

Workshop de Logística e Transportes

Retomada dos investimentos em rodovias

APOIO DO BNDES AO SETOR RODOVIÁRIO E
ARQUITETURA DE NOVO MODELO PARA O
CONCESSIONAMENTO

FIESP

São Paulo, 11/04/2018

Edson Dalto

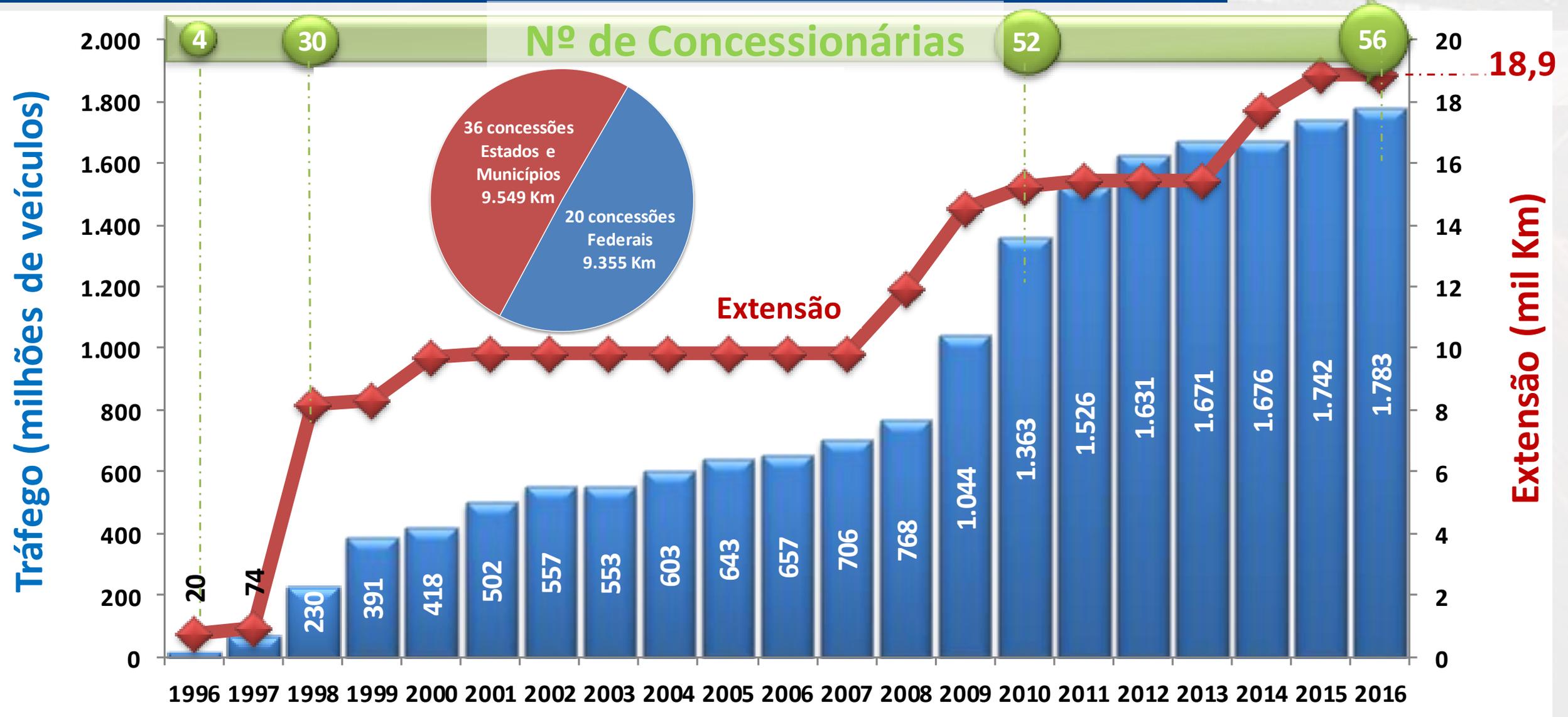
Depto de Transportes e Logística



AGENDA

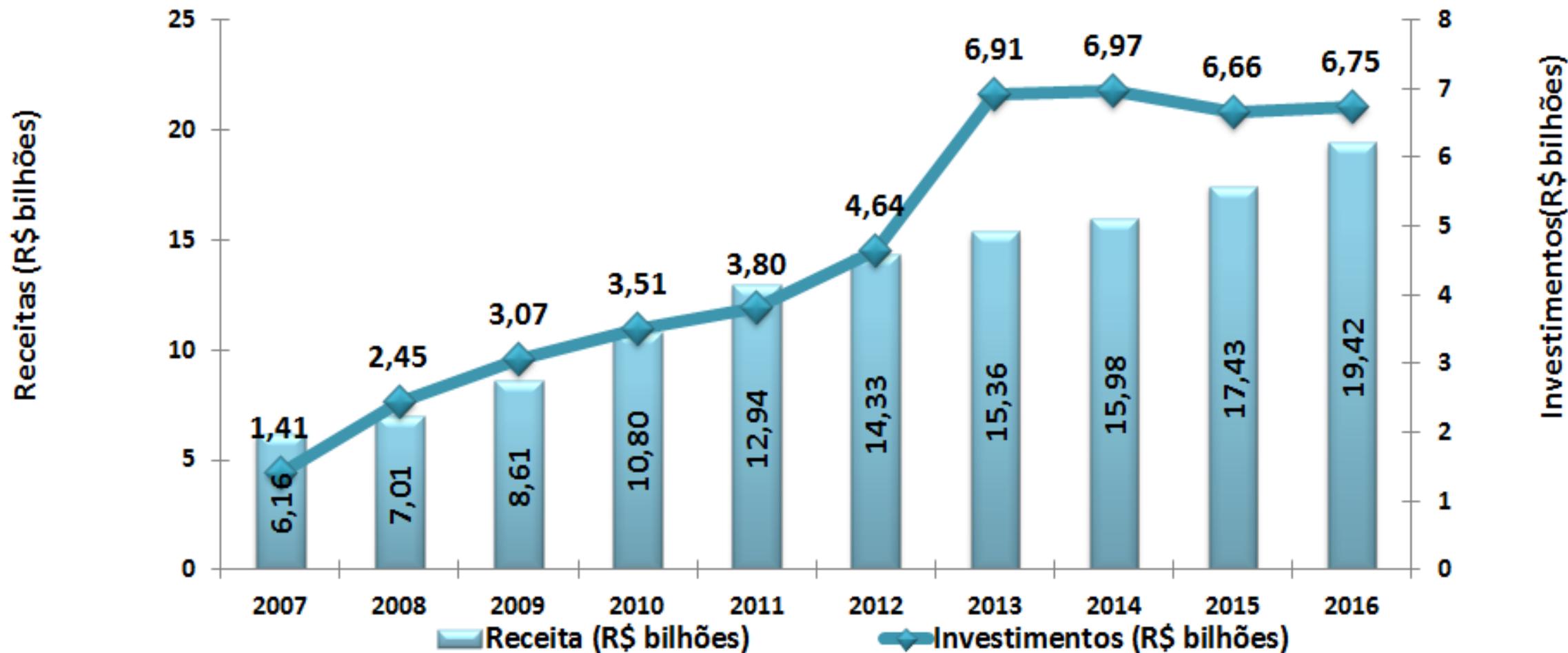
- 1. Setor rodoviário no Brasil**
- 2. Apoio do BNDES ao setor rodoviário**
- 3. Questões regulatórias e de financiabilidade**
- 4. Novo modelo para o concessionamento**

1. Evolução das concessões



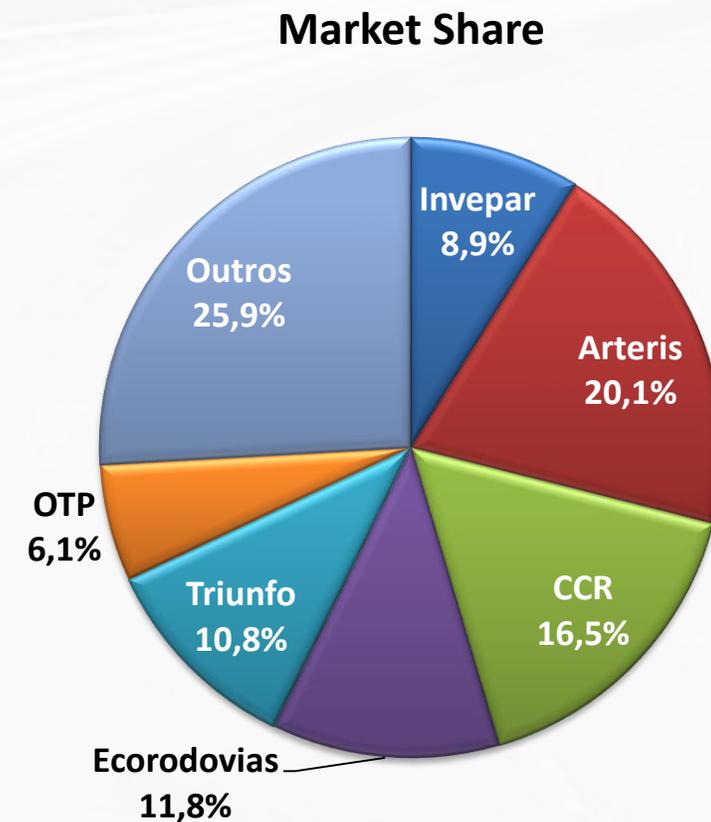
Fonte: ABCR

1. Evolução das concessões



1. Market Share

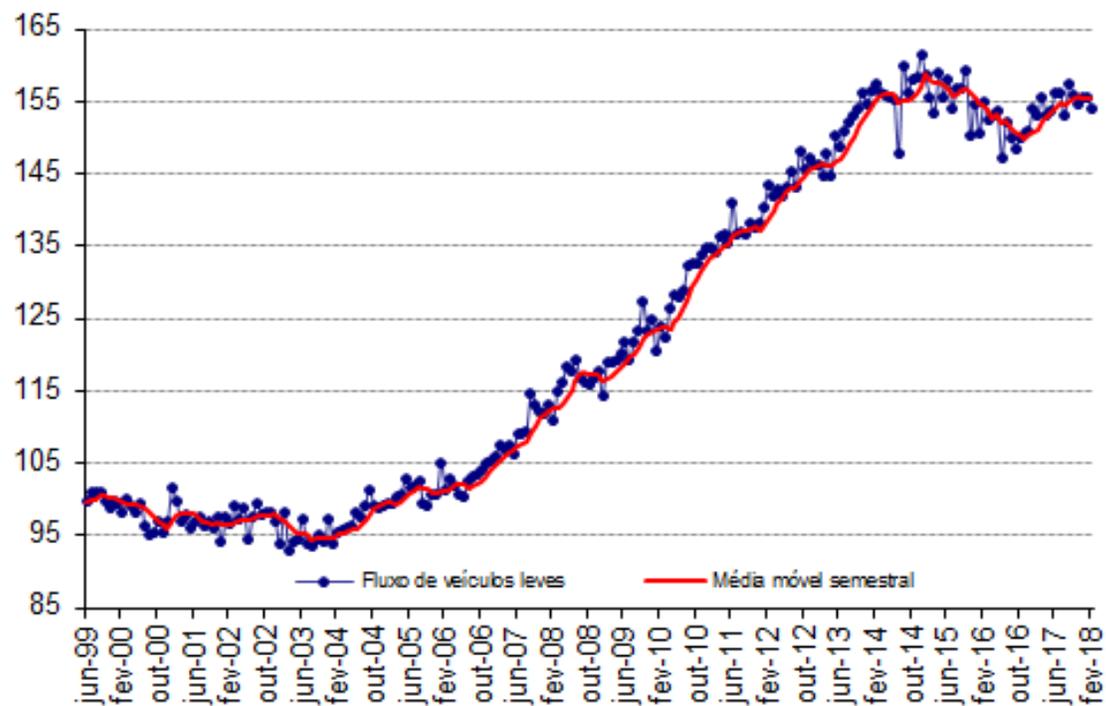
| Grupos controladores | Km administrados | # Concessões |
|----------------------|------------------|--------------|
| Invepar | 1.757,8 | 5 |
| Arteris | 3.969,5 | 10 |
| CCR | 3.263,4 | 9 |
| Ecorodovias | 2.339,2 | 9 |
| Triunfo | 2.139,4 | 5 |
| OTP | 1.198,4 | 4 |
| Outros | 5.124,6 | 17 |
| Total | 19.792,4 | 59 |



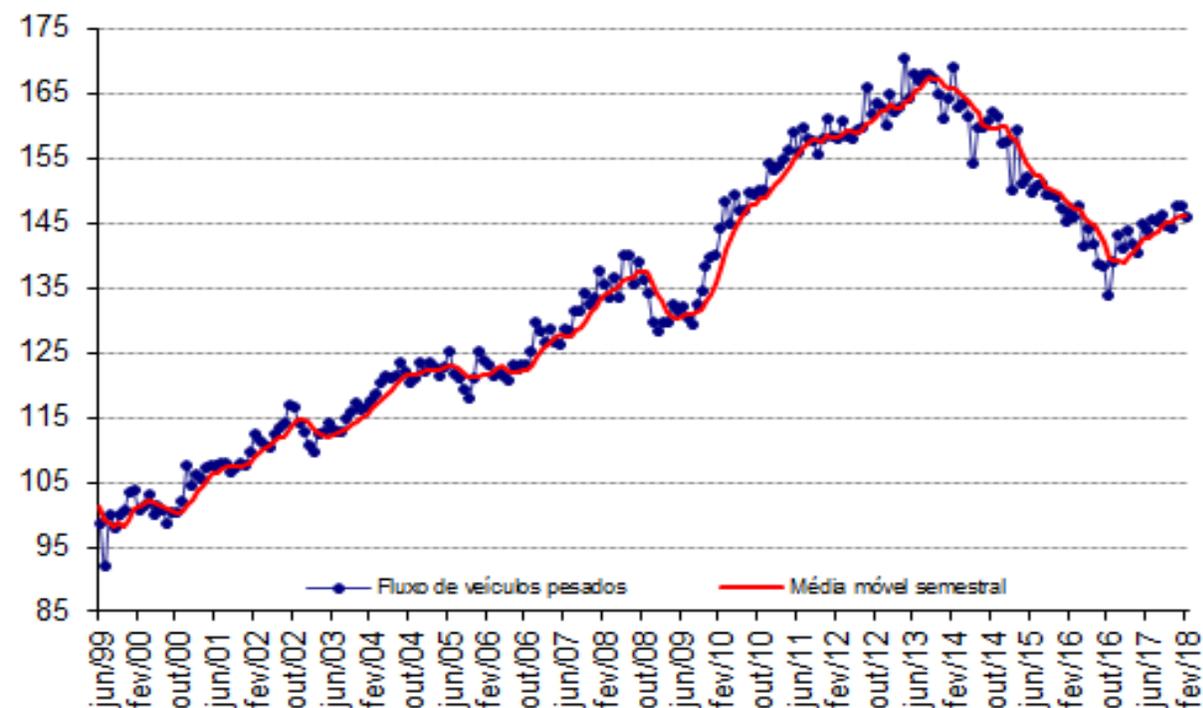
Fonte: ABCR, BNDES, 2017

1. Índice ABCR / Fevereiro 2018

Brasil - Fluxo de veículos leves

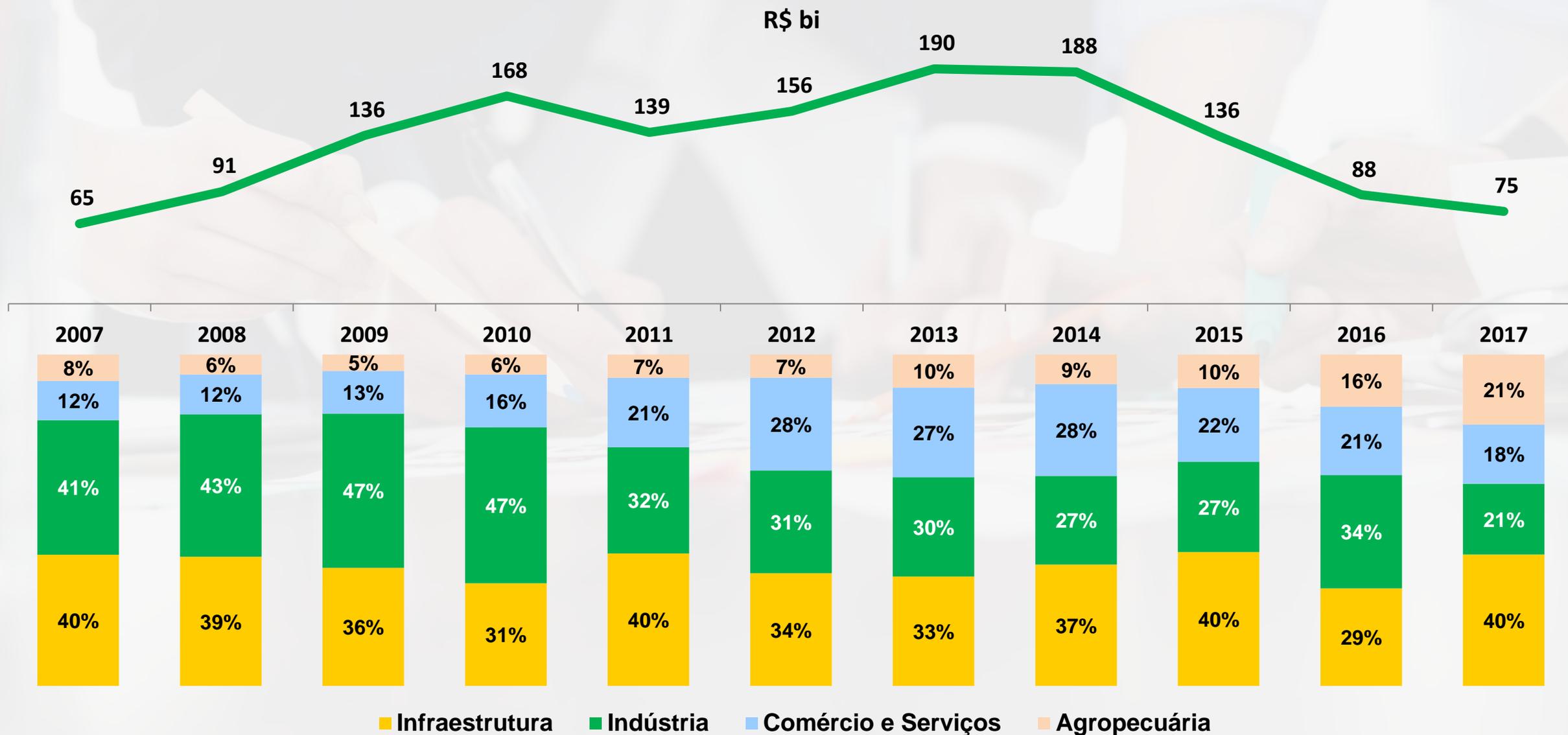


Brasil - Fluxo de veículos pesados



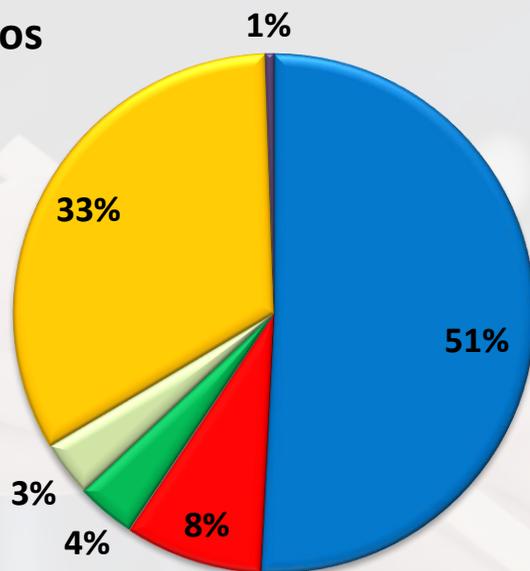
Fonte: ABCR, 2018

2. Histórico de desembolsos por segmento

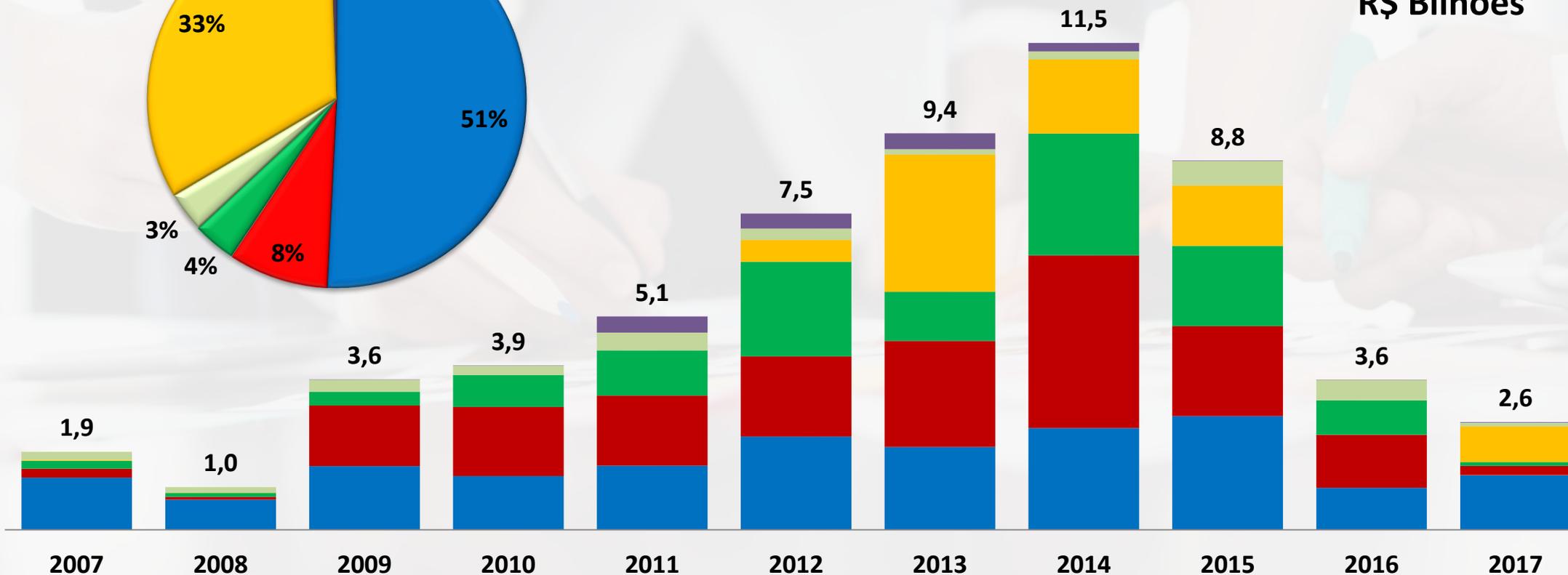


2. Histórico de desembolsos em Logística

Desembolsos
2017



R\$ Bilhões



■ Ferrovias
 ■ Rodovias
 ■ Portos e Terminais
 ■ Aeroportos e Transporte Aéreo
 ■ Hidrovias e Navegação
 ■ Outros

2. Condições de apoio do BNDES a rodovias

▶ Operações Diretas



▶ Operações Indiretas



Requisito:

sustentabilidade dos projetos

- ✓ Geração de caixa suficiente
- ✓ Projeção realista de demanda
- ✓ Alocação adequada de riscos
- ✓ Investimentos adequados à demanda

▶ Estrutura de Financiamento

- ▶ Prazo: Até 34 anos ()
- ▶ Carência de 6 meses após conclusão de cada tranche
- ▶ ICSD ≥ 1.3 (*Project Finance*)
- ▶ Participação máxima BNDES: 80% do valor do projeto; 100% dos itens financiáveis
- ▶ Sistema de Amortização : S.A.C.
- ▶ Fim do Empréstimo-Ponte do BNDES

2. Estrutura de Garantias

Estrutura Geral

- Conta reserva do serviço da dívida (3 prestações)
- Penhor de ações da SPE
- Cessão fiduciária de direitos creditórios e outros (incluindo qualquer pagamento de indenização)
- *Step in rights*

Pre-Completion

- Compromisso dos acionistas (fiança corporativa, contrato de suporte etc.)
- Pacote de seguros
- Garantias bancárias (fiança, linhas de liquidez etc.)

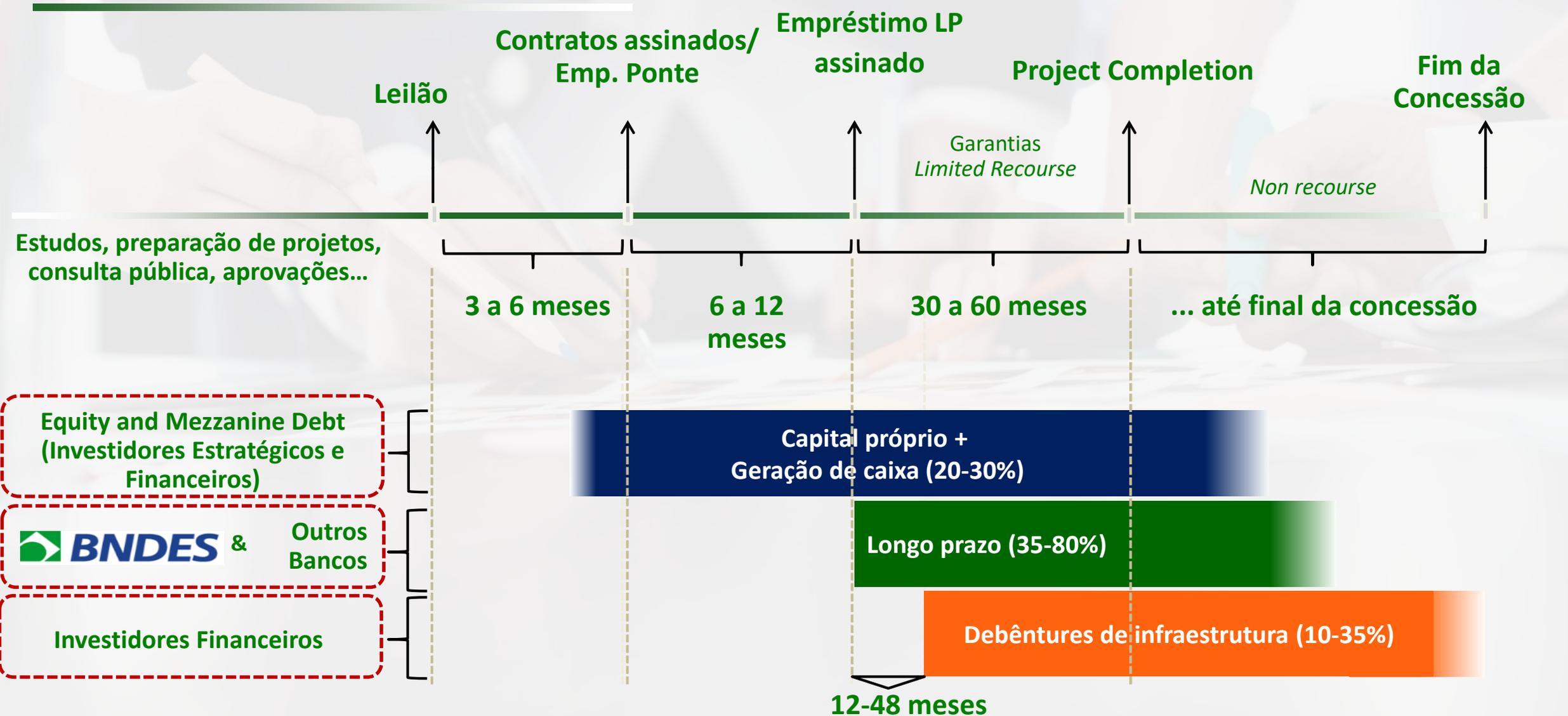
Post-Completion

- *Covenants* Operacional e Financeiro

Alocação adequada dos riscos permite uma estrutura de garantias customizada e balanceada

2. Linha do tempo padrão em *Project Finance*

Timeline



3. Histórico recente dos projetos

- ▶ Detalhamento insuficiente dos projetos
- ▶ Bids agressivos
- ▶ Frustração de demanda
- ▶ Concentração de *funding* e riscos em poucos financiadores
- ▶ Transação entre partes relacionadas (construtor x concessionária)
- ▶ Questões de *compliance* (Lava-Jato)
- ▶ Deterioração de rating e elevada alavancagem

3. Aprimoramento regulatório

- ✓ Lei 13.448/2017 apresenta diretrizes para a prorrogação e relicitação dos contratos nos setores rodoviário, ferroviário e aeroportuário
- ✓ Fortalecimento da EPL como empresa de planejamento e estruturação de projetos
- ✓ PMI - custo de transação, conflito de interesse e assimetria de informações
- ✓ Aperfeiçoamento de PMIs – EPL como revisora e vedação da participação no leilão
- ✓ Maior grau de detalhamento do projeto
- ✓ Investimento com gatilhos de tráfego
- ✓ Obrigatoriedade de contratação de gerenciadora/certificadora (inspeção acreditada)
- ✓ Ampliação do prazo entre a publicação dos editais e a data do leilão para 100 dias
- ✓ Licenciamento a cargo do governo (EPL – antecipado tanto quanto possível) – compatibilidade com custos advindo dos condicionantes
- ✓ Agilidade e previsibilidade nos pleitos de reequilíbrio
- ✓ Quantificação e atualização do valor do ativo regulatório indenizável no período da concessão
- ✓ Modicidade sistêmica nos projetos rodoviários

3. Aspectos do financiamento em um novo contexto

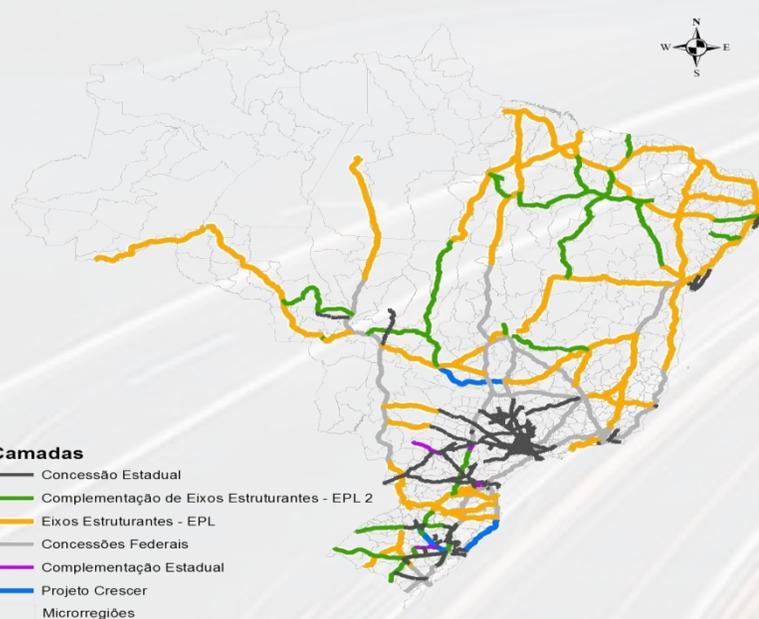
| | |
|------------------------------------|--|
| Estruturação das concessões | <ul style="list-style-type: none">▶ Melhoria da qualidade e resiliência dos projetos▶ Alocação adequada de riscos▶ Oportunidade para novos patrocinadores/Investidores institucionais▶ Maior participação do mercado segurador (<i>completion bond</i>) |
| BNDES | <ul style="list-style-type: none">▶ Substituição da TJLP pela TLP▶ Disponibilidade de recursos▶ Desenvolvimento de novos papéis e parcerias |
| Bancos privados | <ul style="list-style-type: none">▶ Maior participação no crédito▶ Tomada de risco durante a fase de <i>completion</i>▶ Novos campos de atuação (empréstimo-ponte, sindicalização...) |
| Mercado de Capitais | <ul style="list-style-type: none">▶ Melhoria das taxas e regulação▶ Liquidez do mercado secundário▶ Engajamento de novos investidores / Fundos de Pensão▶ Securitização de crédito |

4. Modelo de tarifação sistêmica

- BNDES contratou, por meio de licitação, estudo denominado FEP Rodovias - consórcio liderado pela Accenture (Consórcio BR-500)
- Fixação de um nível de tarifa/Km comum a um conjunto amplo de trechos rodoviários que corresponde ao nível de serviço prestado
- Para o nível definido há um conjunto de rodovias superavitárias, outras deficitárias
- Tarifa paga pelo usuário \neq tarifa de remuneração do concessionário
- Arrecadação transita por uma câmara de compensação
- Novo modelo tem a capacidade de viabilizar, de acordo com as simulações, 30.000 Km adicionais de concessão
- Inclui trechos que não seriam viabilizados sem contrapartida pública
- Escopo: modelo técnico-econômico, arcabouço regulatório, *clearing house* e *free flow*
- Colaboração de diversos órgãos, como BNDES, EPL, SPPI e outros

4. Um pouco sobre a metodologia

Malha total do estudo: 50.566 km
Rodovias Federais



- ▶ Informações sobre a infraestrutura rodoviária e tráfego foram coletadas, tratadas e organizadas
- ▶ Modelo de Transportes com demanda atual (2015) e projeção (2045)
- ▶ Estimativa de investimentos e custos conforme nível de serviço desejado e estado atual da rodovia

| Premissa | Detalhamento |
|------------------------------------|--|
| Política tarifária | Diferenciação do valor cobrado do usuário ao trafegar por pista simples ou dupla (Tarifa PD = 2*Tarifa PS) Leilão pela menor tarifa |
| Limite anual de extensão concedida | Concessões anuais limitadas 2.000 Km, com exceção de relicitações já programadas |
| Sustentabilidade do sistema | Saldo financeiro acumulado do sistema mantido positivo ao longo de todo o cenário de simulação |
| Priorização dos trechos | 1. Criticidade dos trechos definido pelo Governo Federal 2. Custo-benefício dos investimentos em cada trecho |
| Gatilho para duplicação | Nível de Fluidez D |

4. Resultados de simulação

Cenário A – Melhores condições da malha

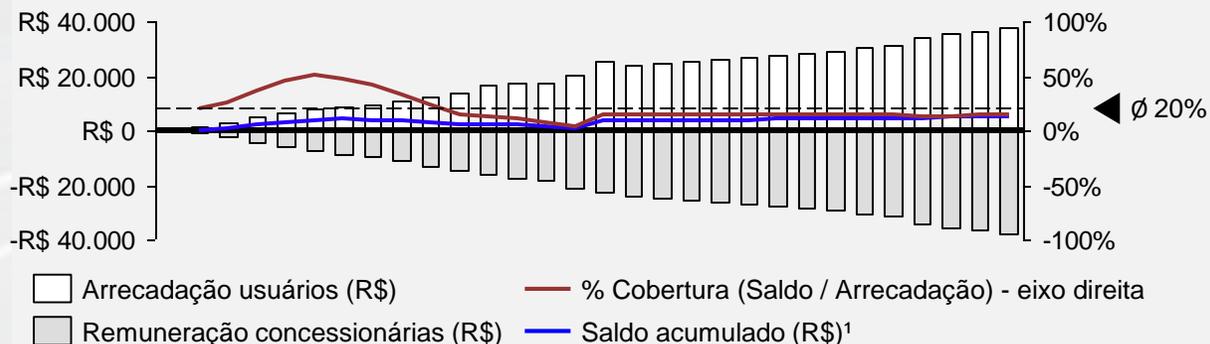
Tarifa de Equilíbrio – Média 30 anos

| | |
|---------------|-----------|
| Pista Simples | R\$ 11,75 |
| Pista Dupla | R\$ 5,90 |

Resultados – 30 anos (R\$ MM)

| | |
|-------------------|---------|
| Arrecadação Total | 633.150 |
| CAPEX Total | 215.489 |
| OPEX Total | 248.893 |

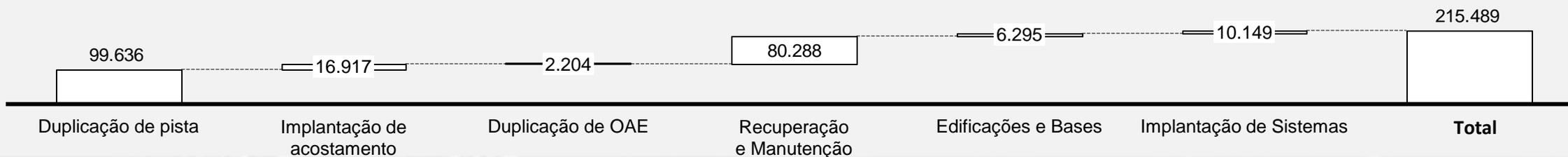
Arrecadação / Remuneração do sistema (R\$ MM) - % Cobertura anual



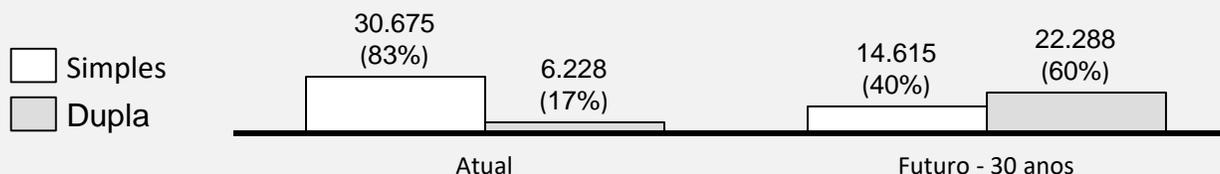
Tarifa Técnica

| Ano | Tarifa | Varição |
|--------|--------|---------|
| Ano 00 | 12,39 | - |
| Ano 05 | 11,91 | - 3,9% |
| Ano 10 | 12,95 | + 8,8% |
| Ano 15 | 11,28 | - 12,9% |
| Ano 20 | 11,33 | + 0,4% |

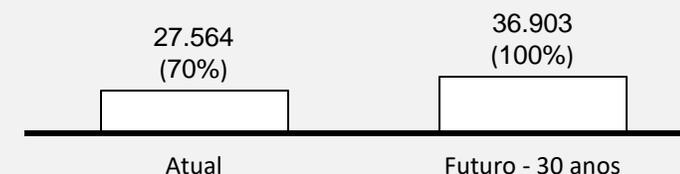
Investimentos viabilizados – 30 anos (R\$ MM)



Malha atual x futura – pista



Malha atual x futura – acostamento



Nota 1: Considerado que o saldo acumulado rende a uma taxa de 5,05% a.a. (aproximação NTN-B)

Fonte: Consórcio BR-500

Obrigado a todos!

Edson Dalto

edson.dalto@bndes.gov.br

(21) 2052-7265



BNDDES Portal
www.bndes.gov.br



Business Service
0800 702 6337
International Calls
+55 21 2172 6337



Ombudsman
0800 702 6307
www.bndes.gov.br/ouvidoria



Contact us
www.bndes.gov.br/faleconosco



facebook.com/bndes.imprensa



twitter.com/bndes_imprensa



youtube.com/bndesgovbr



slideshare.net/bndes