

TRANSPORTE URBANO:

CRITÉRIOS DE APOIO

DO SISTEMA BNDES



F-10968
213702

TRANSPORTE URBANO:

CRITÉRIOS DE APOIO

DO SISTEMA BNDES

**B
N
D
E
S**

Cada vez mais, em todo o mundo, transporte, circulação, desenvolvimento urbano e qualidade de vida andam juntos e são tratados como faces do mesmo problema.

O BNDES e sua subsidiária FINAME, além de tradicionalmente financiarem os setores de indústria e de serviços no País, vêm sempre apoiando, nos seus 45 anos de existência, importantes projetos de infra-estrutura econômica.

Em período mais recente, o BNDES passou a voltar sua atenção também para as questões urbanas, especialmente através do fortalecimento de seu apoio a projetos estruturadores de transporte público de passageiros, estando presente, hoje, não apenas como participe no financiamento da maioria dos empreendimentos de reestruturação em implantação nas nossas cidades, mas também como elemento de articulação de fontes de recursos e como membro dos mais importantes fóruns de discussão do setor.

A apreciação, pelo Sistema BNDES, dos pedidos de financiamento, se fundamenta em análise técnica, sendo sua atuação apoiada em normas específicas, descritas no documento "Instrução de Serviço Conjunta AIIAC/FINAME no 02/91", de 26.09.91, e nas suas "Políticas Operacionais", recentemente atualizadas e simplificadas.

Este Caderno reproduz as informações contidas nessas publicações e busca explicitar as características mínimas que deverão apresentar os projetos submetidos ao Banco; também procura melhor detalhar os critérios utilizados na análise e esclarecer os passos necessários para a tramitação do pedido, até a fase das liberações.

DOS BENEFICIÁRIOS E DAS RESTRIÇÕES

B
N
D
E
S

As operações financeiras poderão beneficiar apenas pessoas jurídicas, públicas ou privadas, conforme caracterizadas no Art. 8o do Regulamento Geral de Operações – RGO, do BNDES.

Embora o BNDES não faça, tecnicamente, distinção entre o apoio a projetos públicos ou privados, o financiamento a estados, municípios e empresas públicas sofre restrições derivadas da política federal de controle do endividamento de governos e suas empresas. Também os agentes financeiros, inclusive o BNDES, estão subordinados a tais contingenciamentos, que estão hoje explicitados nas Resoluções números 2.008, de 28.07.93, do Banco Central, e 69, de 14.12.95, do Senado Federal, e emendas.

Assim, administrações ou empresas públicas que não se enquadrarem nos limites impostos por estas normas não poderão assumir novos empréstimos nem, conseqüentemente, terão seus pedidos enquadrados pelo BNDES. Da mesma forma, quando os bancos estiverem fora das margens impostas por aquelas Resoluções, não poderão autorizar novos financiamentos.

O Sistema BNDES vem incentivando a participação privada em investimentos de infra-estrutura, tradicionalmente suportados com recursos governamentais. Deste modo, poderão também ser financiados empreendimentos inovadores, sob a modalidade BOT, por exemplo, onde as empresas ou consórcios privados responsáveis pela realização do projeto e pela concessão tenham sido selecionados mediante concorrência pública, como determina a lei (segundo a modalidade BOT, o empreendedor constrói e opera o sistema, por um período definido no Edital de Licitação, ao fim do qual transfere os

bens para o Poder Local). O BNDES poderá também colaborar na articulação de interesses financeiros e institucionais sob um processo de "project finance" (modelo de implantação de um novo negócio, onde o viabilização financeira do projeto depende apenas dos resultados da sua exploração) ou, simplesmente, na modelagem do processo de licitação destinado à "venda" de determinado projeto.

Em projetos que envolvam parcerias público-privadas, poderão ser financiadas ambas as partes ou apenas uma delas; o projeto, entretanto, será analisado globalmente, já que o seu sucesso será resultado do real comprometimento de todos os envolvidos.

Nos casos tradicionais de financiamento a empresas privadas, o enquadramento de seus pleitos estará condicionado a análise de "rating" efetuada pelo BNDES. Os operadores de transportes urbanos de passageiros deverão ser detentores de concessões ou permissões válidas, para receberem apoio da FINAME.

DA DESTINAÇÃO DOS RECURSOS

À exceção de gastos com desapropriações, todos os itens de investimento, quando destinados à implantação, ampliação ou racionalização de sistemas de transportes coletivos de passageiros, são passíveis de ser financiados pelo Sistema BNDES, desde que abordados de forma sistêmica e integrada. A colaboração financeira, sob condições mais favorecidas FINEM, poderá englobar os seguintes itens:

- obras civis e de infra-estrutura viária destinadas ao uso exclusivo do transporte público;
- infra-estrutura viária destinada à melhoria da circulação da cidade, apenas nos casos em que proporcione impacto direto sobre o transporte público; quanto aos serviços de pavimentação ou recapeamento de vias, serão considerados exclusivamente os trechos utilizados pelo transporte público e localizados em áreas já racionalizadas do sistema;

- *intervenções de caráter urbanístico na área de influência do projeto, destinadas ao tratamento ambiental ou à recuperação de regiões degradadas;*
 - *elementos de "traffic calming";*
 - *terminais de ponta ou de integração, inclusive intermodais;*
 - *excepcionalmente, empreendimentos imobiliários, comerciais ou não, quando sua exploração futura constituir fonte de recursos para viabilização do projeto ou redução de déficit operacional;*
 - *abrigos e estações de transbordo;*
 - *sistemas de sinalização semafórica em corredores e seus acessos;*
 - *sinalização horizontal e vertical, nos mesmos casos;*
 - *equipamentos para controle de velocidade e segurança de trânsito; "lombadas eletrônicas";*
 - *bilhetagem automática;*
 - *sistemas de monitoramento operacional de frotas de ônibus;*
 - *carros de passageiros para ferrovias de subúrbio, metrô e bondes modernos;*
 - *centrais de controle operacional para sistemas metro-ferroviários e respectivos sistemas;*
 - *subestações e seus ramais de alimentação, para sistemas eletrificados;*
 - *rede aérea de contato ou terceiro-trilho;*
 - *trólebus padron e articulados;*
 - *ônibus diesel padron, articulados e bi-articulados, para transporte urbano de passageiros, quando destinados à troncalização, ampliação da frota ou modernização tecnológica do sistema;*
 - *ônibus convencionais de uso urbano, quando destinados à ampliação da frota;*
 - *ônibus a gás, apenas em cidades que apresentem disponibilidade desse combustível a custos econômicos (produção local de biogás ou gás natural, ou transporte através de gasoduto);*

- unidades de compressão de gás, nos mesmos casos;
- embarcações para o transporte coletivo de passageiros;
- terminais hidroviários de passageiros, integrados à rede local de transportes públicos;
- dragagem, balizamento e sinalização;
- garagens, oficinas e seus equipamentos;
- equipamentos especializados para o transporte de deficientes físicos;
- bicicletários anexos a estações e terminais;
- gastos com capacitação gerencial e informatização das entidades coordenadoras do transporte público, desde que de forma complementar aos demais itens de investimento;
- estudos e projetos, quando inseridos no orçamento global do projeto;
- estacionamentos para automóveis, excepcionalmente, quando integrados a estações e terminais periféricos;
- relocação de garagens, no caso de ônibus, apenas quando justificada pelo plano global de transportes do município.

Só serão financiados sob condições especiais os veículos cujas características dimensionais e de desempenho sejam, a critério da análise, julgadas adequadas ao uso a que se destinam.

Para efeito dos presentes critérios de apoio, serão considerados veículos padron apenas aqueles que, cumulativamente, apresentem as seguintes características mínimas: motor sob o piso ou traseiro; todas as portas com vão livre mínimo de 1,10 m; porta dianteira localizada no balanço dianteiro; suspensão pneumática com regulagem automática de nível; e motor com relação potência/peso bruto totalmente carregado acima de 12 cv/t. Quanto aos articulados, também terão que dispor o motor sob o piso ou na traseira, apresentando, no mínimo, três portas com vão livre de 1,10m. As demais especificações dos veículos, convencionais ou não, respeitarão o disposto na Resolução nº 01, de 26.01.93, do CONMETRO, nos parágrafos relativos a "ônibus tipo II", especialmente no que se refere à localização e instalação da catraca.

Os financiamentos para renovação de frotas de ônibus diesel e a gás cumprirão as condições FINAME Apoio Indireto.

Não são financiados, sob nenhuma modalidade, táxis, "vans" e veículos usados.

DA CONCEPÇÃO DO PROJETO

B
N
D
E
S

Os pedidos de apoio financeiro deverão ser apresentados sob a forma de "Programa Integrado" composto, eventualmente, de projetos modulares. Entende-se por "Programa Integrado" o plano de desenvolvimento, racionalização e modernização de sistemas de transporte urbano de passageiros, concebido para o conjunto da aglomeração urbana e elaborado de acordo com as orientações do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano.

Os "Programas Integrados" deverão atender às seguintes diretrizes:

- *racionalidade econômica, com redução dos custos totais do sistema;*
- *melhorias urbanas na área de influência do projeto, dotando de tratamento adequado o entorno, em especial as zonas residenciais;*
- *integração física e tarifária entre os modos existentes, objetivando rapidez nos deslocamentos, menores ônus ao usuário e atendimento à totalidade da demanda em melhores condições de conforto e segurança;*
- *prioridade aos modais de maior capacidade e menor custo operacional, com o privilégio do transporte público sobre o individual;*
- *melhorias na gestão e fiscalização do sistema, fortalecendo a regulamentação e reduzindo a informalidade dos serviços;*
- *maximização da captação de recursos não exigíveis, quer sob a forma de parcerias ou concessões, quer como contribuições dos beneficiários indiretos pela racionalização do transporte e melhoria da circulação, em especial dos empreendimentos caracterizados como pólos geradores;*
- *utilização de tecnologia mais modernas, em infra-estrutura urbana e equipamentos, com vistas ao melhor atendimento ao usuário e à melhoria da qualidade do espaço urbano; e*

- redução do consumo energético, dos níveis de poluição e congestionamento.

Os projetos submetidos à análise do BNDES deverão necessariamente contar com a aprovação das autoridades competentes (órgãos municipais, metropolitanos ou estaduais de transportes, planejamento ou desenvolvimento urbano).

DOS PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS

A análise, pelo BNDES, das solicitações de apoio financeiro, quer sejam encaminhadas por entidades públicas quer privadas, se fundamenta em aspectos técnicos (a concepção do projeto e sua inserção na cidade), econômico-financeiros (a análise da capacidade de pagamento e de contrapartida e o estudo de viabilidade) e jurídicos (o cumprimento de normas legais e a definição de responsabilidades das partes envolvidas).

O tempo de apreciação e aprovação dos pedidos é função da complexidade do projeto ou do seu melhor ou pior equacionamento, durando, em média, do enquadramento à contratação, em torno de seis meses. Para os casos em que a análise do financiamento se restringe à compra de equipamentos, os procedimentos são mais abreviados, durando cerca de 30 dias.

Para projetos de infra-estrutura a serem apoiados com recursos FINEM, são quatro as etapas da tramitação dos pedidos de financiamento:

1) Enquadramento: os interessados na colaboração financeira deverão apresentar consulta prévia, acompanhada de informações básicas, segundo roteiro livre. Sob a forma de carta, deverão ser fornecidas as seguintes informações mínimas: identificação do problema; soluções propostas para cada questão identificada; mapa localizando o projeto; relação comentada de todos os itens de investimento; quadro indicativo da necessidade de frota, ainda que não seja intenção dos operadores obterem financiamento da FINAME; orçamento coerente com a relação citada, incluindo veículos; identificação das fontes de recursos; caracterização da pleiteante, caso empresa privada, ou comprovação da

capacidade de endividamento segundo as Resoluções 2.008, do BACEN (para empresas públicas), ou 69, do Senado (para órgãos da administração direta).

Sugere-se que, antes de encaminhar formalmente a consulta, o assunto seja discutido com o BNDES (veja os telefones no final deste caderno), de modo a obter orientações específicas, geralmente necessárias em função da diversidade de situações observada entre as várias cidades. Ainda que o pedido possa ser enviado ao Banco por qualquer entidade, será sempre necessário o envolvimento, desde os primeiros momentos de tramitação, do órgão local gestor dos transportes, que discutirá o projeto com o BNDES e acompanhará a análise até sua conclusão.

Por fim, um alerta: é totalmente desnecessária a utilização de intermediários na sua relação com o BNDES e com a FINAME; seus contatos devem ser diretos, não havendo qualquer burocracia a dificultar o fornecimento de informações, ainda que personalizadas para o seu projeto.

2) Estudo de Viabilidade: após enquadrado o pedido, o BNDES elabora roteiro específico a ser utilizado pelo interessado na preparação do Estudo de Viabilidade e no detalhamento do projeto, que constituirá o material básico a ser analisado, a seguir, pela equipe técnica do Banco. A proposta deve contemplar, usualmente, o seguinte:

- *descrição detalhada do projeto, acompanhada de mapas elucidativos e de cálculo de dimensionamento de frota;*
- *avaliação do sistema existente, incluindo estudo de demanda;*
- *análise da adequação do sistema ou do tipo de veículo escolhido à demanda e às características da operação desejada;*
- *análise comparativa entre os modelos proposto e existente, ressaltando os ganhos, no que se refere à redução de tempo de percurso, da quilometragem total percorrida e dos custos operacionais;*
- *avaliação do impacto ambiental esperado com a implantação do projeto e iniciativas para recuperar a qualidade urbana no seu entorno;*

- orçamento detalhado e atualizado; identificação precisa das fontes;
- cronograma físico-financeiro para a implantação do projeto;
- explicitação da política tarifária e formas de compensação a serem adotadas;
- articulação institucional prevista nas fases de implantação e operação;
- cálculo da viabilidade do projeto, a partir da quantificação dos custos e benefícios diretos e indiretos;
- análise retrospectiva e prospectiva das contas municipais ou estaduais, ou análise de balanços e balancetes da empresa pública ou privada;
- atualização dos cálculos de capacidade de endividamento e de pagamento;
- identificação concreta das garantias a serem oferecidas; e
- quadro indicativo da geração de empregos em função do projeto.

3) *Análise e aprovação pelo BNDES: de posse do Estudo de Viabilidade preparado pelo Interessado, a equipe técnica do Banco analisa as informações e a documentação apresentada e, após visita à área do projeto e mediante um processo de negociação e troca de idéias com o órgão gestor, redige Relatório à Diretoria do BNDES, ao qual é anexada minuta das condições e dos termos que estarão contidos no futuro Contrato de Financiamento; a Diretoria, em reunião colegiada, dá seu parecer.*

4) *Contratação: sendo comunicado da decisão favorável da Diretoria do Banco e de posse da citada minuta de condições, o Interessado cumpre as obrigações jurídicas exigidas para a contratação (autorização legislativa ou de quem de direito, certidões de regularidade fiscal, autorização de órgãos ambientais, etc.) e formaliza o Contrato com o BNDES.*

Após registrado o Contrato, pode se dar início às liberações para o projeto, segundo cronograma anteriormente acertado. A equipe técnica do BNDES fará acompanhamentos periódicos às obras, comprovando os níveis de realização física e financeira, a aquisição de equipamentos e a implantação do projeto operacional, de modo a constatar o alcance de objetivos e a assegurar a continuidade das liberações.

E lembre-se:

a formalização de um financiamento é um processo interativo entre você e o BNDES; portanto, não receie em nos contatar para obter informações e orientações!

*Maiores informações poderão ser obtidas
nos seguintes locais:*

Informações gerais

AC/CEREN: (021) 277-7057 e 277-7058

BNDES/Recife: (081) 465-7222

BNDES/Brasília: (061) 223-3636

BNDES/São Paulo: (011) 251-5055

*Informações específicas sobre critérios de apoio
a projetos de transportes*

AI/DETRU: (021) 277-6806 e 277-6830

AI/GESET-2: (021) 277-7745 e 277-7817

FINAME/DEPOE: (021) 277-7915 e 277-7916

*Ao elaborar seus projetos de transporte e circulação, consulte o livro
"Transporte humano, cidades com qualidade de vida", da ANTP.*



O Brasil é da nossa conta.



Internet: <http://www.bndes.gov.br>