

Audiência Pública

Políticas de Mobilidade Urbana

PL nº4881/12

Setembro/2019



Demanda por investimentos em Mobilidade

Financiamento a PPP e Concessões (*Project Finance*)

Problemas de garantias e fundos garantidores

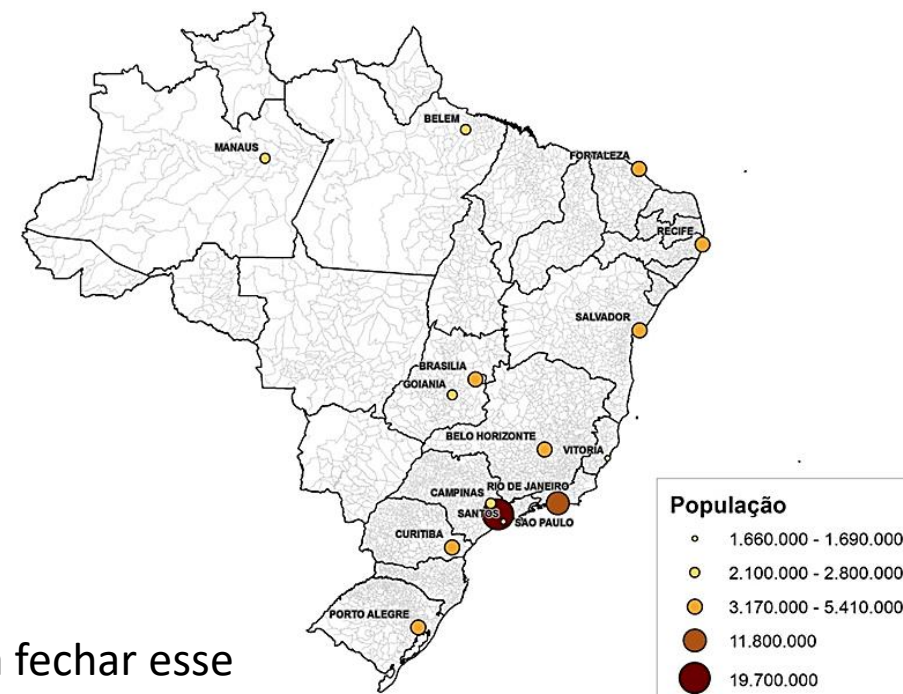
Consequências da não mitigação do risco público

Propostas para solução

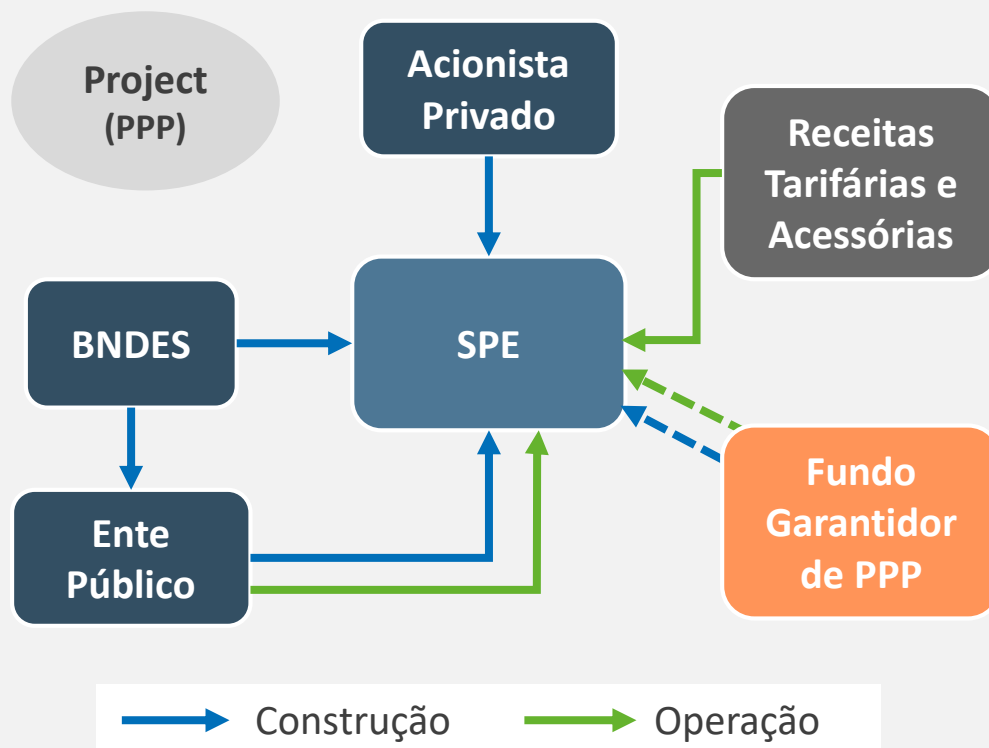
Conclusão

- Estudo realizado no BNDES estimou um **déficit de investimentos** em mobilidade urbana de **R\$ 282 bilhões** somente nas 15 maiores regiões metropolitanas brasileiras:

Tecnologia	Déficit (km)	Valor (R\$ Bilhões)
Metrô	381	204
VLT	365	31
Trem	88	18
BRT	799	29
TOTAL	1.633	282

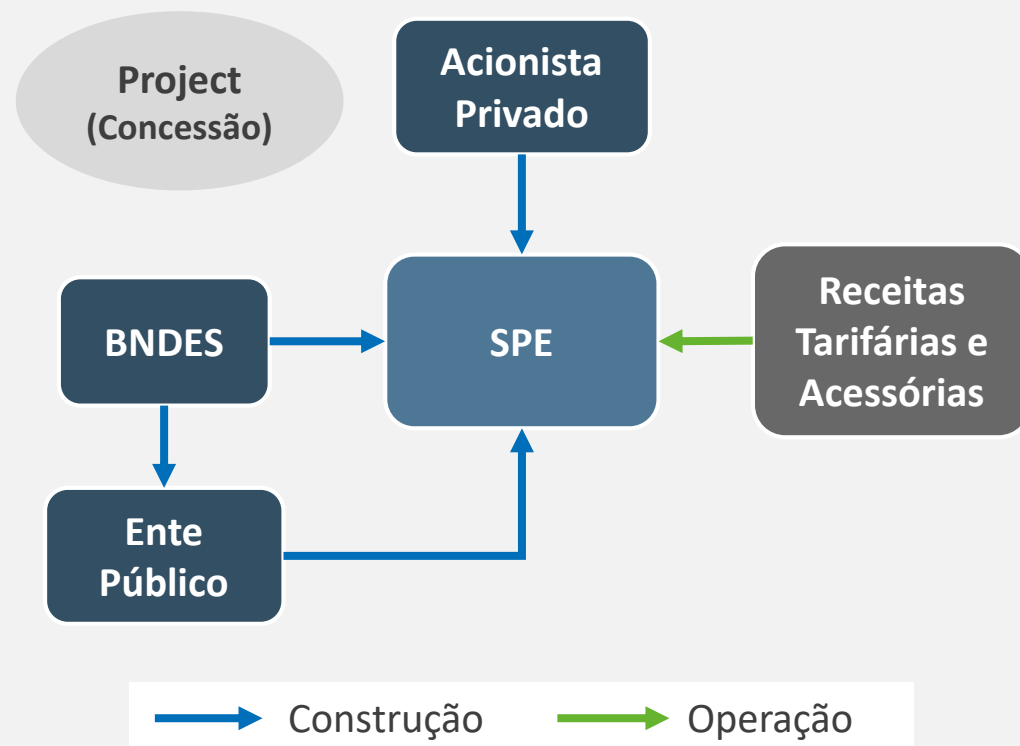


- Seria **necessário investir 0,2% do PIB** pelos próximos 20 anos para fechar esse déficit. Uma estimativa feita no estudo revelou uma **média histórica de 0,05%**
- O cenário atual de **restrição fiscal** compromete a perspectiva de entes públicos na execução dos investimentos necessários. É fundamental criar um ambiente mais favorável para **investidores privados e credores**, caso contrário haverá uma **estagnação dos investimentos**.



1. Na fase de **construção**, a SPE recebe recursos do **acionista privado**, do **ente público** e do **financiador**. O ente público pode financiar os aportes dessa fase com o BNDES.
2. O acionista privado presta **garantia corporativa** ao financiador até a **performance do projeto**.
3. Na fase de **operação**, a concessionária gera **receitas tarifárias e acessórias**, além de receber **contraprestações** do ente público.
4. Caso o ente público não honre suas obrigações, seja na construção ou na operação, o **fundo garantidor é acionado**.
5. O fundo deve contar com **receita estável e segura** para o repreenchimento. Caso contrário, eleva-se o **risco do projeto**.
6. Projetos com **dependência elevada** de receitas de contraprestação na fase de operação e **fundos com mecanismo pouco seguro** podem **inviabilizar** operações na modalidade de *project finance*.

Financiamento – Project Finance para Concessões



1. Na concessão precedida por obra pública, a SPE recebe recursos do **acionista privado**, do **ente público** e do **financiador**. O ente público pode financiar os aportes dessa fase com o BNDES. Na concessão comum, o público não aporta recursos para obras do contrato.
2. O acionista privado presta **garantia corporativa** ao financiador até a **performance do projeto**.
3. Na fase de **operação**, a concessionária **gera receitas** tarifárias e acessórias. **Não há contraprestações** do ente público.
4. Apesar de não haver contraprestações, normalmente há **subsídios públicos na tarifa** arrecadada pela concessionária, **sem que haja garantias ao privado**.
5. Projetos com **proporção elevada de subsídios na tarifa**, **sem que haja fundo específico para o custeio**, e **sem garantias para as obrigações do ente público** podem **não ser viáveis** na modalidade de *project finance*.

- Muitos fundos garantidores não contam com **fluxo contínuo e estável de recebíveis**, não sendo capazes de melhorar a percepção de risco dos projetos;
- O FGIE é exemplo de um fundo que **limita a garantia prestada no mesmo montante integralizado** pelo ente público. Isto é, o fundo funciona apenas como um colchão de liquidez, de uso limitado.
- Além de garantir as contraprestações, o fundo deve assegurar o **pagamento das indenizações** em uma hipótese de extinção contratual causada pelo poder concedente, bem como o pagamento de possíveis **reequilíbrios**.
- Os fundos garantidores de PPPs criados pelos Estados têm **componente adicional de risco** por serem operados por agências e empresas ligadas ao poder concedente
- A alternativa de utilização de garantias bancárias não é atraente para os entes públicos pois são **equiparadas a operações de crédito** e tomam espaço de endividamento.
- **Bancos públicos não podem oferecer garantias bancárias** para Estados e Municípios por uma inadequação da Lei de PPP (Art.8º da Lei 11.079/2004)

Consequências da não-mitigação do risco público

- Na modelagem dos financiamentos, o investidor privado tem que **assumir o risco de inadimplemento** das obrigações públicas, o que muitas vezes inviabiliza o projeto.
- Garantias públicas mal estruturadas **reduzem a competição** e **aumentam o prêmio de risco** cobrado pelos investidores privados e financiadores.
- O preço cobrado pela assunção do risco público acaba sendo **repassado aos próprios usuários**, por meio da tarifa, ou **à população em geral**, por meio do aumento dos subsídios públicos.
- Financiadores retêm **as garantias corporativas por longos períodos**, o que reduz a capacidade do investidor de realizar novos negócios
- Isto é:

Prêmio de risco elevado
pela assunção do risco
público

+

Investidores com acesso
mais limitado a
financiamentos

=

Menos investimentos em
projetos de mobilidade
urbana

Redução da dependência de recursos públicos para viabilidade econômico-financeira:

- ✓ **Aumento da demanda:** Desestimulando o transporte individual motorizado e organizando sistemas de transporte para que sejam complementares e não concorrentes
- ✓ **Redução dos custos:** Escolhendo adequadamente a tecnologia, com opção pela melhor relação de custo/efetividade, e reduzindo impostos para execução e operação.
- ✓ **Geração de receitas acessórias:** Modelando os projetos para que tenham ganhos não tarifários, como os de exploração imobiliária e comercial.
- ✓ **Criação de fonte estáveis de receitas:** Assegurando impostos e taxas para uso exclusivo nos investimentos e operação dos sistemas de transporte. (p.e. pedágio urbano, IPVA, multas etc.)

Concessão de garantias bem estruturadas para mitigação do risco público:

- ✓ **Estabelecimento de fontes seguras de recebíveis:** Alimentando com fluxos contínuos e seguros os fundos garantidores ou contragarantias para fiadores
- ✓ **Alavancagem de fundos garantidores:** Criando fundos que possam prestar garantias em uma proporção superior aos recursos aportados, considerando as probabilidades de acionamento.
- ✓ **Redução do risco político:** Operacionalizando as garantias por meio de agentes não controlados pelo Poder Concedente.
- ✓ **Possibilitar as garantias bancárias e da União:** Alterando critérios de descontingenciamento para que apenas um percentual, relacionado à probabilidade de uso, seja descontado da margem do público. Além disso, permitir sua concessão por bancos públicos.