



Outubro de 2013

Operações Diretas

Contratadas diretamente com o BNDES

EMPRESÁRIO



Operações Indiretas

Instituições financeiras credenciadas pelo BNDES



Fluxo de Tramitação de Projetos

SOLICITANTE

Carta Consulta

Enquadramento

Comitês

Enquadramento

Crédito

Análise do Projeto

Equipe de Análise

Aprovação

Diretoria

Contratação

Equipe Jurídica

SOLICITANTE

Projeto

Desembolso

Acompanhamento

Área Operacional



Cronograma Físico-Financeiro

- UNIÃO: responsável pelas Metas Fiscais do Setor Público Consolidado
- Instrumentos Utilizados pela União para Controle Fiscal dos Estados e Municípios:
 - Programa de Ajuste Fiscal – PAF (Estados e alguns Municípios): negociações anuais do plano de investimento e endividamento
 - Lei de Responsabilidade Fiscal – LRF e Res. 40/01 e 43/01 do Senado Federal (limita o endividamento em relação à receita municipal);
 - Contingenciamento de Crédito Interno ao Setor Público - Res. 2.827/01 do CMN (Conselho Monetário Nacional).
- PACs: descontingenciamentos setoriais e temporais (habitação, saneamento etc., mais recentemente para mobilidade urbana), efetuados por meio de chamada e seleção de projetos coordenados pelo Ministério das Cidades.

Linha de Financiamento para Projetos Estruturadores de Transporte Urbano

- Beneficiários: Estados, Municípios e Empresas Privadas
- Operação Direta
- Taxa de Juros: Custo Financeiro (TJLP) + Spread Básico (0,9%) + Spread de Risco (class. de risco entre 0,4% e 4,18%)
- Nível de participação:
 - até 90% para transporte sobre trilhos
 - até 70% para demais investimentos
- Itens Financiáveis – investimentos em transporte público sobre trilhos, pneus e hidroviários que contemplem principalmente:
 - racionalização do sistema de transporte;
 - privilégio do transporte público sobre individual
 - integração física, tarifária e operacional;
 - acessibilidade universal.

Prazos

| | | |
|-----------------------------------------------------|----------------|-------------|
| Sistemas sobre Pneus | Todos | até 12 anos |
| | BRT [1] | até 15 anos |
| Sistemas sobre Trilhos | Todos | até 20 anos |
| | Trem/Metrô [2] | até 30 anos |
| Outros Projetos Estruturadores de Transporte Urbano | | até 10 anos |

[1] Dependendo do nível de atendimento aos seguintes requisitos:

- i. abrangência territorial de cobertura do projeto na cidade/RM;
- ii. projeto viário segregado e que possibilite ultrapassagens;
- iii. racionalização do sistema de transporte, contemplando a otimização das linhas e adequação da frota de veículos alimentadores do sistema troncal;
- iv. uso de pavimento rígido nos pontos de parada;
- v. privilégio semaforico ao sistema troncal nos cruzamentos em nível;
- vi. uso de veículos com baixo nível de emissões contaminantes e alto desempenho operacional como tração elétrica ou híbrida

[2] Projetos de implantação e/ou extensão de redes de metrô ou trem.

Orientações para enquadramento como Projetos

Estruturadores de Transporte Urbano:

1. alinhamento com as condições da Linha Projetos Estruturadores de Transporte Urbano;
2. acessibilidade universal;
3. integração física com outros modos/sistemas de transporte público de passageiros;
4. regularidade licitatória da operação do sistema de transporte, caso a operação seja privada, conforme definido no Art. 10º da Lei 12.587/2012 (Lei que implementa a Política Nacional de Mobilidade Urbana);
5. projeto coerente e compatível com o Plano de Mobilidade Urbana/Metropolitana;
6. adequação do modo de transporte ao quantitativo e ao perfil da demanda, no horizonte planejado;
7. estabelecimento e publicidade de parâmetros de qualidade e quantidade na prestação dos serviços públicos, conforme item IX do Art. 8º da Lei 12.587/2012;

Diretrizes:

Orientações para apresentação de projetos:

1. estudo de viabilidade econômica e sustentabilidade ambiental do projeto;
2. racionalização do sistema de transporte, incluindo integrações física, tarifária e operacional com outros modos/sistemas de transporte;
3. inserção urbana do sistema de transporte, minimizando as interferências urbanísticas e revalorizando as áreas do entorno dos projetos;
4. sistema de priorização semaforica do tráfego para o sistemas de transporte público com cruzamentos em nível;
5. aprimoramento da gestão e da fiscalização do sistema, fortalecendo a regulamentação e reduzindo a informalidade;

6. elaboração de estudos para implantação de medidas de “não transporte”, do transporte não motorizado e de soluções alternativas que reduzam emissões, congestionamentos e acidentes, tais como:
 - a. estímulo à desconcentração espacial e horária das atividades econômicas, culturais e de lazer;
 - b. estímulo à redução da pendularidade do transporte urbano;
 - c. moderação do tráfego urbano (*traffic calming*) com o objetivo de reduzir os efeitos colaterais do uso do automóvel;
 - d. estímulo a medidas de transporte solidário e compartilhado;
 - e. implementação de contribuição dos beneficiários indiretos para custeio da operação dos serviços de transporte público (item IV do Art. 8º da Lei 12.587/2012);
 - f. estímulo à racionalização do transporte de cargas nas áreas urbanas mais adensadas; e
 - g. estímulo à implantação de ciclovias junto aos projetos de mobilidade

BNDES FINEM - Financiamento a empreendimentos

BNDES FINAME (bens de capital inclui trens, ônibus e equipamentos credenciados no BNDES)

- Operações indiretas (agentes financeiros)
- Custo Financeiro: 70% TJLP + 30% TJ-462 (TJLP +1%)
- Remuneração básica do BNDES: 0,9%
- Remuneração do agente financeiro: A ser negociada entre a instituição financeira credenciada e o cliente
- Participação máxima do BNDES: de 70% a 90%

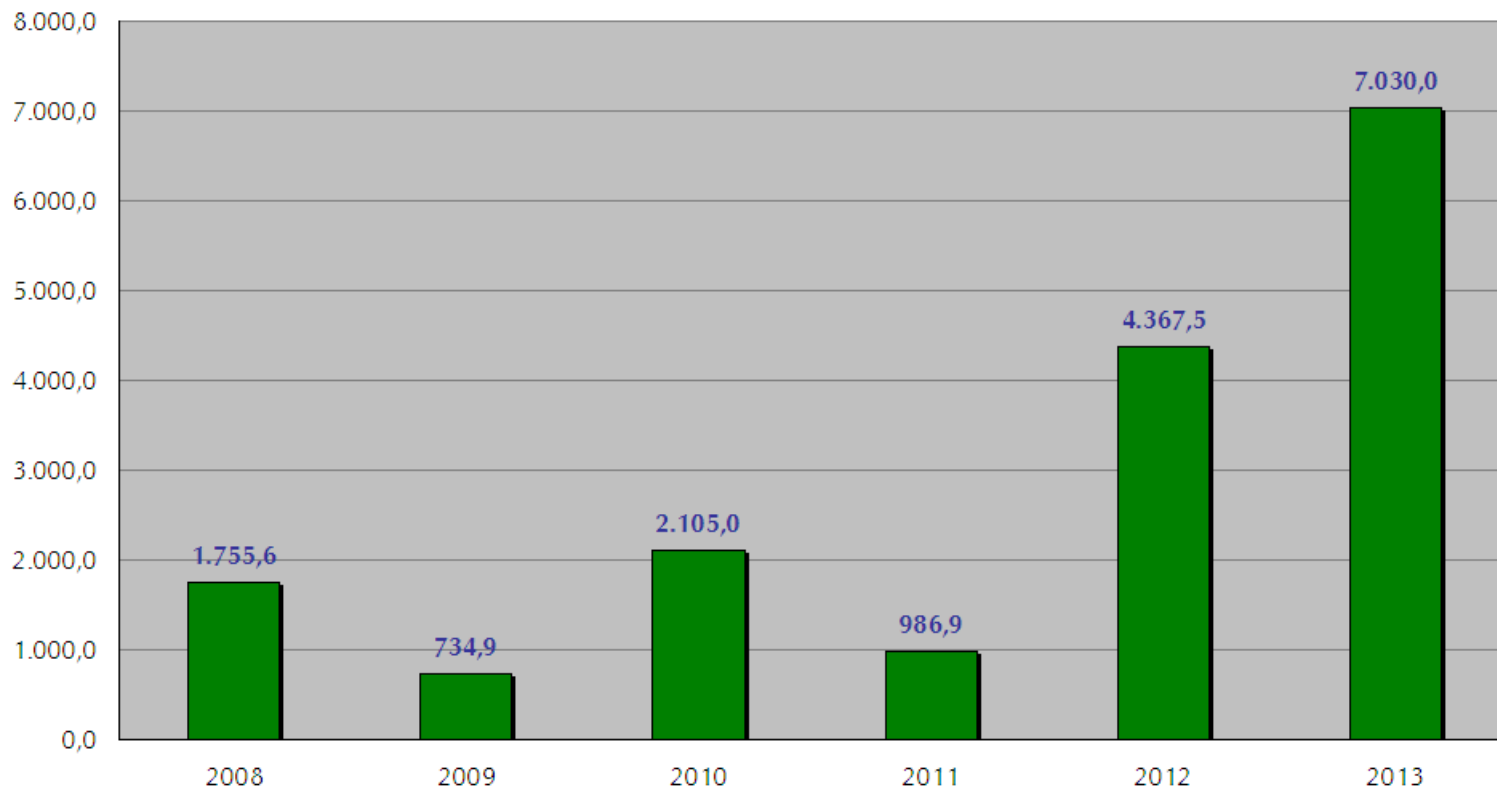
Programa de Sustentação do Investimento (PSI) (bens de capital inclui trens, ônibus e equipamentos máquinas e equipamentos com maiores índices de eficiência energética, aí incluídos ônibus elétricos, híbridos ou outros modelos com tração elétrica)

- Vigência até 31/12/2013
- Taxa de juros fixa de 3,5% a.a. para ônibus elétricos e demais equipamentos energeticamente eficientes
- Participação de até 100% dos itens financiáveis (eficiência energética)
- Prazo: de até 144 meses

Fundo Clima (MMA – gestão BNDES)

- Criado em 2012 – recursos arrecadados com a tributação da exploração de petróleo;
- Aplicação em investimentos que reduzam as emissões de carbono;
- Condições de financiamento diferenciadas para:
 - Ônibus com tração elétrica ou híbrida
 - Projetos de Transporte Estruturadores sobre Trilhos
 - Custo Financeiro de 3% aa + Taxa de Risco de Crédito + 0,9% aa
 - Prazo total de até 25 anos

Volume Contratado (R\$ milhões)



2009

- ✓ Metrô Rio (2 oper)
- ✓ Metrô DF

2011

- ✓ CPTM - trens
- ✓ Terminais/ Viário Joinville

2013

- ✓ DF-BRT Eixo Norte (equip.)
- ✓ Metrô Rio-Linha 4
- ✓ Metrô SP-Linhas 2 e 15*
- ✓ Supervia a contratar

2008

- ✓ Metrô Rio
- ✓ Metrô SP - Linha 2
- ✓ Metrô Fortaleza

2010

- ✓ Sist. Ônibus Vitória
- ✓ Metrô SP - Linha 5
- ✓ BRT TransCarioca

2012

- ✓ BRT Gde Vitória
- ✓ SuperVia
- ✓ Metrô Rio-Linha 4
- ✓ Metrô SP-Linhas 5, 8 e 15

- Financiamento aos Estados e Municípios para ampliação e expansão dos modos de média e alta capacidade;
- Descontingenciamento de recursos de financiamento focado nos projetos meritórios;
- Estímulo às tecnologias com baixas emissões, utilizando combustíveis renováveis;
- Concessões e Parcerias Público-Privadas (PPPs), alavancando recursos privados para investimento e operação dos sistemas;
- Apoio a ações moderadoras de tráfego e sistemas solidários como veículos de uso compartilhado;
- Fomento ao desenvolvimento da indústria nacional de material rodante e sistemas;
- Fomento às tecnologias mais eficientes e menos poluentes; e
- Fomento ao desenvolvimento institucional do setor público no planejamento, regulação e fiscalização dos projetos.

- **Descontingenciamentos:** falta de continuidade nos descontingenciamentos gera imprevisibilidade de contratação que reflete-se na falta de projetos, já que o gestor público não faz os investimentos prévios (estudo de demanda, viabilidade econômica e financeira, priorização, projeto básico, licenciamento, busca de financiamento, análise de crédito, licitação) o que demanda tempo e gastos, sem certeza de viabilização.
- **Dificuldade de planejar** - Se os gestores públicos não tem como planejar-se, a indústria sofre, o que se reflete nos seus preços e na perda de competitividade de toda a cadeia produtiva
- **Conteúdo nacional e padronização:** devem ser discutidos entre Governo e indústria, de modo a viabilizar os empreendimentos preservando o emprego e a competitividade da indústria
- **Integração física, tarifária e operacional:** deve ser discutida com os Poderes Concedentes, para evitar a concorrência predatória intra e inter-modal, e garantir a justa distribuição das receitas tarifárias e eventuais subsídios
- **Transparência na gestão:** cumprir a exigência legal de licitação dos serviços e garantir o acesso constante e imediato aos dados operacionais do sistema, especialmente os dados de catraca e de oferta de viagens,



BNDES

*O banco nacional
do desenvolvimento*

Carlos H R Malburg – Gerente Setorial Mobilidade
cmalburg@bndes.gov.br

Área de Infraestrutura Social

Depto. de Mobilidade e Desenvolvimento Urbano

Tel.: +55 21 2172-8042

www.bndes.gov.br