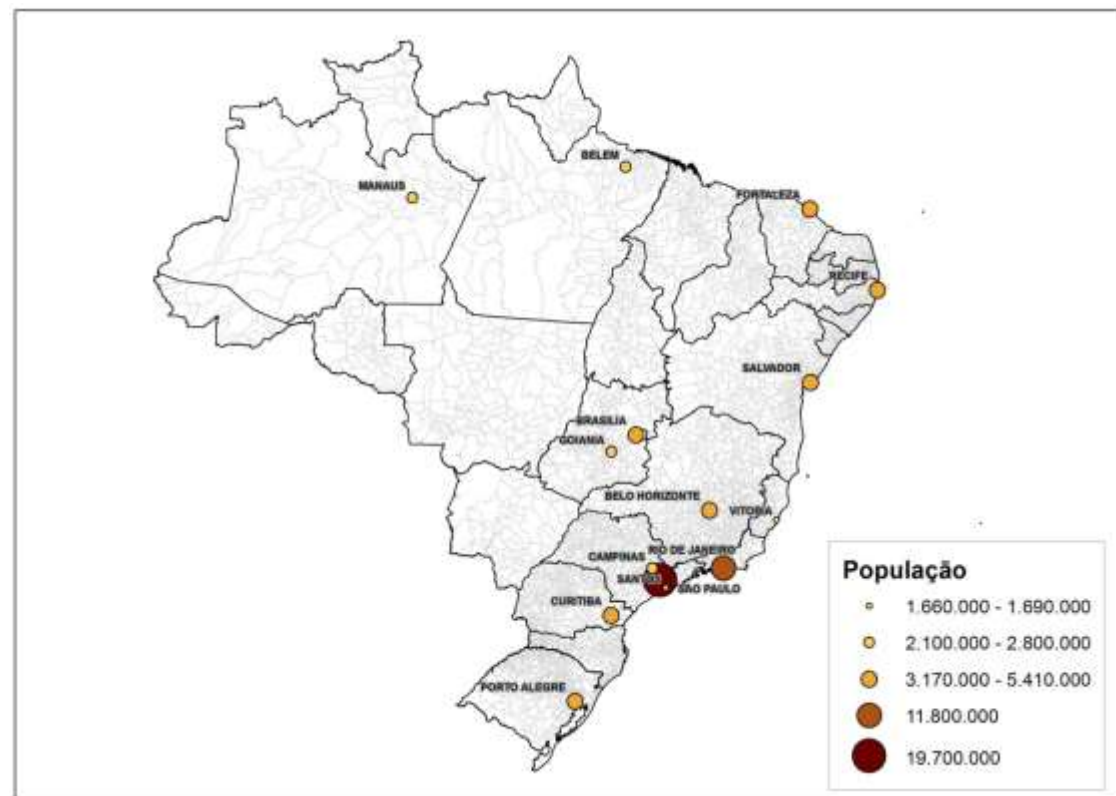


A taxa de motorização no Brasil cresceu de 14 carros / 100 habitantes em 2001 para 26 carros / 100 habitantes em 2012.

Fonte: IPEAdata

As 15 Maiores Regiões Metropolitanas

Regiões Metropolitanas	População
São Paulo	19.683.975
Rio de Janeiro	11.835.708
Belo Horizonte	5.414.701
Porto Alegre	3.958.985
Distrito Federal	3.717.728
Recife	3.690.547
Fortaleza	3.615.767
Salvador	3.573.973
Curitiba	3.174.201
Campinas	2.797.137
Goiânia	2.173.141
Manaus	2.106.322
Belém	2.101.883
Vitória	1.687.704
Santos	1.664.136
Total	71.195.908



Demográfico:

44% População Urbana

80% Regiões Metropolitanas

Base:

15 maiores RMs

Área e adensamento demográfico das RMs

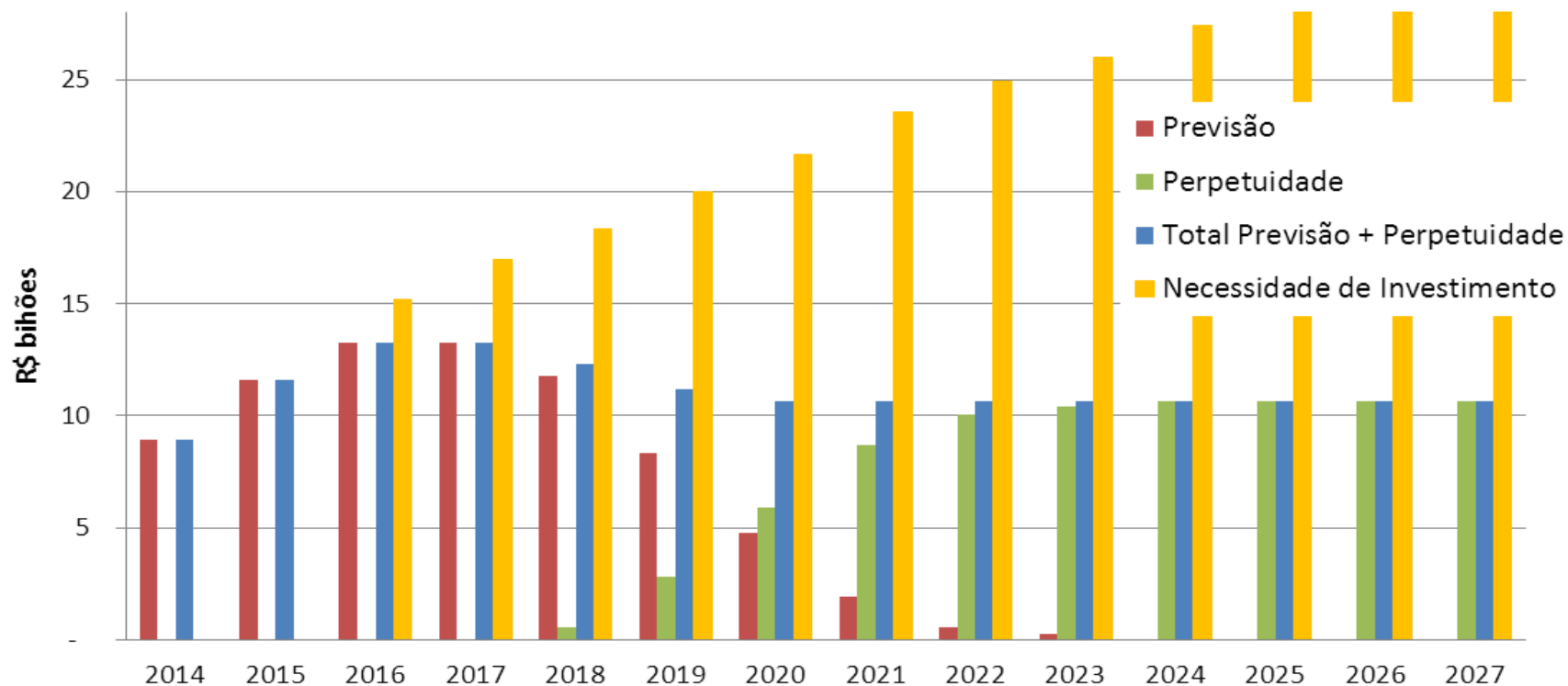
Premissas:

Não considera investimentos em malha existente

Transporte de alta e média capacidade (metrô, trem, monotrilho, VLT e BRT)

Custo médio dos projetos financiados pelo BNDES

Perspectiva de Investimentos



**Necessidade de investimento estimada: R\$ 229 bilhões.
Se distribuídos ao longo de 12 anos: 0,4% do PIB a.a.**

Três iniciativas do BNDES para elevar o nível dos investimentos em Mobilidade Urbana:

1) Novas condições de financiamento

2) Adaptação das Políticas Operacionais para permitir maior apoio às PPPs

3) Proposta de adaptação do FGIE para garantir PPPs estaduais e municipais

Novas condições de financiamento

Aumento na participação do BNDES no investimento de 80% para 90% dos itens financiáveis – Março/2011

Aumento no prazo total das operações de 15 para 20 anos (todos projetos sobre trilhos) e para 30 anos (projetos de implantação/expansão de rede de metrô/trem) – Dezembro/2012

Inclusão do setor Mobilidade Urbana no Bloco Especial de Condições Financeiras (melhores condições disponíveis) – Fevereiro/2014

Linha: Mobilidade Urbana

Infraestrutura urbana

Trilhos e BRTs

Projetos estruturantes de transporte público (alta e média capacidade)

Demais investimentos em Mobilidade Urbana

Beneficiários

Agentes públicos ou privados
(caráter de interesse público da proposta)

Participação máxima

90%

70%

Custo

TJLP + 1% a.a. (rem. básica) + 0,4% a 4,18% a.a. (taxa de risco) ⁽¹⁾

Prazos máximos

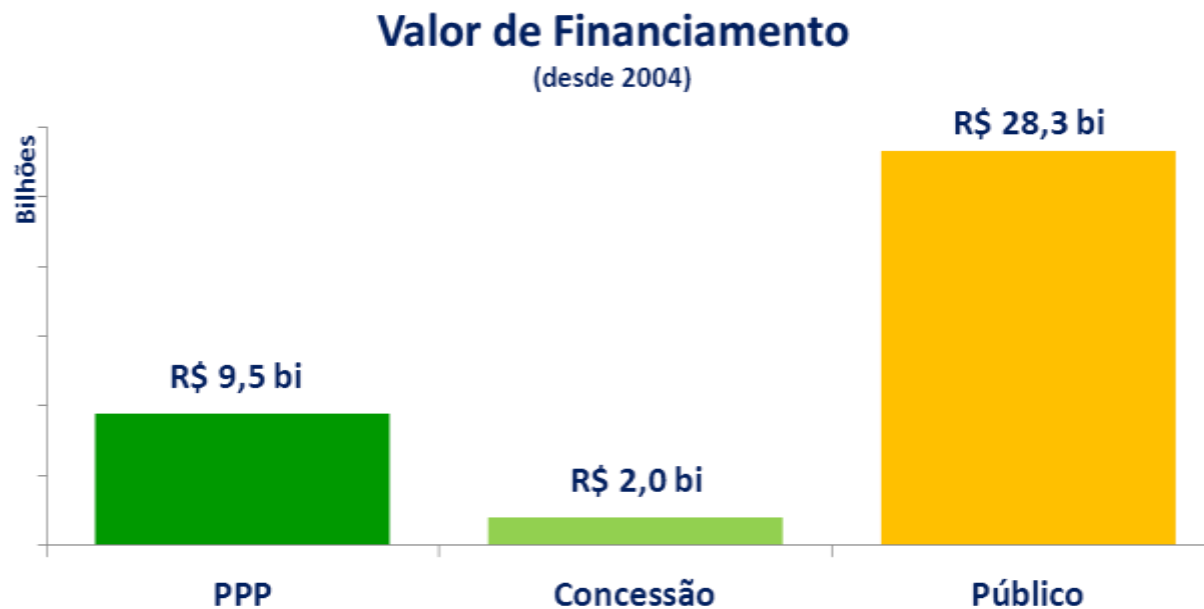
- ✓ 20 anos: trilhos
- ✓ 30 anos: implantação ou extensão rede metrô/trem
- ✓ 15 anos: BRT

- ✓ 10 anos: demais intervenções

Máquinas e equipamentos nacionais → Credenciamento FINAME

(1) Se operação indireta: + taxa de intermediação financeira

	PPP	Concessão	Público
Valor de Financiamento desde 2004 (R\$ bilhões)	9,5	2,0	28,3
% Valor Total Financiamento	24%	5%	71%



Linha 2 (Vila Prudente - Dutra)
R\$ 4,1 bi

Linha 5 (Largo Treze – C. Klabin)
R\$ 4,4 bi

Linha 6 (Brasilândia – São Joaquim)
R\$ 4,4 bi (Estado de São Paulo)
R\$ 6,0 bi (Move São Paulo)

Linha 8 (Modernização de 13 estações)
R\$ 0,55 bi

Linha 15 (V. Prudente – Hospital Cid. Tiradentes)
R\$ 1,7 bi

Metrô Linha 18 (Tamanduateí – Djalma Dutra)
R\$ 1,3 bi (Estado de São Paulo)
R\$ 1,5 bi (Concessionária)

CTRENS (36 Novos Trens – Linha 8)
R\$ 0,95 bi

CPTM 35 Novos Trens: Todas as Linhas)
R\$ 0,98 bi

● **Fortaleza**

Metrô Fortaleza (Linha Leste)
R\$ 1,1 bi

BRT Grande Vitória (24 km)
R\$ 0,53 bi

● **Vitória**

Linha 4 (G. Osório – Jardim Oceânico)
R\$ 6,4 bi

MetrôRio (Estação Uruguai e investimentos diversos)
R\$ 0,5 bi

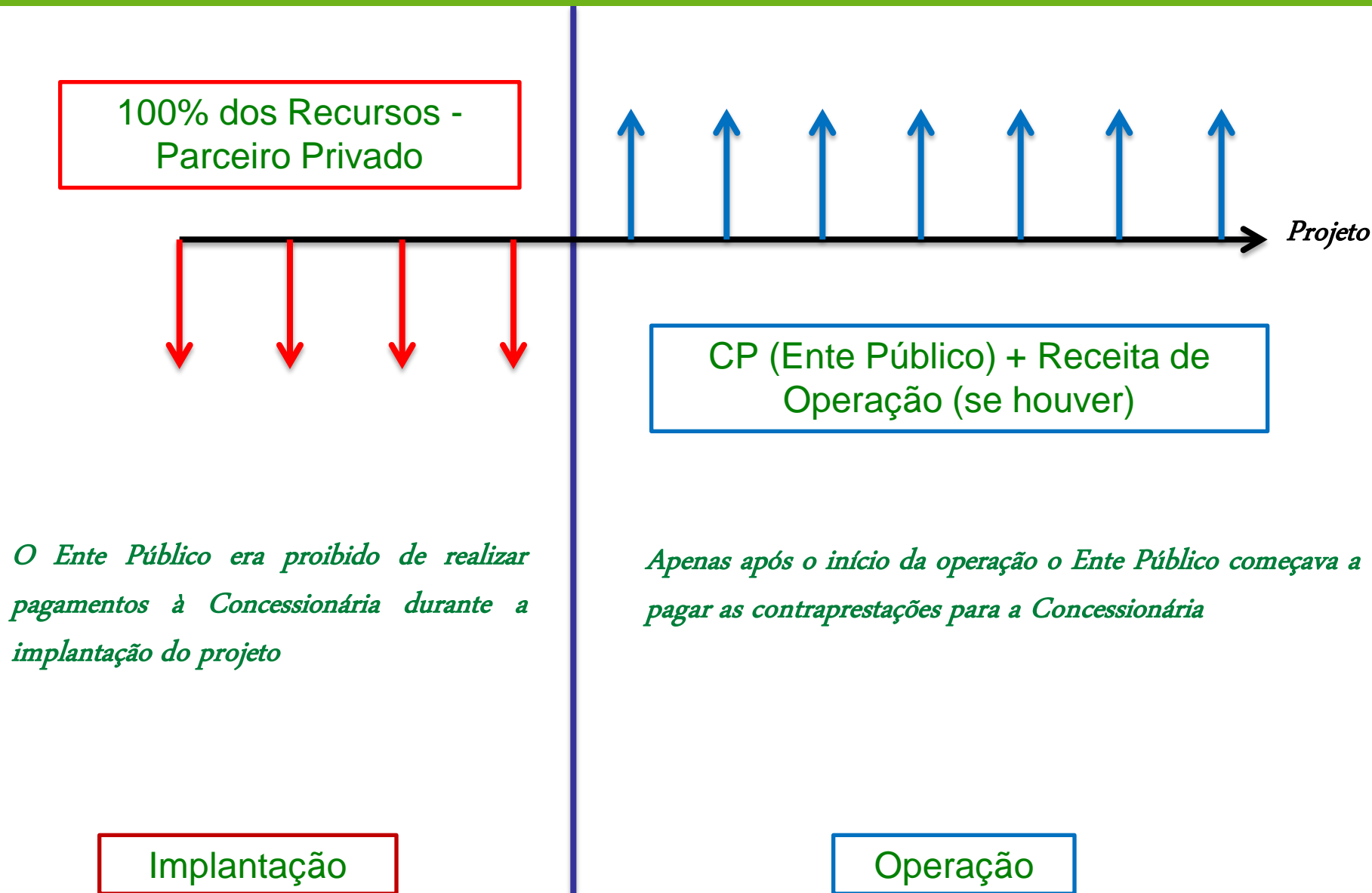
SuperVia (Investimentos diversos)
R\$ 1,6 bi

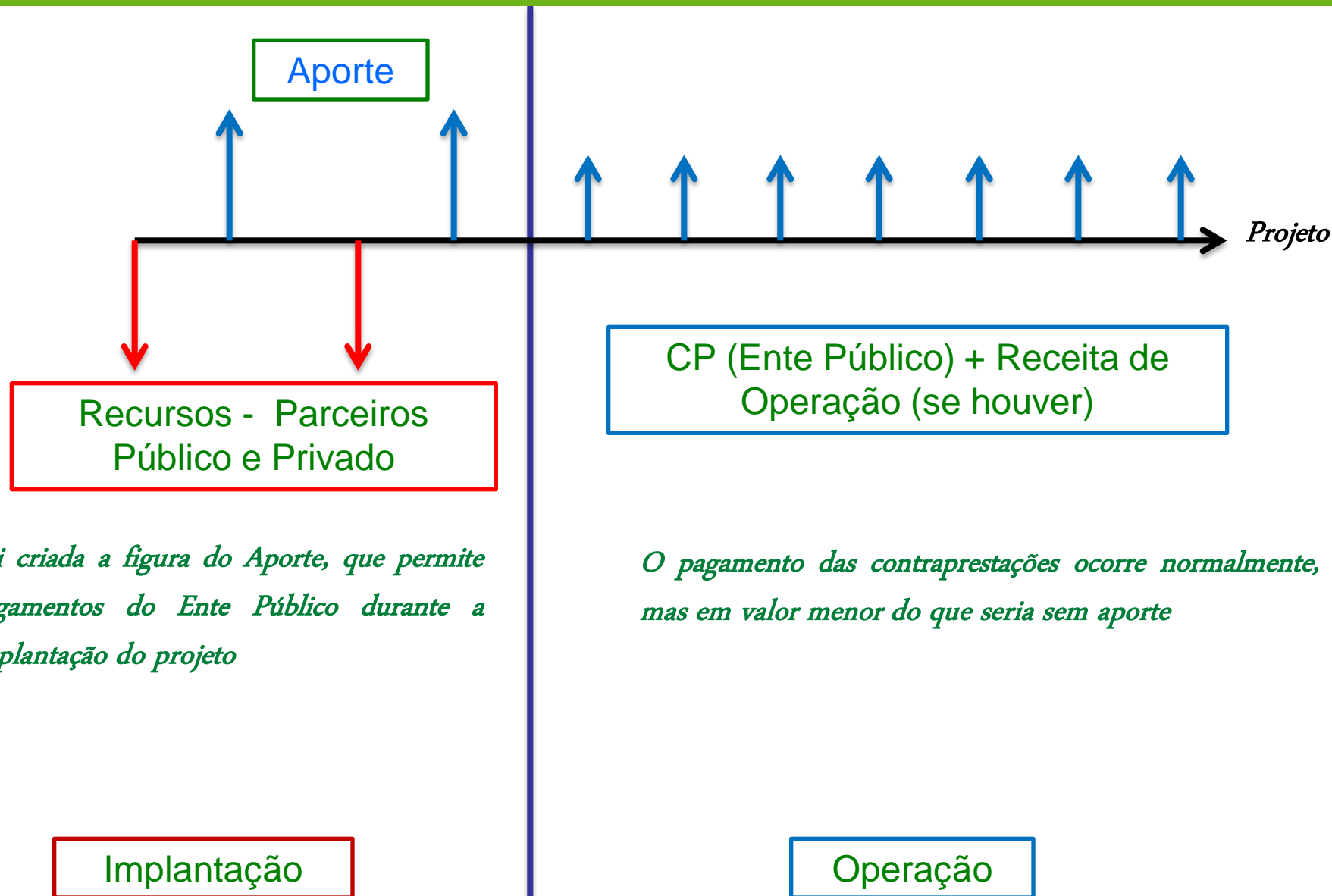
BRT Transcarioca (Alvorada – Galeão)
R\$ 1,2 bi

Veículo Leve Sobre Trilhos (VLT) – Z. Portuária
R\$ 0,65 bi

● **Rio de Janeiro**
● **São Paulo**

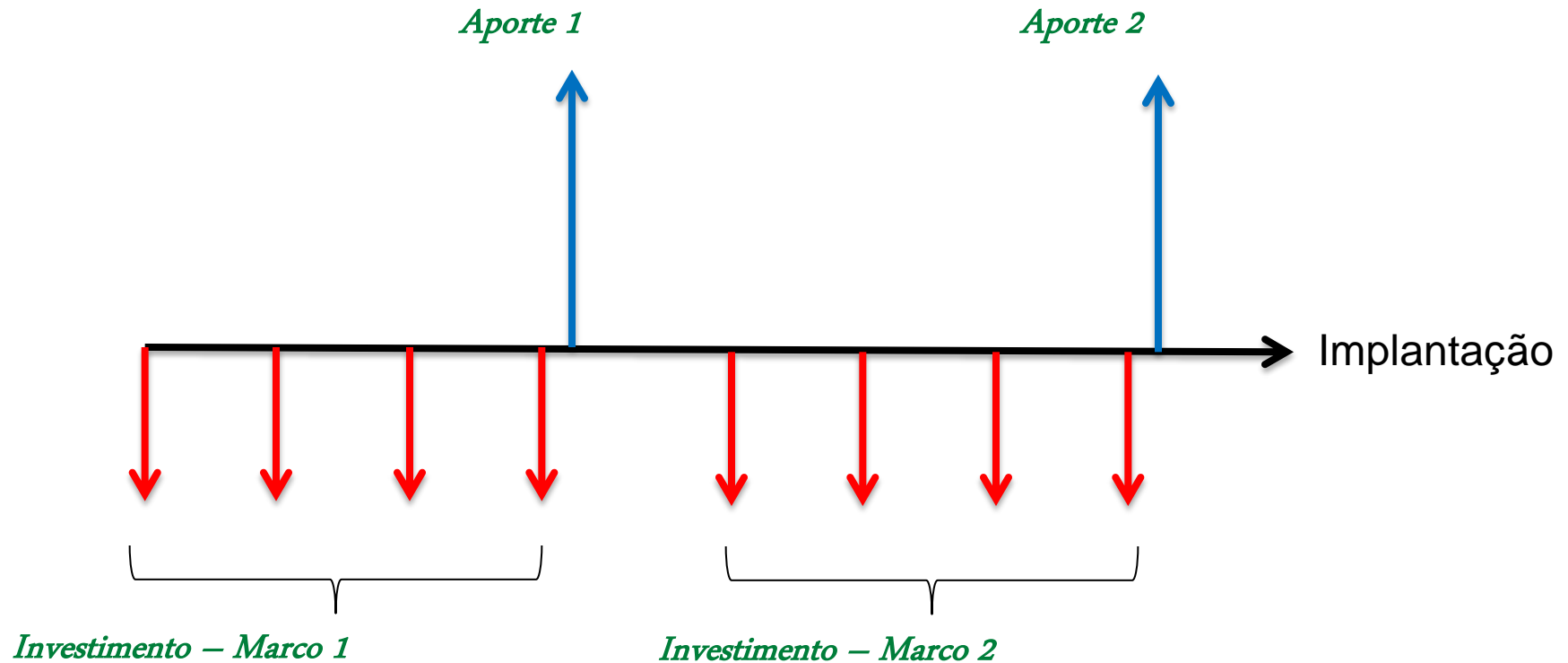
**Adaptação das Políticas Operacionais para
permitir maior apoio às PPPs**





Foi criada a figura do Aporte, que permite pagamentos do Ente Público durante a implantação do projeto

O pagamento das contraprestações ocorre normalmente, mas em valor menor do que seria sem aporte



- Como o aporte é pago apenas após a conclusão do marco (em geral marco físico), há um descasamento entre o investimento e a receita
- Quanto maior o número de frentes de obra, maior o descasamento

**Proposta de adaptação do FGIE para garantir
PPPs estaduais e municipais**

Situação atual:

Estruturação de PPPs estaduais e municipais tem sido limitada pela capacidade do Poder Concedente em oferecer garantia ao pagamento das contraprestações.

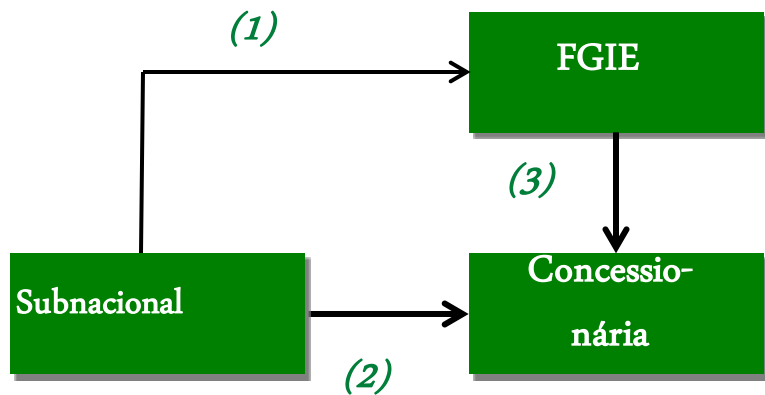
Lei nº 12.712/12, de 30/08/2012:

Art. 32. Fica a União autorizada a participar, na qualidade de cotista, no limite total de R\$ 11.000.000.000,00 (onze bilhões de reais), do fundo garantidor para cobertura de riscos relacionados às operações de que trata o § 7º do art. 33.

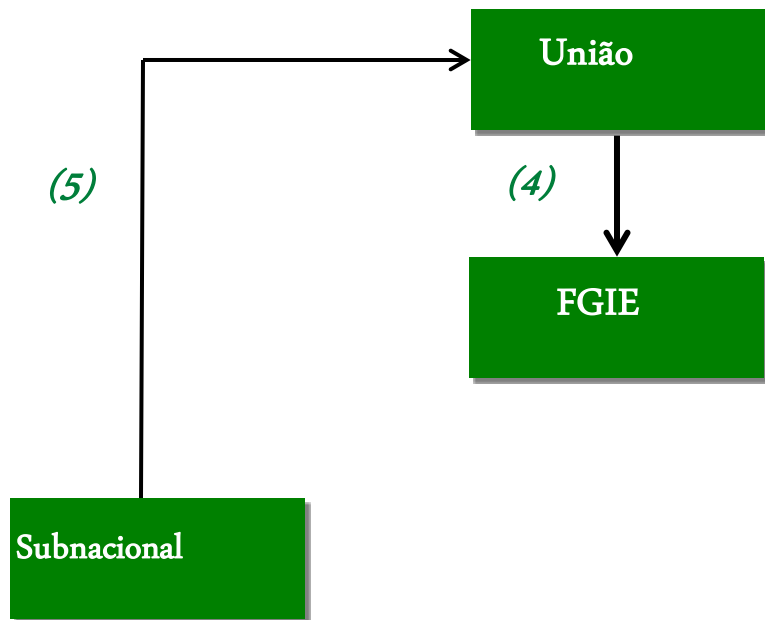
§ 7º do art. 33: autoriza garantia a PPPs federais, estaduais ou do Distrito Federal, mas exclui os municípios

§ 8º do art. 33: no caso dos estados e do DF, a garantia a PPPs está limitada ao valor contragarantido pelo ente subnacional

O Fundo Garantidor de Projetos de Infraestrutura de Grande Vulto – FGIE está em fase final de regulamentação, processo comandado pela Agência Brasileira Gestora de Fundos Garantidores e Garantias S.A. – ABGF



- *No edital de licitação, subnacional prevê o FGIE como garantidor da PPP*
- (1) Subnacional integraliza inicialmente no FGIE valor equivalente a seis contraprestações pecuniárias como contragarantia*
 - (2) Subnacional paga contraprestações à concessionária*
 - (3) Em caso de inadimplência do subnacional, concessionária exerce FGIE, que garante até seis contraprestações mensais*



- *Ocorrido o inadimplemento e executado o FGIE pela concessionária, Fundo exerce a contragarantia do subnacional*
 - (4) Subnacional compra a totalidade das cotas da União necessárias para recompor a contragarantia executada, por força do Contrato de Compra e Venda de Cotas*
 - (5) Caso subnacional não pague pelas cotas compradas (caracterizado o débito com a União), fica a União autorizada a reter recursos do subnacional por força do Contrato de Vinculação de Receitas e de Cessão e Transferência de Créditos*

Perspectivas

- *Operações de crédito para setor público e privado de forma coordenada possibilitam implantação de novos projetos.*
- *Modelagens mais sofisticadas viabilizam um maior universo de projetos no setor.*
- *Avanços na estruturação de fundos garantidores podem destravar PPPs.*

Obrigado!

Marcio Zeraik

Gerente do Departamento de Mobilidade e Desenvolvimento Urbano

zeraik@bndes.gov.br

