



Financiamento do transporte público pelo setor privado: da concessão a uma verdadeira parceria

Trabalho apresentado no 10º Congresso Nacional de Transportes Públicos, junho de 1995, São Paulo.

Altair Torres

Superintendência Municipal de Transportes Urbanos - SMTU/RJ

O objetivo do presente trabalho é, a partir principalmente da análise de experiências recentes na Europa (França, Espanha e Inglaterra), propor um modelo de parceria entre os setores públicos e privado, guardando obviamente as peculiaridades do Brasil. É apresentado no trabalho o exemplo de parceria proposta para o VLT - Rio.

EXPERIÊNCIAS RECENTES DE PARCERIA PÚBLICO/PRIVADO NA FRANÇA

Quadro 1

Sector	Localização	Intervenção predominante	Fase
Estacionamentos urbanos	França	Municipal/privada	Gestão/operação
Rodovias	França	Privada (após 1970)	Implantação/operação
Eletricidade	Costa do Marfim	Privada (após 1990)	Gestão/operação
TV a cabo	França	Privada (após 1986)	Implantação/operação

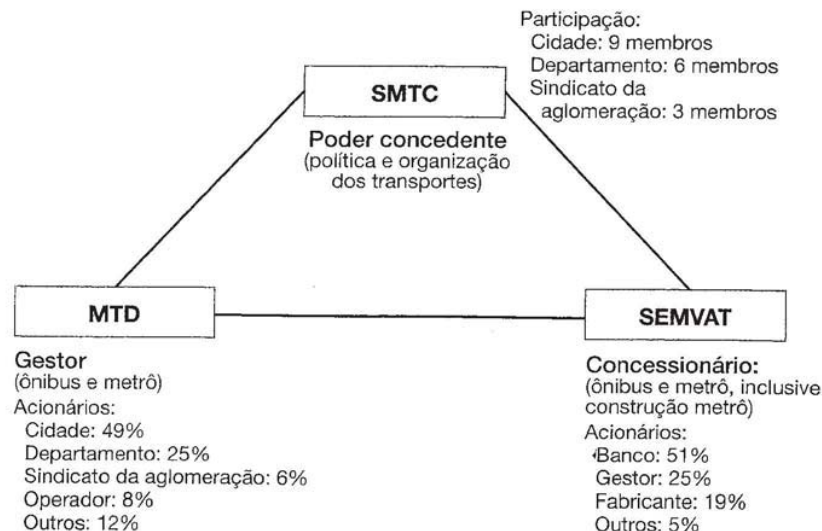
Fonte: L'expérience française du financement privé des équipements publics - Econômica - Paris 1993.

Caso Val de Toulouse - França

O VAL de Toulouse (metrô leve sem condutor) foi implantado a partir da viabilização de parceria entre diversas esferas da área pública e o setor privado (ver quadro 2).



Quadro 2
Estrutura/organização do sistema de transportes de Toulouse

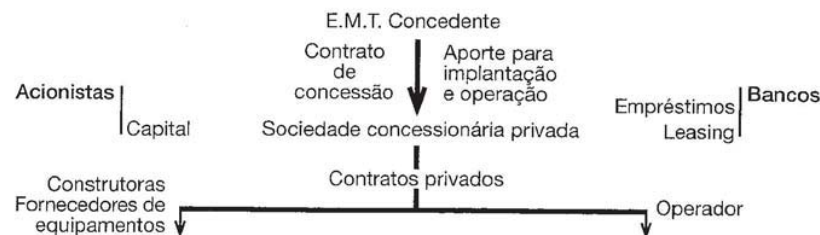


Fonte: Proposta Grupo Transdev - 1992.

Caso do VLT de Barcelona - Espanha

A Entitat Metropolitana del Transport - EMT da região metropolitana de Barcelona realizou, em 1994, um concurso para propostas visando o projeto de VLT, ligando o centro a quatro áreas de crescimento potencial (ver modelo no quadro 3).

Quadro 3
Concessão de obras e serviços públicos



Fonte: Proposta Grupo Transdev - 1992.

Caso do VLT da Grande Londres - Inglaterra

Desde 1992, o grupo Transdev-França negocia com as autoridades da London Transport e da cidade de Croydon, na Inglaterra, a "pilotaagem" de parceria entre entidades dos setores público e privado, com vistas à implantação de projeto de VLT na grande Londres.

Para o VLT de Londres o grupo Transdev se associou com o grupo AEG, renomado fabricante de material rodante, e com a construtora Tarmac, além de operadoras locais e bancos. De acordo com a proposta, o grupo Transdev, com 30% das ações, e o grupo AEG, com 15%, seriam responsáveis por quase a metade do capital da empresa de operação do sistema, além de grande participação na implantação do empreendimento, cuja proposta vencedora corresponderá à solução mais atrativa para o concedente.

AValiação DO CONTEXTO DOS TRANSPORTES URBANOS NO BRASIL

No Brasil, como na grande maioria dos países do mundo, o sistema de transporte sobre trilhos, principalmente na segunda metade deste século, passou por um progressivo e impiedoso processo de degradação que, como se sabe, se deveu à forte concorrência do automóvel, este incentivado pelo lobby triplo das indústrias automobilísticas, do petróleo e da construção civil.

Quadro 4 Distribuição modal¹ das principais regiões metropolitanas brasileiras

	São Paulo ²	Rio de Janeiro ³	Belo Horizonte ⁴	Recife ⁴	Salvador ⁴
Transporte sobre pneus (%)	73,5	89	97,8	92	98,5
Transporte sobre trilhos (%)	26,5	10	2,2	8,0	1,5
Trem (%)	8,2	6	2,2	8,0	1,5
Metrô (%)	18,3	4	-	-	-
Transporte hidroviário	-	1	-	-	-

1. Consideradas apenas viagens de transportes coletivos.

2. Fonte: Metrô de São Paulo - 1993.

3. Fontes: SMTU, CBTU, Metrô e Conerj - 1993.

4. Fonte: CBTU.

ESTUDO DO CASO DO PROJETO DO VLT - RIO

A observação e análise do contexto conduzem a crer na total viabilidade de uma parceria público/privado no setor dos transportes públicos da cidade do Rio de Janeiro. Esta parceria, viável em muitos

países, é perfeitamente factível no Brasil no momento, suficientemente amadurecido para a consecução desta proposta. Assim, resolveu-se, em função das características do sistema de transporte do Rio e do próprio projeto (ver quadro 5), propor a avaliação da linha do VLT - Rio como um estudo de caso de implantação de projeto de transporte público através de uma verdadeira parceria com o setor privado.

Quadro 5 Características gerais do Projeto VLT - Rio

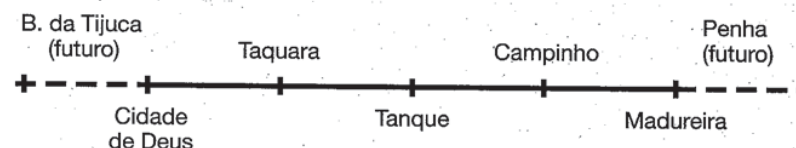
Especificações gerais

Ligação	Cidade de Deus-Madureira (subtrecho da Barra da Tijuca-Penha, traçado abaixo)
Extensão	11,3 km (subtrecho mais carregado do traçado geral de 25 km)
Estações	9 (sendo 5 estações de integração, uma com os trens da CBTU)
Dimensões	Bitola: 1,60 m; composição: 100 m e largura máx.: 2,70 m
Velocidade	Comercial: 27 km/h e máxima no trecho: 50 km/h
Característica da via	Via segregada com algumas passagens de nível

Custos aproximados de implantação (mil dólares)

Infra-estrutura	Mat. rodante/sistemas	Desapropriação	Projeto/gerenciamento
70.000	91.000	14.000	9.000

Trajetória do subtrecho (Principais estações)



Fonte: Projeto Básico VLT - Rio/Secretaria Municipal de Transportes

Proposta de montagem financeira para o Projeto VLT-Rio

No quadro da economia mundial, em que os poucos recursos disponíveis do setor público dos países em desenvolvimento devem ser aplicados em áreas fundamentais e em caráter emergencial, convém buscar soluções originais e atraentes para viabilizar o concurso do capital privado.



Quadro 6
Proposta de parceria público/privada para o Projeto VLT - Rio (alternativa 4)

Itens	Custos mil dólares (%)	Recursos
Desapropriação	14.000 (7,6)	Recursos públicos (Prefeitura)
Gerenciamento global e projetos ¹	9.000 (4,9)	Recursos públicos (Prefeitura)
85% do material rodante e sistemas	77.000 (41,9)	Recursos públicos ² - financiamento Concorrência 1 (direta com a Prefeitura)
15% do material rodante e sistemas	14.00 (7,6)	Recursos da área privada ³ Concorrência 2 (concessão)
Obras civis (infra-estrutura)	70.000 (38)	Recursos da área privada Concorrência 2 (concessão)
Total	184 (100)	Público => (54,4%) Privados => (45,6%)

1. Estuda-se, ainda, a alternativa da passagem dos custos de projeto (parte do item 2) para o setor privado, dentro da concorrência 2, referente à concessão para implantação e operação do VLT - Rio.

2. Estes recursos serão obtidos de financiamento direto do próprio fornecedor e seriam pagos, a longo prazo, pela Prefeitura do Rio de Janeiro que, por outro lado, forneceria as garantias para a participação dos grupos privados no empreendimento.

3. Esta parcela, correspondente ao desembolso inicial exigido para o financiamento do material rodante e sistemas, será paga pelo grupo vencedor da concorrência 2, visando aliviar o setor público e garantir melhor equilíbrio financeiro.

PRINCIPAIS CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

Ficou evidente, com base nos estudos e negociações já empreendidos, a efetiva possibilidade da implantação do Projeto do VLT - Rio nos termos de uma parceria entre os setores público e privado.

Como recomendação fundamental, convém enfatizar que o sucesso de uma montagem de parceria público/privado, a exemplo das experiências internacionais, se deverá à confiança mútua entre os parceiros e ao perfeito conhecimento prévio das atribuições e riscos de cada um, o que deverá fazer parte dos termos de referência e contratos detalhados e muito bem consubstanciados.

É de grande importância a participação majoritária das empresas operadoras na implantação/operação do VLT - Rio que, como é o caso do VLT de Paris, estará principalmente nas mãos do operador do transporte de superfície, simplificando em muito a solução principalmente dos problemas de interface.



www.antp.org.br

Convém destacar, ainda, as vantagens da presença da indústria de material rodante/sistemas e, quando possível, dos bancos na montagem da parceria. A participação da primeira aumenta a confiabilidade do empreendimento e a presença dos bancos é fundamental na gestão, captação e intermediação de recursos.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- MARTINAND, C. (1993) "L'expérience française du financement privé des équipements publics" - Prefácio, *Economica*, Paris, 194 pp.
- AMSLER, Y. (1994) "Nouvelles relations public - privé dans les grands projets de transports publics urbains en France", conferência no Seminário Franco-Brasileiro de Transporte Público, São Paulo 1994 pp.
- TRANSCET-França - "Concurso de propuestas del metro ligero" - Proposta para o VLT do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1994, 6 pp.
- PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO/Secretaria Municipal de Transportes. "Dados do projeto básico do VLT - Rio", Rio de Janeiro, 17pp.