

Data: 27.01.2017

Abertura

A Sra. Camila Souza – Sejam todos bem-vindos. Convido os representantes do Estado da Bahia para comparecerem à Mesa, para dar início à Audiência Pública Veículo Leve sobre Trilhos. Obrigada.

x.x.x.

- Tomam assento à Mesa os Srs. Eduardo Copello, Presidente da CTB; Bruno Dauster, Secretário da Casa Civil; Atilio Filardi, Coordenador Unidade de PPP; e Sra. Ana Cláudia Nascimento, Diretora da Secretaria do Desenvolvimento Urbano.

x.x.x.

O Sr. Bruno Dauster – Bom dia a todas e a todos. Antes de tudo, agradeço a presença e vamos começar essa audiência sobre o VLT de Salvador, que é um dos projetos estruturantes para a mobilidade de Salvador e da região metropolitana; um dos mais importantes que estão sendo implantados pelo Estado na região metropolitana.

Acho que a maioria aqui deve saber, nos últimos anos Salvador apresentava um quadro crítico do ponto de vista de mobilidade, e chegou a ter um índice de engarrafamento, que era o maior do Brasil, superior inclusive ao de São Paulo, num momento dado.

Em cima disso, a nível de Governo do Estado considerou-se que era uma tarefa prioritária para poder subsidiar o desenvolvimento econômico da capital e de sua região metropolitana e, para melhorar a qualidade de vida da população da cidade, fazer uma série de investimentos na área de mobilidade.

Os principais investimentos incluiu a negociação com a prefeitura para assumir o metrô. Nós assumimos o metrô há três anos, que na verdade não existia. Havia seis quilômetros de via permanente implantados, porém sem equipamentos, sem qualquer sistema de sinalização, segurança e comunicação, sem drenagem nos túneis, sem exaustão também nos túneis e com carros que estavam totalmente inviabilizados para operação, depois de ficarem cinco anos estocados no porto.

A partir daí, nós conseguimos retomar. Já temos em operação o que era o metrô previsto para Salvador, que era o trecho da Lapa até Pirajá, está em operação plena, inclusive com um Centro de Operações, um dos mais modernos hoje, em operação no mundo.

Já temos duas estações da linha dois, que fomos nós que implantamos e que não eram previstas inicialmente, e que já levam até a rodoviária. E agora, no mês de maio, já chegaremos até a metade da Paralela colocando em situação operacional o metrô até a Estação de Pituauçu. Ou seja, já teremos operacional Pituauçu, CAB, Imbuí, e por aí vai.

Com isso, nós vamos chegar até o aeroporto, provavelmente até o final do ano. Teremos passado, em pouco mais de três anos, porque na verdade completa três anos em outubro, então, em pouco mais de três anos teremos implantado cerca de quarenta quilômetros de trilhos de metrô em Salvador.

Ainda neste mês de fevereiro, nós estaremos lançando provavelmente uma licitação de RDC para implantar uma expansão da linha 1 do metrô, levando de Pirajá até Cajazeiras Águas Claras, que é a segunda maior concentração populacional na região de Salvador, onde moram hoje mais de 900 mil pessoas e, portanto, criando condições para que essa população também utilize metrô.

Também colocamos como prioridade, naquele momento, a implantação de vias transversais, pois até três anos atrás todo o sistema de mobilidade de Salvador se fazia através de avenidas radiais com o foco no centro antigo da cidade.

Isso fazia com que uma pessoa que morasse, por exemplo, na orla do subúrbio, em Periperi, uma zona de alta densidade, e trabalhasse na região de maior geração de emprego, que é a Tancredo Neves, tivesse de pegar um ônibus até o centro e um segundo ônibus até a Tancredo Neves, numa viagem casa/trabalho que ocupava mais de três horas do seu dia.

Com as vias transversais, e já temos o primeiro sistema de vias transversais, que sai mais ou menos da Feira de São Joaquim, através da Via Expressa, e continua pela Luís Eduardo Magalhães até a Boca do Rio, já temos uma primeira via operacional e estamos em implantação outras duas vias operacionais ligando a Orla Atlântica à Orla da Baía de Todos os Santos.

Como implantaremos nessas vias sistemas de BRT, que significa que aquelas três horas que a pessoa gastava no transporte para ir de casa para o trabalho e voltar será reduzida a pouco mais de 45/50 minutos, no futuro, quando esses sistemas estarão operacionais.

E o quarto grande projeto que o Estado definiu na sua programação é o VLT do Subúrbio. Quanto ao VLT do Subúrbio, nós vamos, portanto, detalhar mais daqui pra frente, só estou avançando um pouco um contexto de ações e mobilidade para poder situar o VLT como o quarto investimento desse processo. Mas vamos apresentar um pequeno filme e depois vamos fazer uma apresentação detalhada, que vai constar a estrutura de financiamento que nós montamos para o VLT.

Deixamos claro, desde agora, que hoje nós já temos assegurado o volume total de recursos para implantação plena do VLT. Nós temos já contratado R\$ 1,5 bilhão para o Estado da Bahia, para fazer a implantação do VLT, já está disponível e isso vamos mostrar depois.

Vamos também apresentar a base do estudo de demanda, que foi realizado para dimensionar esse equipamento, e vamos detalhar os principais pontos do projeto de

implantação de engenharia para que possamos ter uma visão geral. Desde já, agradeço mais uma vez a presença de todos e peço que a gente comece com o filme.

x.x.x.

- É exibido o filme.

x.x.x.

O Sr. Bruno Dauster – Como eu tinha dito, vamos rapidamente contextualizar, desenvolver o projeto e explicar os principais elementos. Já dissemos antes que tinha a questão de todo problema de mobilidade, a decisão do governo de implantar esse sistema de VLT. É importante que se diga que esse trecho que estamos implantando no momento é apenas uma primeira etapa.

Existem já previstas duas outras etapas de imediato, uma permitindo a ligação do Comércio à Estação da Lapa, que é o principal polo concentrador dos sistemas de transportes de Salvador, onde chegam os ônibus urbanos e chega o metrô hoje, através da linha um.

O VLT vai saindo ali do Comércio, passando ao lado do Mercado Modelo, ele vai descer na altura da rampa em frente ao Distrito Naval, e entrar em um túnel que terá uma parada na Barroquinha, onde tem a Baixa do Sapateiro, que é um local de alta demanda, e uma segunda parada na Estação da Lapa.

Com isso teremos a integração física total do VLT com o metrô e o principal local de partida de ônibus urbanos da cidade. E uma segunda extensão será de São Luiz de Paripe até Mapele, já em Simões Filho, na Região Metropolitana de Salvador, onde ele se articulará com outro VLT que nós implantaremos, provavelmente dentro de um ano a um ano e meio iniciará, que é o VLT Metropolitano que irá de Candeias passando por Simões Filho, pela Ceasa, por Camaçari e o polo, chegando até Dias D'Ávila.

Com isso, nós teremos uma primeira integração também entre o sistema de transporte urbano de Salvador, por trilho, até o VLT metropolitano que por sua vez fará a integração das principais zonas industriais da região metropolitana, que são o Porto de Aratu, ou melhor dito, os principais centros de geração de emprego industrial e também comercial logístico que é o Porto de Aratu, a Ceasa, o polo petroquímico.

A gente vai fazer uma articulação por sistema confiável de trilho entre essa demanda de postos de trabalho, essa oferta de postos de trabalho, e a oferta de mão de obra que está localizada na própria cidade de Salvador.

É um programa grande de investimento. Mas o que nós costumamos dizer é que até agora, veja o metrô, nós temos conseguido atingir as metas que nos propusemos do ponto de vista de investimento. E isso, dentro da crise fiscal que todos sabem que o país e os estados estão vivendo; nós tivemos este ano perda de receita na Bahia, não atingimos nem o valor nominal da arrecadação de 2015.

Apesar disso, mantivemos integralmente em dia o pagamento de salários, pagamos o 13º, adiantamos a transferência de ICMS, que seria de janeiro para dezembro, para auxiliar as prefeituras no cumprimento da Lei de Responsabilidade Fiscal.

Estamos mantendo investimentos estruturantes, não só em Salvador com mobilidade, mas no interior, por exemplo, em função da seca, com grandes barragens, como a barragem do Rio Colônia em Itabuna, e a barragem de Catolé, em Vitória da Conquista e outras.

E também investimentos sociais, como o programa que criamos agora, que é o programa do primeiro emprego, que estamos garantindo a absorção de oito mil jovens tendo seu primeiro emprego, formados nas escolas profissionalizantes do Estado.

Quer dizer, temos conseguido manter todos os compromissos que assumimos no programa de governo, apesar de estar sofrendo violentamente a restrição orçamentária. Como é que fizemos isso? Não há nenhum mistério: reduzimos mais de dois mil cargos em comissão, fechamos três secretarias, quatro empresas públicas, e continuaremos fazendo uma redução de custeio, que nos últimos três anos já permitiu uma redução de 1,2 bilhão de custos apenas no item custeio. Então, estamos prometendo chegar no VLT até lá.

Como disse anteriormente, o projeto VLT propriamente dito tem o metrô com suas duas linhas, com cerca de 40 quilômetros; uma com 17,8 Km hoje sendo ampliada até Cajazeiras e a outra que irá até Lauro de Freitas, já na região metropolitana.

O Trem do Subúrbio tinha 13,5 Km e 09 paradas; estações com cais já tradicionais ao longo da região de subúrbio. Nós manteremos essas paradas e vamos implantar outras oito para chegar a vinte e uma. Nessa modificação serão retirados os cais, que hoje permitem o acesso aos trens, porque vamos utilizar um VLT com piso rebaixado, de maneira que a pessoa acessa como se fosse um degrau de ônibus, não precisa mais ter estruturas altas para acessar.

As principais características do VLT são essas paradas para embarque e desembarque, a sua extensão e o fato de que temos uma demanda, e isso veremos um pouco mais adiante, prevista de 90 a 100 mil passageiros. Os cálculos, estamos fazendo com 90 mil, por motivo de segurança, porque inclusive adotamos uma modelagem conservadora para que a gente não criasse falsas expectativas e que depois levaria a dificuldades na própria análise do projeto.

O traçado, já mostramos elementos principais, sendo que é importante dizer que existem, do ponto de vista de construção de implantação, duas etapas muito diferentes nesse primeiro trecho. Uma etapa é aquela que vai da Calçada até São Luiz, que é a que está aí com a linha vermelha, e nessa etapa vamos utilizar a faixa de domínio do Trem de Subúrbio.

Aí você vai ter de fazer a substituição dos sistemas de energia, implantação dos outros sistemas que hoje não existem, e adequação da via permanente de bitola métrica para bitola standard, 1,435 m, considerando que você não tem hoje, no Brasil, nenhum fornecedor de VLT que faça fornecimento de VLTs modernos, elétricos com bitola métrica.

Por isso nós vamos fazer essa substituição que, em parte, é necessária de ser feita de qualquer forma, porque um número significativo de dormentes tem de ser modificado porque já estão bastante danificados. E nessa etapa você vai ter obras de drenagem a serem feitas, complementares, por exemplo, na região da Baixa do Fiscal, obras de contenção ao longo do trecho, porque nós temos trechos grandes de massapê e obras de requalificação em geral.

Já na parte que vai da Calçada até o Comércio, nós temos uma situação diferente em que nós vamos estar atravessando zonas de tráfego onde não há um corredor isolado. Mas, nesse trecho, o VLT vai ser implantado numa estrutura de plataforma que na verdade é uma calçada. Ou seja, ele vai estar 20 cm acima do chão, com um meio fio normal, com uma calçada e o centro a implantação do VLT.

Um pouco lembrando a estrutura que temos implantada no VLT do Rio, na região do cais do porto, onde ele trabalha em nível com a calçada. Nós o colocamos em cima de uma plataforma basicamente pelos seguintes motivos: primeiro, segurança. Nós vamos adotar o sistema de catenárias e vamos ter um posteamento entre as duas linhas férreas. E se a gente tivesse um sistema de uso com ônibus e carros passando pelo mesmo local, aumentava muito o risco de acidentes para esse sistema de catenárias, que obrigaria inclusive a colocação de defensas e outros elementos que eram um elemento complicador para o tráfego muito grande.

Então, optamos por manter a lógica dessa implantação em cima de uma calçada e com isso temos o elemento de segurança. Mas temos um segundo elemento que depois verificamos que é muito interessante.

Considerando que entre base e sub-base etc. nós temos uma profundidade de implantação de mais ou menos 50cm, no momento em que eu implanto em cima de uma calçada, ou seja, 20cm acima do nível da rua hoje, eu devo estar fazendo a implantação toda com uma profundidade de cerca de 30, 35cm, o que permite que essa implantação seja feita quase sempre sem chegar nas redes existentes em todo esse trecho, sejam redes de drenagem, sejam redes de esgoto, redes elétricas, que são implantadas abaixo de 50cm.

Então nós teremos uma folga de cerca de 20cm, o que nos dará uma velocidade ao nível da implantação muito maior por não ter o mesmo nível de problemas de interferência que teríamos se tivesse uma profundidade maior no processo de implantação. Além disso, do ponto de vista visual, pretendemos que essa área onde correrá o VLT, os trilhos estejam implantados numa situação de grama, o que também favorece a própria visão daquele equipamento para quem tiver na rua andando, etc.

A primeira fase de implantação que estava prevista era até setembro ou agosto de 2018. Mas quero fazer uma observação muito clara: acho que o caminho crítico desse processo de implantação é essencialmente a disponibilidade de equipamento móvel, ou seja, de carros de VLT.

No resto, nós vamos trabalhando numa obra de engenharia absolutamente protegida com tapumes, e numa obra linear, em que já tendo o dinheiro para a implantação totalmente disponível, e que será pago imediatamente quando cada uma das etapas for concluída, a obra de engenharia em si pode se desenvolver muito rapidamente, através de um número grande de frentes, e com isso você terá uma velocidade de implantação muito alta.

Acredito que o caminho crítico passa essencialmente pela aquisição de equipamento, carros, do que propriamente a obra física, a obra de implantação do sistema. Por isso, achamos que essas fases de implantação 1 e 2 poderão ser melhor adequadas. Creio que não é segredo para ninguém, que quanto mais rápido realizamos uma obra, mais fácil ter resultado positivo nela, lucro, se for o caso, ou não ter prejuízo.

Como havia dito, a fase 3 irá até Simões Filho, e a fase 4 será também a interligação ao metrô na Lapa. É claro que não há nessa numeração 3 e 4 uma definição de prioridades. Isso vai ser muito em função do próprio concessionário definir, em cima dos seus estudos de demanda, qual a opção ele fará de implantação. Se antes chegar na Lapa, e posso dizer que pelos nossos estudos a Lapa significa um acréscimo de cerca de 40 a 50% de novos usuários no sistema, ou chegar até Simões Filho, que representa talvez um investimento menor mas que também tem um acréscimo menor no número de passageiros no sistema.

Mas aí é uma questão de fazer conta e ver, a cada momento, onde você tem o melhor resultado e o maior benefício para a população. Nós trabalharemos sempre focados na questão do benefício público que esse sistema trará. Nesse processo, já estamos com a consulta pública desde dezembro, ela se encerra agora no próximo dia 31. Daqui até o mês de março a gente solta a licitação.

A licitação será executada, nós já estamos disponibilizando elementos de projeto e tudo isso, para que os interessados acelerem seu estudo, de maneira que a gente possa estar acelerando esse processo de propostas; com 45 dias a gente estará abrindo, aqui na Bovespa, o recebimento das propostas e o próprio leilão, e pretendemos iniciar a obra muito rapidamente, porque já temos todo o licenciamento ambiental, autorizações municipais, e temos o dinheiro. Então, passa a ser muito uma opção do próprio ganhador o ritmo que ele começa esse processo.

A primeira fase, em função daqueles elementos que eu disse, vai depender basicamente de carro, mas a implantação da obra eu acredito que esteja executada, pela experiência que estamos tendo inclusive com o metrô, até agosto de 2018. E, meses depois, a operação plena, em maio de 2019.

O CAPEX do projeto VLT, está aqui demonstrado, nós estamos chegando a R\$1,548 bilhão. É evidente que isso terá ajustes e temos uma expectativa normal de que provavelmente, na própria oferta, já que esse foi o limite que nós chegamos, nós vamos chegar a um valor menor.

Na medida inclusive em que o valor maior do que o do nosso orçamento a proposta estará automaticamente desclassificada. Então, nós achamos que os recursos que disponibilizamos para a implantação serão totalmente suficientes para se fazer a plena implantação do VLT. Só um parêntese: nós disponibilizamos essa apresentação no nosso site para todos que tiverem interessados, a partir de hoje, evidentemente.

Ainda, como premissas gerais, queremos deixar claro que tem dois conceitos que são extremamente importantes. O risco cambial na medida em que se opte por um financiamento em moeda forte será integralmente assumido pelo Estado. O segundo elemento importante nesse caso é que nós vamos assumir o custo de energia dentro do OPEX.

Agora, vamos ter uma cláusula de que a cada 90 meses haverá um ponto de controle e uma obrigatoriedade de propostas, pelo concessionário, de modernização de sistemas, de economia, de energia, de maneira que possamos ter a máxima eficiência com o mínimo custo, do ponto de vista energia, e isso será uma obrigação do concessionário na medida em que ele não terá obrigação de pagamento de energia.

E quem paga é o Estado e o Estado vai exigir esse grau de eficiência permanentemente através de proposta e negociação. Mas qualquer proposta passará pela homologação do Estado e o Estado, se não houver propostas que sejam suficientes, contratualmente obrigará que se faça essa modernização.

Dando um exemplo, hoje em dia já existem equipamentos que transformam em energia para a tração do trem, a própria energia de frenagem. Vamos exigir na licitação que os equipamentos que sejam adquiridos já venham dotados, ou sejam, dotados num prazo de "x" meses desses equipamentos, se o standard deles não tiver previsto vir com esse equipamento, desde o zero da operação. Mas no máximo em seis meses vai ter de ter resolvido isso sob pena de multa.

Estou dando um exemplo aleatório apenas para caracterizar o tipo de esforço que terá de ser feito pela concessionária, do ponto de vista de manter a modernidade da utilização da energia pelo sistema.

Se o pessoal da Mesa tiver alguma correção, peço que façam imediatamente para ficar mais fácil o processo.

Será também exigido em prazos, no caso no 15º ano, no meio do período de concessão, reinvestimento para modernização do sistema, como é normal em qualquer sistema de concessão, e também no final, evidentemente. Estamos dando, já hoje, uma proposta de financiamento de 100% do 1,5 bilhão existentes; vamos detalhar isso adiante.

Não vamos exigir, porque não é exigido no financiamento, garantias para o financiamento outras que as garantias emergentes no próprio VLT. Haverá sim uma garantia de *completion* que será uma garantia financeira, relativamente significativa, mas é uma garantia de *completion*. Mas tudo isso a gente detalha mais adiante. Só estou dando um primeiro elemento.

É evidente que fizemos também toda avaliação do OPEX, porque nós vamos fazer um processo licitatório baseado e que será vencedor aquele que pedir a menor contraprestação por parte do Estado.

Temos também a possibilidade e o prazer de dizer que teremos já, provavelmente, publicado no nosso site, até o final da próxima semana, uma segunda proposta extremamente competitiva, além da que vamos apresentar agora e que vou dar alguns elementos, o que mostra que o sistema que adotamos, e que será detalhado adiante, está tendo aceitação por parte de mercado, efetivamente.

A tarifa do VLT será a tarifa única já implantada para o transporte de Salvador, hoje você já tem uma tarifa que é de R\$ 3,60. Esse *ticket* permite que com um *ticket* um usuário tome um ônibus, tome o metrô, e tome outro ônibus, tendo com isso a possibilidade de sair de sua casa, chegar ao metrô e usar outro ônibus até o seu local de trabalho, se ele precisar desse segundo ônibus. Ou simplesmente pegar um metrô e um ônibus ou pegar só o metrô. A mesma coisa haverá para o VLT.

O usuário poderá chegar no VLT, que será dotado de bicicletários, como já fizemos também no metrô; todas as estações de metrô têm bicicletário porque Salvador é uma cidade pobre em que se tem um volume muito grande de viagens a pé e viagens de bicicleta. Muitas pessoas preferem ainda ir de bicicleta, porque está perto e até pelo tempo, etc, mas tudo isso ele pode usar o ônibus ou a bicicleta e o VLT funcionará da mesma forma. Essa mesma tarifa é válida também para o primeiro anel tarifário da região metropolitana, porque a região metropolitana também os sistemas de transporte estão integrados ao metrô e ao ônibus urbano.

Hoje, já o metrô, estamos finalizando um contrato de programa com a municipalidade de Salvador e as outras, para que seja integrado também aos ônibus urbanos. O ônibus metropolitano chega e o passageiro desce do ônibus metropolitano, entra no metrô e toma um ônibus depois para o seu destino final sem precisar pagar outra tarifa. Isso existirá também para o VLT.

Já está sendo montado desde o início, já estamos negociando essa tarifa única para o VLT, com um elemento adicional; já estamos também analisando a possibilidade de integrar o VLT com a tarifa do modal marítimo, na medida em que ele corre dentro, ao longo da orla da Baía de Todos os Santos, e nós temos alguns sistemas de transporte ligando as ilhas até a costa da Baía de Todos os Santos.

Vamos integrar também nessa tarifa única o bilhete marítimo, mesmo que isso signifique, no final do dia, alguma parte dessa passagem sendo subsidiada pelo estado, mas esse é o nosso conceito de modicidade tarifária.

A integração do VLT vai ter uma tarifa de remuneração, que será evidentemente diferente da tarifa pública, e tem também a tarifa de remuneração que é negociada com os ônibus. Cada modal tem a sua tarifa de remuneração, e você tem uma tarifa única. Esse recurso vai todo para um caixa único, que depois é distribuído para os diversos usuários, sendo que no caso do sistema atualmente operacional, a última a receber é o metrô, porque se houver déficit; hoje ainda está tendo superávit. Mas se houver déficit quem o cobre é o estado através de um contrato bilateral com o Metrô. Só para ficar claro.

Existe um compartilhamento do risco de déficit. Por exemplo, nós estabelecemos uma curva de demanda para o VLT, como havíamos estabelecido na licitação para o metrô, e tem um percentual de variação de demanda sobre essa curva prevista, que é risco do próprio concessionário. Porém, se a demanda cair abaixo do limite inferior dessa faixa passa a ser responsabilidade do estado cobrir esse risco de demanda.

E, da mesma forma, se ela ultrapassar a faixa superior, o estado passa a ser sócio do resultado desse acréscimo marginal que houver em relação à curva. É claro que no caso do VLT, como em qualquer outro sistema sobre trilhos e de concessões de transporte, haverá possibilidade de receitas acessórias e haverá uma receita extremamente significativa, que é a contraprestação pública.

Queremos deixar claro, e isso é um dado importante, de que todo o custo de investimento do financiamento será pago integralmente através da contraprestação pública, e esse dinheiro sairá do tesouro do estado para uma estrutura de caixa d'água. Nessa caixa d'água tem caráter senior o pagamento da dívida e depois o pagamento para a concessionária, para a sua operação etc e tal.

Porém, desde o início vamos fixar e deixar transparente a parcela de contraprestação correspondente ao serviço do financiamento principal e custo financeiro, e também a parcela de remuneração dos custos operacionais, sendo que o custo de energia, como disse anteriormente, está fora dessa conta.

A contraprestação vai, portanto, remunerar o CAPEX, integralmente, e uma parcela de OPEX, se houver perspectiva de risco de déficit operacional. Mas já está estabelecido, desde o início, que ela pode fazê-lo sempre que houver. Haverá indicador de desempenho, haverá garantias de adimplimento através de vinculação do fluxo da SPE, que é uma lei estadual, e do saldo do fundo garantidor baiano de PPPs. Peça ao Atilio para detalhar isso aqui, num minuto, por favor.

O Sr. Atilio Filardi – O que a gente vai colocar é a questão frente ao RCL do Estado da Bahia. Como é a questão do estado em limite de contraprestação hoje? A RCL do ano passado foi de 28 bilhões, o que dá um limite de 1,4 bilhões para despesas com contratos

de PPP; o montante comprometido hoje é de 500 milhões. Ou seja, o que dá para o estado a margem confortável de pelo menos 3% para se utilizar para pagar futuras contraprestações. Então, a nossa PPP tem perfeitas condições de se enquadrar no limite do Estado. Não teremos nenhum problema quanto a isso.

O Sr. Bruno Dauster – Você poderia detalhar a lei?

O Sr. Atilio Filardi – Quanto a questão do FPE, como funciona? É um mecanismo que já funciona no estado desde 2010. Nós o utilizamos ativamente para o pagamento do Hospital do Subúrbio, Fonte Nova e todos os projetos que temos. Todo recurso do FPE que vem para o Estado, hoje em média 5 bilhões de reais, pegamos 18% que vai para uma conta no Banco do Brasil. O Estado informa qual o montante de contraprestação que será pago, o banco retém o valor informado, e o restante volta para o tesouro estadual. Ou seja, é um pagamento que tem prioridade sobre todos os pagamentos do estado.

Não tivemos até hoje, nenhum questionamento quanto aos órgãos de controle; Ministério Público, Tribunal de Contas, entre outros. Então isso nos dá conforto para continuar utilizando essa sistemática daqui pra frente.

Quanto ao fundo garantidor de PPP, é um mecanismo que passamos a utilizar desde de 2013 com o Metrô. O saldo mínimo é de 250 milhões e com retroalimentação constante. Esse mecanismo já está sendo utilizado no metrô efetivamente. Até hoje, também não tivemos nenhum tipo de problema com esse mecanismo. Ou seja, as garantias que o estado tem dado hoje, para o privado, tem funcionado plenamente e testado efetivamente.

O Sr. Bruno Dauster – Obrigado. O importante é que do ponto de vista do fluxo existem duas estruturas de garantia. Uma que garante o fluxo da contraprestação e outra que garante qualquer solução que possa haver, se jamais houver, mas a gente faz conta, e vocês também sabem fazer e verão que não haverá risco porque nós não podemos ultrapassar esse limite legal; e não o faremos.

É importante deixar isso claro, que mesmo com o metrô, mesmo com o VLT, mesmo com esses compromissos que estão sendo assumidos, nós temos uma folga que é razoável para seguir tocando novos projetos dentro do conceito de PPP.

A questão do estudo de demanda. Como vocês podem ver, esse estudo aqui, a gente só vai ter um elemento geral, porque já está disponibilizado no site para todos os interessados. O que é importante, efetivamente, e aqui uma coisa chocante é ver o número de viagens a pé que a gente já tinha feito referência; basicamente é a pé e de bicicleta.

O que é mais importante nesse estudo em que nós chegamos a esse volume total de viagens e diárias, e a partir daí, as viagens que temos no VLT, e aos picos, que são determinados. O que é mais importante é que nós adotamos, e quando vocês olharem o estudo ficará claro, nós adotamos um cenário conservador em que cerca de 50% dos

usuários do VLT estão no raio de influência de um deslocamento curto até o VLT; em torno de 40 a 50%, o que nos dá um conforto muito grande na vinda dessa demanda para o VLT.

É evidente que vamos estudar formas de fazer a alimentação do VLT, como você tem sempre num sistema trocal, você tem de ter sistemas alimentadores. Esses sistemas alimentadores irão buscar e levar os passageiros que estão nos bairros altos na região do subúrbio para o VLT. O que são os bairros altos?

Todos aqui sabem e conhecem Salvador e conhecem a falha geológica que temos em Salvador, que em alguns trechos chega a ter 35 metros, às vezes um pouco mais, às vezes um pouco menos. É evidente que um deslocamento a pé com uma falha de 35m para ser ultrapassada é um deslocamento desconfortável. E o VLT vai ter possibilidade de, a partir dele implantar um sistema próprio, se assim ele desejar, de por exemplo tipo lotação de pequena capacidade que correrá no bairro trazendo essa demanda e fazendo a alimentação em pontos de parada do próprio VLT.

Além disso, vocês viram no mapa que mostramos, que tem os corredores transversais onde terá o BRT. O BRT será articulado com o VLT. Para quem mora a duas, três ou quatro paradas do ponto do BRT, será interessante pegar o VLT porque ele chega no BRT no ponto de partida dele, de volta para o centro. Nesse sentido, ele será também o elemento da alimentação na medida em que a passagem é integrada.

Ou seja, vamos estudar a alimentação para o VLT sim. Mas, basicamente, montamos uma opção por um cenário em que tivéssemos conforto mantendo um grau de concorrência inicial alto do ônibus com o VLT. Não canibalismo, porém não exigimos que fosse retirado todos os ônibus da suburbana. E não o fizemos por uma razão simples: na região do subúrbio existem dois eixos de transporte: a avenida suburbana e o trem hoje, o VLT amanhã.

A Avenida Suburbana, para fazer uma viagem de Periperi até o Comércio, coloque no mínimo 1h40. O VLT fará a mesma viagem em 40 minutos. Normalmente, as pessoas optam por ter o conforto de não fazer o transbordo. Porém, se esse transbordo se faz de forma eficiente com pequenos elementos de transporte, e rápido, a nossa perspectiva e o estudo de tráfego o demonstra, a gente tem uma capacidade muito grande.

Se a gente agregar a isso a conexão com o metrô na Lapa, aí o volume cresce realmente muito. É esse elemento que a gente estava trabalhando desde o início, e que acho que tem de ser visto com muito carinho quando se faz a visão do cenário.

Eu já coloquei aqui, tem uma outra possibilidade do Acesso Norte até Lauro de Freitas, a gente já tinha dito. E não colocamos seccionamento de linhas do transporte urbano no subúrbio e fizemos, para o VLT, a mesma simulação que temos hoje no sistema do metrô, que é até três horas com a possibilidade de uso de dois ônibus; um antes, um depois ou dois depois, e por aí vai.

Estão aí os principais números da demanda que nos dão esse volume. No caso aqui, está trabalhando com 93 mil, quando eu falo 100 mil a gente já está evidentemente pensando que já temos pelo menos um ano de projeção para frente, etc.

Perfil de carga, combinado. Esses são elementos, não dá para se analisar um quadro desses a distância, mas vamos nós.

A questão do financiamento. Nós criamos, no final de 2015, na Bahia, uma empresa chamada Bahiainveste, e temos inclusive diretores aqui presentes. Essa empresa tem uma característica principal, porque é uma empresa não dependente, é uma empresa que tem suas fontes de recurso próprio e atua dessa maneira. Por lei, a lei de criação dela dá autorização a abrir capital, criar subsidiárias, captar financiamentos, abrir fundos de investimento e participar de sociedades com outras empresas, desde que alguns critérios típicos de setor público, da forma de participação dela, estejam preservados.

O objetivo dela é captar recursos para investimento nos projetos estratégicos e estruturantes do estado. O primeiro projeto estruturante que ela recebeu como tarefa a desenvolver foi o VLT, que foi passado para a Bahiainveste como tarefa prioritária, em março de 2016.

Ela fez essa captação, através de uma série de contatos junto a mercado, discussões com agências bilaterais, com agências de financiamento internacionais, com bancos, fundos de investimento etc. E ela, em dezembro, lançou um chamamento público estabelecendo até o dia 31 de janeiro, semana que vem, o prazo para receber propostas de financiamento para o VLT.

Propostas abertas, ela dizia o valor que queria que fosse investido, de 1,5 bi, e a partir daí caberia ao proponente estabelecer as condições que ele considerasse melhores possíveis de serem feitas para esse projeto.

Recebemos uma primeira proposta e essa proposta não tem caráter vinculativo; nenhuma das propostas o terá. No edital de chamamento já ficou definido que seria direito do vencedor da licitação, para a implantação da concessão, a escolha da proposta de financiamento que ele gostaria de utilizar. Porém, também ficou claro, no edital da concessão, de que todo estudo econômico-financeiro do estado será baseado na proposta que apresentar maior vantajosidade para o estado.

Aquela proposta que for mais interessante para o estado, nós utilizaremos para fazer a estrutura de nossa análise, e vai ser o parâmetro que a gente vai utilizar para o nosso compromisso de pagamento. É evidente que se o concessionário optar por uma proposta que tenha um custo mais elevado, esse custo marginal será integralmente de responsabilidade do concessionário. Mas, por que ele optaria por uma proposta mais cara?

Isso pode depender de inúmeros fatores: das características das garantias, de prazo, de prazo de carência, de juros, enfim, de vários elementos. Mas ele vai analisar o que é a

conveniência dele e vai dizer “optei por esta” da paleta de propostas que foi ofertada: eu quero a um, ou quero a três ou quero a dois, e será respeitado.

Porém, contratualmente será definido de quem é cada parte da responsabilidade nesse projeto. E poderá também ter propostas que sejam interessantes até em reais, sem risco cambial, e o cara pode achar mais interessante. Não há problema. Quem faz a opção é ele, ainda que sejamos nós que assumimos o risco cambial.

Feito isso e definida essa proposta, imediatamente, haverá uma negociação entre esse concessionário e o ofertante da proposta, que em última análise tende a homologar um nome; você não pode forçar ninguém a dar dinheiro para quem ele não confia. Mas nós acreditamos que os índices que pediremos para a própria qualificação da proposta serão suficientes para que qualquer financiador aceite o vencedor.

E também nós acreditamos que as empresas que entrarão serão todas capazes de honrar seus compromissos e que, portanto, isso não deverá ser problema. Já temos em cima desse chamamento, que era captar os recursos. Eu já coloquei essas questões principais.

O Sr. Atilio Filardi – Só para colocar uma questão. Optando por essa forma de financiamento, o privado não é obrigado a seguir aquele Decreto 7.888 do Governo Federal, quanto ao índice de nacionalização, porque no caso de você pegar recurso via PAC, via Governo Federal, você tem essa obrigatoriedade. Então, optando por essa modalidade isso não será exigido.

O Sr. Bruno Dauster – Claro! E aí, vem outro elemento que nós teremos o maior interesse de que haja o maior índice de nacionalização possível porque isso implica em geração de emprego no país, e no Estado da Bahia, se há alguma obsessão que o Governo do Estado tenha de um dia tratar é a obsessão por gerar emprego. Realmente é uma coisa obsessiva a briga por gerar emprego. Agora, acho que isso não deve ser tratado, pode ser mantido como uma obsessão leve e saudável ao longo do tempo.

Nós preferiremos que haja um alto índice de nacionalização, mas não será obrigatório. E isso pode ser levado em conta por quem ofertar dentro da sua composição do quadro. Esses elementos aí são apenas o detalhamento e a complementação do que colocamos.

É importante dizer que nós já temos hoje uma proposta de um grupo originário da Inglaterra, que fez uma proposta em dólares de US\$ 466 milhões, o que chega ao valor que a gente pretende para esse investimento máximo, com um prazo total de 18 anos, sendo três anos de carência e 15 de repagamento, e uma taxa de juros dólar mais três.

Essa proposta já está contratualizada e nós vamos receber uma outra proposta de origem inglesa, da UK Sports, que já nos autorizou a informar que essa proposta vai chegar, que vem com uma taxa de juros e prazos absolutamente competitivos com a proposta que nós já temos, e um valor um pouco menor. Mas eu vou esperar chegar a proposta para entender todo seu detalhamento; acho que é uma proposta bastante competitiva pelo que nós conversamos anteriormente. Nesse sentido, todos os interessados já têm, pelo

menos, duas propostas para se debruçarem e analisarem a que melhor estará de acordo com seus interesses.

Aqui é a estrutura que será feita, que vai se pedir que seja criada uma empresa subsidiária que vai ser a ferramenta, o instrumento, o canal de internalização dos recursos e que, de qualquer forma, depois será pago dentro daquela estrutura de PPP que nos referimos antes.

É importante dizer que existe uma garantia financeira que é uma *garantia de completion*. E digo que é uma *garantia de completion* especificamente porque é uma garantia no valor de 20% do total a ser liberado, que ficará numa conta cujos rendimentos serão do concessionário pelo prazo de treze meses. Esse é o tempo que o proponente considera necessário para que o projeto chegue a um ponto de maturação tal que ele vai necessariamente ser concluído e ser operacional.

E como as garantias que ele vai ter para o financiamento são as garantias emergentes, ele fica confortável apenas com esse prazo de treze meses da garantia financeira. Basicamente a estrutura está aqui dita, não vou detalhar esse quadro, porque isso eu acho que tem de ser olhado, e vocês tendo acesso ao site, e alguns já devem ter visto, a gente pode depois prestar outros esclarecimentos. Mas é uma estrutura extremamente simples, sem nenhuma complexidade maior do que a necessária.

O financiamento está aqui, portanto, a pré-fixada 3%; evidente que você vai ter um custo de variação cambial aí dentro, que a gente considera que é nosso, e esse financiamento cobre, de início, cerca de 96% do total, sendo que tem determinados custos complementares que serão agregados pelo próprio concessionário.

Como falei, a carência é 42 meses, 15 anos de repagamento, e é importante dizer que a liberação vai se fazer trimestralmente dentro de um cronograma que será o próprio cronograma proposto para o desenvolvimento dos serviços.

Pode-se fazer uma proposta de que, ao invés de se utilizar os 24 meses, se utilize menos, não haverá nenhum impedimento em relação a isso. Ou seja, se a obra for mais rápida, o pagamento será mais rápido e o processo de operação iniciará também mais rapidamente, o que é bom para todo mundo.

Aqui fizemos também uma análise comparativa entre o que seria o custo dessa proposta que recebemos, e que vocês vão ter no site hoje à tarde, ou que seria, partindo de uma análise WACC, a comparação com o custo equivalente num financiamento BNDES, se o BNDES tivesse dinheiro para financiar esse VLT hoje.

Finalmente, vim a esse quadro com o comprometimento, mas acho que o esclarecimento que o Atilio deu já deixou claro. Então, já podemos ir direto para o processo de perguntas e explicações daqui pra frente. Obrigado.

O Sr. Eduardo Copello – Bom dia a todos. Sou Eduardo Copello, diretor-presidente da Companhia de Transportes do Estado da Bahia, que é a companhia que hoje detém o

nosso trenzinho, como a gente chama carinhosamente o Trem do Subúrbio, que a gente espera que em breve seja substituído pelo VLT.

A exposição que foi feita pelo Secretário Bruno, foi bastante diferente. Alguns aqui estiveram na audiência, sexta-feira passada, na própria região. Lá, abordamos outros aspectos e tivemos uma gama de perguntas voltadas a aspectos técnicos do projeto e sua relação direta com a comunidade. Aqui, hoje, nós tivemos uma apresentação mais voltada para o tipo de público, e não poderia ser diferente, mas apenas para complementar um pouco a apresentação. O que foi feito com o metrô se iniciou também numa audiência, tipo essa, que aconteceu aqui em 2012.

Estivemos aqui, eu e mais algumas pessoas que estão aqui também. Naquele momento da apresentação percebemos a imagem de quem está aqui olhando, várias pessoas bastante pensativas tentando digerir um processo que naquele momento também continha elementos inovadores, não apenas PPP, mas sua estrutura.

Tivemos aqui muitas perguntas sobre as garantias do projeto, e hoje, com a implantação e com o sucesso do metrô, e nós acreditamos que o metrô é nossa porta, nossa principal referência por tudo o que tem acontecido, não somente no aspecto da sua implantação, nos aspectos técnicos, e tem chamado atenção de muita gente. Não apenas aqui no Brasil, mas muitas visitas que temos recebido inclusive do exterior.

Sexta-feira passada, por exemplo, nós tivemos a primeira viagem-teste com a concessionária, e vocês sabem quem são: a Concessionária CCR, que também está aqui em SP, na linha 4. E a gente fez esse teste, esse teste foi feito com apenas 19 meses de início de obras, se saiu do zero e se tem hoje mais de seis quilômetros dessa linha pronta, com quatro estações também finalizadas e agora entrando já na fase de comissionamento.

A estrutura de garantia está funcionando, e já foi falado aqui. Aqui eu só quis fazer um pouquinho desse filme, porque eu sei que vários de vocês estiveram aqui em 2012, e naquela época tivemos vários questionamentos sobre essa modelagem. Agora, com a modelagem do VLT um pouco diferente, mas trazendo as referências da modelagem que foi feita no metrô de Salvador e que tem tido esse impacto e esse sucesso que tem sido de bastante repercussão para nós.

O Secretário Bruno fez uma exposição incluindo as questões técnicas, mas apenas para ficar pontuado alguns pontos que foram colocados. No caso da integração com o sistema de ônibus, foi colocado três horas de integração, mas as três horas são válidas para o sistema metropolitano, que vem de cidades mais distantes e, portanto, precisa de um tempo maior dentro da integração com o mesmo direito.

Mas para os ônibus municipais esse tempo desce para duas horas. É mais ajustado à realidade local. A nacionalização, que também foi colocado aqui, com bastante contundência na questão da geração de empregos, no metrô nós temos recursos federais vinculados ao PAC, e com a obrigação de um índice de nacionalização bastante preciso.

Esse índice hoje foi superado, e muito, o metrô está com um índice de nacionalização superior a 90%, já quase 95%, de uma forma global. É um ponto importante sobre a capacidade da nossa indústria.

A Sra. Ana Claudia Nascimento – É 80% pelo Decreto Federal.

O Sr. Eduardo Copello – Com esse recurso de financiamento externo se desfaz essa linha de necessidade mínima, mas o que tem acontecido é que também temos a capacidade; estou vendo aqui o Vicente, como representante da ABIFER, então isso demonstra toda a capacidade nacional que temos de aportar para esse projeto. Não sei como vai funcionar aqui, se as perguntas serão escritas ou diretamente oral. Mas acho que poderíamos ir direto para essa fase de perguntas e questionamentos. Ficamos à disposição para esclarecer outros pontos que sejam da necessidade de vocês.

PERGUNTAS

O Sr. Vicente Abatte (ABIFER) - Bom dia a todos. Queria inicialmente cumprimentar o Secretário Bruno Dauster, o nosso presidente Eduardo Copello, e demais integrantes da Mesa, pela apresentação, pela precisão da apresentação e pela estruturação do projeto.

Quero parabenizar também pela questão do Metrô, como foi falado, nas linhas 1 e 2 já, inclusive com esse índice de nacionalização dos próprios carros, que foram fabricados aqui, ou estão sendo fabricados no Estado de São Paulo, em Araraquara.

Queria fazer dois comentários, Secretário. Primeiro, quando o senhor colocou e realmente o prazo é exíguo, um pouco mais de um ano, o senhor pode ficar tranquilo que a indústria nacional tem seis fabricantes instalados no país, para fabricação dos trens, ou mesmo dos VLTs, já que temos aqui no Brasil três projetos de VLT, tração elétrica, dois deles em pleno funcionamento; na Baixada Santista e o VLT Carioca.

Um deles ainda não em funcionamento, mas que os trens já estão entregues. Esse especificamente que não estão em funcionamento foram fabricados externamente pela premência de tempo. Mas tenho absoluta certeza de que nossa indústria nacional terá capacidade de fabricar, assim como a parte de superestrutura e também sinalização e outros elementos.

Inclusive eu diria, até como uma novidade, uma inovação, os motores de tração, como o senhor mencionou, motores com corrente alternada, com aproveitamento de energia, já em funcionamento, inclusive já fabricados no país também.

E, por último, da observação do Dr. Atilio, com relação ao Decreto Federal que já utilizamos em outras oportunidades do PAC, não só no metrô de Salvador, mas em Belo Horizonte, Rio Grande do Sul, Porto Alegre, Natal e João Pessoa, nós gostaríamos até por uma prevenção com relação ao possível concorrente internacional, já que o financiamento será externo, que a gente pudesse ter a margem de preferência conferida

por esse decreto. Ideia federal, como está dito, e tem a prerrogativa dos estados de utilizarem, mas não necessariamente utilizem. Gostaria de registrar essa nossa preocupação para que a indústria nacional seja competitiva.

Digo isso porque, como o estado pode comprar sem impostos, ele tem essa prerrogativa, nós teríamos um caso de falta de isonomia com relação à concorrência estrangeira. A gente gostaria de deixar isso registrado, e estamos à disposição para que possamos no momento oportuno conversar sobre isso. Queria novamente parabenizar e agradecer pela atenção. Muito obrigado.

O Sr. Bruno Dauster – Eu, pessoalmente, acho que nós não poderíamos até porque nas negociações com potenciais investidores existem cláusulas de importação de equipamentos, às vezes, não com nominados, porém a indicação da necessidade de que haja, num certo percentual, o casamento entre o próprio financiamento e a aquisição de equipamentos.

Isso é uma coisa que é praticada no mundo inteiro e você não tem como dizer “não, eu só quero dinheiro, a tua parte...” Fica meio complicado.

O que eu posso dizer, de imediato, é que eu tenho o maior interesse de recebê-los para uma reunião em que vocês detalhem melhor essa proposta que o senhor colocou, e a partir daí a gente veja como tentar garantir margens para tudo o que for possível ser feito dentro da nacionalização.

Agora, eu não poderia, e sou muito transparente nessas coisas, prometer “vamos fazer tudo”. Não, não dá! Agora, vamos fazer o que for possível. Ok?

O Sr. Cristiano Saito (Alstom) – Primeiro, quero parabenizar pela apresentação. Eu gostaria de fazer um questionamento sobre a frota que foi mencionada pelo projeto. No vídeo falam em 18 composições, 18 veículos e 126 mencionados carros, entendo 126 modos, o que dá veículos de sete módulos. Isso corresponde ao veículo que a gente tem no Rio, no VLT Carioca, que tem uma capacidade de 400 passageiros.

Nos estudos e demandas é falado em composições de 600 passageiros, o que equivaleria a uma configuração com Goiânia, são dois veículos de 30 metros. Então, isso no total de veículos daria 40 veículos, ao invés de 20, e aí na extrapolação do CAPEX o valor fica muito menor do que é estimado para esse tipo de quantidade. Queria confirmar se foi baseado em 600 o tamanho do veículo.

O Sr. Bruno Dauster – Foi baseado em 600 e dada a sua observação nós vamos, primeiro, fazer a correção porque houve uma evolução no tempo. A gente antes ia trabalhar com carros menores e depois optamos por trabalhar por carros maiores. Acho que não houve a correção no vídeo, do que estava previsto. Peço desculpas, é uma falha nossa, na próxima apresentação, prometo, isso será corrigido.

Tenho a informação de que no estudo do CAPEX isso foi verificado porque foi perguntado. E que a capacidade de carros no CAPEX estava prevista para o carregamento. Em todo

caso, vamos refazer esse cálculo, o que também será feito por cada um dos interessados.

O Sr. Flávio Cheres (ADAX) – Sou da Adax, consultoria e modelagem de PPPs. Queria parabenizar pelo projeto, pela estruturação muito bem montada. Justamente nessa parte da estruturação financeira a minha dúvida surge na oferta do financiamento; me parece que o tomador seria o concessionário privado.

O Sr. Bruno Dauster – Certo.

O Sr. Flávio Cheres (ADAX) – Qual o papel da Bahiainveste, isso não fica claro para mim, nessa montagem.

O Sr. Bruno Dauster – O primeiro papel foi ela fazer toda essa captação. Alguem tinha de correr o mercado para buscar esse dinheiro. Foi ela que fez. Eu acho que foi um papel inclusive fundamental, senão a gente não estaria nem sentado aqui hoje para conversar, se ela não tivesse conseguido achar essas hipóteses de financiamento.

Mas ela vai ter um papel também durante todo processo, porque ela vai ser, em última instância, quem vai controlar esses processos de fluxos todos, na medida em que ela vai ser parte dessa operação.

Mas isso, quando a gente detalhar, a gente vê melhor. Agora, efetivamente o tomador é o concessionário, ela vai fazer garantia intermédia entre o momento da assinatura do contrato efetivo e o momento em que o concessionário colocar as garantias. E se necessário for, ela vai criar outros instrumentos para complementar essa estrutura, como algum fundo, se necessário for.

O Sr. Flávio Cheres (ADAX) – E, complementarmente, a Bahiainveste foi colocada como uma empresa não dependente, ela em si, caso ela tomasse de algum financiador o recurso para um eventual repasse SPE, ela é consolidada nas finanças públicas do Estado da Bahia como endividamento ou não?

O Sr. Bruno Dauster – Não. Em nenhuma hipótese.

O Sr. Flávio Cheres (ADAX) – Independente do volume de dívida?

O Sr. Bruno Dauster – A questão do volume de dívida, aí seria uma questão de risco de quem fornecesse esse dinheiro. Porque teoricamente a Bahiainveste garante a sua dívida com seus ativos. Agora, se ela tem um ativo de 10 e alguém der para ela 100, acho que ela vai pagar porque ela é séria. Agora, o risco é todo de quem deu 100 para quem só tinha 10 garantidos de pagar. Não consolida no estado.

O Sr. Flávio Cheres (ADAX) – No caso do metrô de Salvador, a Bahiainveste acho que ela é mais recente...

O Sr. Bruno Dauster – A Bahiainveste foi criada posterior ao contrato do Metrô e ela não participa da concessão do metrô de nenhuma forma.

O Sr. Flávio Cheres (ADAX) – Só para finalizar, caso a Bahiainveste fosse envolvida na estrutura, e aí uma análise do financiador quanto ao risco, se ele exigisse uma garantia, aí sim, do seu acionista que é o Estado da Bahia, poderia ter uma contragarantia que poderia impactar o balanço do Governo da Bahia.

O Sr. Bruno Dauster – Nesse caso a lei obriga que a gente tivesse, no caso externo passasse pelo COFIEIX, no caso interno passasse pelo Tesouro Nacional, passasse por uma série e tivesse dentro dos condicionantes lá do PAC. Ou seja, hoje isso seria absolutamente inviável. Não há a menor chance de você ter uma autorização do Tesouro Nacional hoje, para o estado pegar, dentro da legislação brasileira, dez mil réis de financiamento.

A Bahia tem hoje quatro bilhões de capacidade de endividamento. Nós estamos pedindo, há dois anos, a concretização de um financiamento de 200 milhões de euros que nós temos com o BEI, e há dois anos que não conseguimos essa autorização. Por isso nós criamos a Bahiainveste; por isso nós vamos fazer com nossa capacidade e sem utilizar o Tesouro Federal.

O Sr. Flávio Cheres (ADAX) - Obrigado.

O Sr. Bruno Dauster – Só complementando: para alguém que talvez tenha menos familiaridade com o tema, a empresa não dependente é aquela que não recebe transferências do Tesouro para sua operação, sua manutenção, salários e tudo mais. As receitas são próprias e toda a estrutura passa a ser consolidada na estrutura dela Bahiainveste.

Uma empresa dependente não; tudo é consolidado no orçamento geral do estado. (Pausa.) Acho que ninguém tem timidez para fazer a pergunta. Será que a gente continua? Nós estamos à disposição! Não há nenhum problema.

O Sr. Mário Regran (Rottem Brasil) – Foi citado que o sistema de eletrificação, entendo eu que é CAPEX da concessionária e que o custo da energia elétrica seria por parte do estado. Esse entendimento está correto?

O Sr. Bruno Dauster – Totalmente correto. O que vamos pagar é o OPEX de energia. Agora, o custo do sistema, assim como o custo de modernização dos motores, se for necessário para ter um consumo menor, é responsabilidade do concessionário.

O Sr. Mário Regran (Rottem Brasil) - Perfeito! Obrigado.

O Sr. Flávio Cheres (ADAX) – Aproveitando a timidez, eu tenho uma outra pergunta. Com relação ao *headway*, quando a gente estava discutindo o projeto na fase anterior de RDC, tinha uma discussão sobre uma tratativa entre o estado e a prefeitura de Salvador sobre a limitação do *headway* para o VLT. Na modelagem agora com PPP, a definição do *headway* é responsabilidade da concessionária e isso pode ir até três minutos?

O Sr. Bruno Dauster – Pode ir até três minutos. O que acontecia? Nós temos apenas um trecho em que temos um conflito forte entre a questão do VLT e a questão do sistema de mobilidade da cidade, o sistema viário, que é ali em frente a Estação da Calçada que você tem uma demanda de quatro mil e xis veículos, na direção do subúrbio, e o VLT cortaria esse fluxo a cada passagem em direção ou de volta do Comércio.

É evidente que a prefeitura tinha naquele momento estabelecido que nós não poderíamos ter um *headway* inferior a quatro e meio minutos, salvo engano, na medida em que isso ia criar um impacto tão grande no tráfego que você ia, segundo eles, parar a cidade durante três dias a cada vez que passasse o VLT.

Nós optamos por isso, e já negociamos com eles, então o carro vai ser todo jogado em um viaduto com a mesma capacidade da via, e o trem, no caso VLT, vai passar por baixo desse viaduto, portanto, em nível, vai contornar aquele bloco que tem à direita de quem sai da Calçada, para quem conhece visualiza, e se encaixa no canteiro central da Oscar Pontes, logo depois daquele conjunto comercial pequeno que tem ali.

Com isso você mantém totalmente a condição de circulação pré-existente, do ponto de vista do sistema viário, não faz nenhum bloqueio para o sistema viário, e nós podemos baixar o *headway* para o *headway* necessário que está em torno de três minutos.

Complementando a informação, porque daí vamos dar logo informação que não está na apresentação, mas que já está consolidada a essa altura do campeonato.

A operação vai se fazer com dois *headways* diferentes. No trecho Comércio-São Luiz, teoricamente nós vamos ter de ter um *headway*, e no trecho Comércio-Plataforma, que vai ser um *headway* mais curto, porque é nesse trecho em que temos um pico de carregamento.

Então, para esse trecho teremos um *headway* de três minutos e com injeção em plataforma e com possibilidade de injeção também na Calçada. Ok? Com isso a gente garante esse *headway*. E vamos ter, já temos local de parada, rabicho, tudo já calculado tanto em Plataforma e na Calçada desde logo, para poder fazer essa operação.

E, por outro lado, no trecho que vai de Plataforma até São Luiz de Paripe, o *headway* vai ser o dobro, de seis minutos, podendo chegar a oito e quatro, ocasionalmente, ou até mais, fora da hora de pico, mesmo no trecho de Calçada de Plataforma até Comércio. Ok?

A Sra. Ana Claudia Nascimento – Como o projeto continua em consulta pública até o dia 31, se após essa sessão os senhores ainda quiserem algum esclarecimento, isso poderá ser formalizado através do site da SEDUR, onde estão colocados os projetos, os documentos, minuta de contrato e tudo mais. É o site: vltsalvador@sedur.ba.gov.br; isso também poderá ser formalizado através desse endereço eletrônico.

O Sr. Bruno Dauster – Quero complementar essa colocação da Ana Claudia, dizendo que nós temos uma prática que já exercemos na época da licitação do metrô, que exercemos

em outras licitações importantes, e que queremos exercer, também, e estamos fazendo, no caso do VLT.

É a prática do diálogo permanente com todos os interessados. Qualquer interessado, seja em equipamento, seja em obra, seja na concessionária, seja em financiamento, basta entrar em contato ou com o Copello, ou com Ana Claudia, ou comigo, na Casa Civil. Eu estou absolutamente disponível para organizar, imediatamente, uma reunião em que estaremos todos presentes e debateremos, dialogaremos, e daremos todas as explicações necessárias.

E toda vez que alguma dessas conversas implicar na nossa compreensão de fazer alguma modernização, alguma atualização de algum ponto que não tenha ficado esclarecido, que tenha de ser melhor desenvolvido, imediatamente nós vamos publicar no próprio site uma nota detalhando esse tipo de conclusão que a gente chegou, de forma a manter não só a transparência, que é uma preocupação permanente nossa, mas também atualizado a compreensão do processo por todos os participantes.

O Sr. Flávio Cheres (ADAX) – Só um esclarecimento adicional: esse mecanismo de mitigação de risco cambial e do OPEX de energia, eu li os documentos de consulta pública, me parece que não estaria constando do que está publicado. Seria isso?

O Sr. Bruno Dauster – Vou ser honesto: não li o que está publicado no site. Para mim, isso deveria já estar na minuta do edital. Se não tiver, nós faremos notas de complementação e esclarecimento nesse sentido.

A Sra. Ana Claudia Nascimento – A parte de energia está sim. A responsabilidade, o risco de pagamento da conta de energia é do concedente. Quanto ao risco cambial realmente não estava, porque a modelagem, a estruturação econômica tem sido amadurecida também ao longo dessa consulta. Então isso não está posto de fato. Mas o risco da energia está sim.

O Sr. Flávio Cheres (ADAX) - Está numa cláusula da minuta de contrato?

A Sra. Ana Claudia Nascimento – Está na matriz de risco e também na cláusula de riscos compartilhados, ou riscos de cada parte, esse risco está na parte do concedente.

O Sr. Bruno Dauster – Quero só fazer um esclarecimento: quando eu falo que nós vamos assumir o risco cambial, é o risco cambial do financiamento. Risco cambial que esteja embutido nos equipamentos, aí 100% o risco é do proponente.

A Sra. Ana Claudia Nascimento – Então, portanto, é em outro documento que está colocado isso e não nos documentos que estão no site.

O Sr. Flávio Cheres (ADAX) - Eu realmente não lembro de ter visto, mas vou olhar com mais detalhe. Obrigado.

O Sr. Bruno Dauster – Até surgir a próxima pergunta, vou deixar para vocês o telefone do gabinete: (71)3115.6507 ou 6508. As Secretárias são Fernanda e Amanda. É só dizer que

vocês participaram da Audência Pública e precisam de uma reunião, que eu já estabeleci que esse tema tem prioridade na marcação de horário.

O Sr. Atilio Filardi – Na CTB o telefone é: (71) 3116.4990. Falar com Renata ou Eli.

O Sr. Leonardo (Polux Engenharia) – Bom dia. Nós somos responsáveis por especificação de sistemas, e gerenciamento de sistemas. Um perguntinha um pouco mais técnica: gostaria de saber se já foi definida a forma de validação dos bilhetes, se vai ser embarcada ou se vai ser na estação.

O Sr. Bruno Dauster – Vai ser externa. Infelizmente, a gente acha que não tem ainda uma cultura geral suficiente para fazer o controle embarcado. Nós fizemos um estudo que indicava, teoricamente, não foi feito lá em Salvador, mas acessamos um estudo que indicava que seria em torno, porque tem consultores nossos que estão atualizando esse estudo, num percentual de cerca de 20% de fuga nesse caso.

Vinte por cento já têm um efeito muito pesado, mesmo que fosse isso. O nosso temor é que seja mais. Porque, por exemplo, o Trem de Subúrbio hoje é um equipamento que funciona precariamente. Quando ele circula é de 45 em 45 minutos, de hora em hora. A tarifa é cinquenta centavos, e nós temos uma evasão brutal. Pagam 50 pessoas e descem do trem 250. Então, quer dizer, já se criou uma cultura nessa região de não pagar pelo transporte. Seria muito complicado a gente entrar só com fiscalização e a gente prefere que seja externa.

O Sr. Leonardo (Polux Engenharia) – Nesse caso implicaria a adoção de portas de plataforma.

O Sr. Bruno Dauster – Plataforma não. De espaços selecionados, fechados, mas não precisa plataforma.

O Sr. Leonardo (Polux Engenharia) – E uma segunda pergunta, um pouco mais contratual. O poder concedente prevê a contratação de uma controladora de avanço da obra, uma gerenciadora técnica?

O Sr. Bruno Dauster – Haverá uma gerenciadora técnica, até porque, pelo menos na primeira proposta que recebemos, no processo negocial com a Bahiainveste foi sinalizado para nós que eles disseram que iam contratar uma verificadora para realizar as liberações de recurso. A opção nossa, nesse caso, é que essa seja a gerenciadora geral. Porque se essa gerenciadora estiver de acordo em liberar o dinheiro é porque foi executado. E se foi executado, e foi executado direito, a gente estará fiscalizando também o suficiente. Vai haver verificadora desse jeito.

O Sr. Leonardo (Polux Engenharia) – Muito obrigado.

O Sr. Bruno Dauster – Se nada mais for dito ou perguntado, encerramos. Agradeço a todos e seguimos sempre à disposição. (Palmas.)