

Subsecretaria de Política Fiscal

Nota Técnica nº 07/2014 SUPOF/SEFAZ/RJ

Rio de Janeiro, 19 de maio de 2014.

ASSUNTO: A CONTRATAÇÃO DE NOVAS OPERAÇÕES DE CRÉDITO PELO ESTADO DO RIO DE JANEIRO - AMPLIAÇÃO DO ESPAÇO DE ENDIVIDAMENTO

I - Introdução

1. O Estado do Rio de Janeiro solicita à Secretaria do Tesouro Nacional – STN a permissão para a contratação de operações de crédito em montante além do já pactuado com União na última revisão do Programa de Ajuste Fiscal - PAF, em 2012, conforme o contrato de refinanciamento da dívida do Estado, firmado com a União no âmbito da Lei n. 9.496 de 1997. Esse financiamento é um complemento indispensável à continuidade das obras de infraestrutura no âmbito do PAC, e as do compromisso Olímpico de 2016.

2. A necessidade da permissão da STN para a contratação de novos empréstimos advém dos princípios enunciados na alínea b, do § 5º, do art. 3º da Lei n. 9496, que estabelece:

“§ 5º Enquanto a dívida financeira da unidade da Federação for superior à sua RLR anual, o contrato de refinanciamento deverá prever que a unidade da Federação:

(...)

b) somente poderá contrair novas dívidas, inclusive empréstimos externos junto a organismos financeiros internacionais, se cumprir as metas relativas à dívida financeira na trajetória estabelecida no programa.”



Subsecretaria de Política Fiscal

3. Tal programa é previsto no § 3º, do art. 2º dessa mesma Lei:

“§ 3º As operações autorizadas neste artigo dependerão do estabelecimento, pelas unidades da Federação, de Programa de Reestruturação e de Ajuste Fiscal, acordado com o Governo Federal.”

4. O Programa de Reestruturação e Ajuste Fiscal foi elaborado para ser uma ferramenta de diálogo entre a União e os Estados, cuja utilização possa garantir a integridade das metas fiscais consolidadas do setor público e a solvência dos Estados. Por isso mesmo, previu-se a atualização periódica à luz da evolução da economia nacional, de mudanças legais e da própria política fiscal dos Estados, sendo as metas para cada período o resultado de negociações entre as autoridades estaduais e a STN.

5. A atualização da trajetória do quociente ou relação Dívida Financeira/Receita Líquida Real (DF/RLR) até o final do contrato é o ponto central das negociações entre a União e o Estado¹. Para que esse objetivo seja efetivo, é necessário o estabelecimento de uma tendência de redução anual da relação existente no momento da celebração do contrato entre Estado e União, em percentuais cada vez menores, atingindo algum valor abaixo de um inteiro, no último ano.

6. Assim sendo, sem a trajetória não há como monitorar ou dar eficácia aos esforços de adequar o comportamento fiscal do Estado aos objetivos da Lei. Essa trajetória é, portanto, parte intrínseca das metas do Programa e – com seus devidos ajustes – orienta todos os esforços dos governos para enquadrar progressivamente os estoques de dívida financeira ao limite já mencionado.

7. A atualização periódica da projeção da trajetória da relação DF/RLR decorre de mudanças concretas nas condições econômicas do país. De fato, a trajetória da dívida dos Estados com a União naturalmente pode se desviar daquela originalmente

¹ Esta relação tem por numerador a dívida financeira do Estado (DF) e denominador sua receita líquida real (RLR). O acompanhamento dessa trajetória é essencial para que se alcance um dos objetivos fundamentais do contrato, i.e., redução da dívida financeira do Estado a um valor não superior ao da respectiva RLR, ao cabo de determinado prazo.

Subsecretaria de Política Fiscal

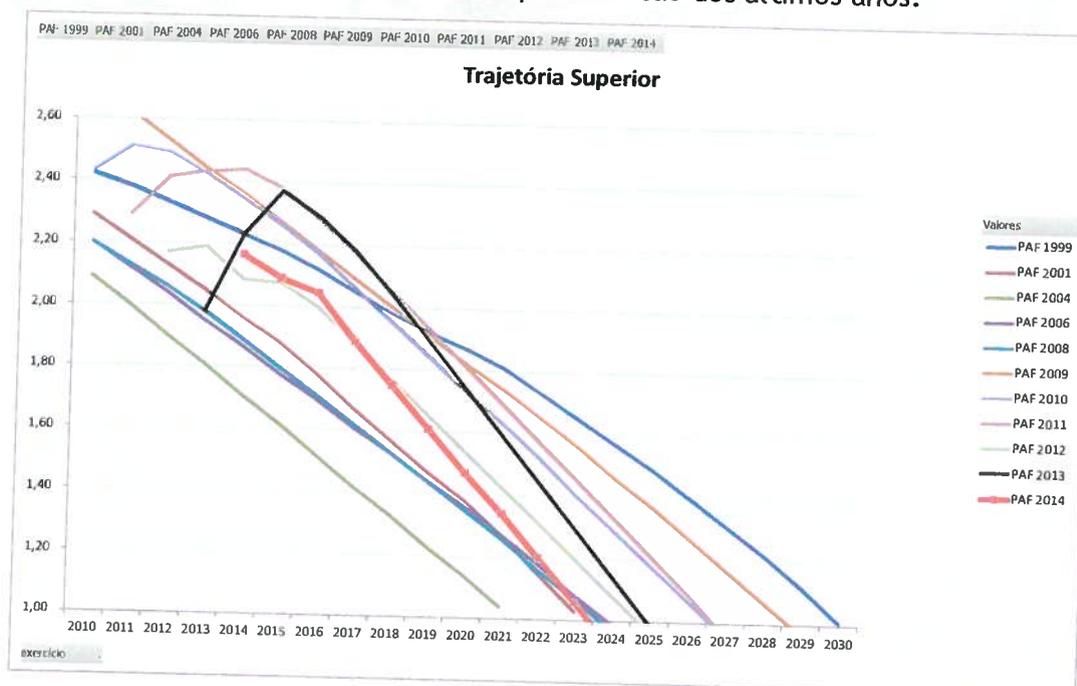
projetada, por motivo de choques macroeconômicos e descompassos entre os indexadores da dívida e a elasticidade da carga tributária, resultando em taxas de crescimento diferentes para o numerador e o denominador da fração relação.

II - Pleito do Estado do Rio de Janeiro

O Estado do Rio de Janeiro vem por meio deste instrumento, pleitear à STN a autorização para contratação de operações de crédito no valor de R\$ 4 bilhões, além do previsto no último Programa assinado com a STN. A motivação deste pedido tem por objetivo a continuidade dos investimentos já citados com respaldo na melhora contínua das condições fiscais do Estado.

8. Pelo gráfico abaixo, pode-se observar que a igualdade entre a Relação DF/RLR se dará no ano de 2024.

9. Nota-se, também, que com a inclusão da projeção do serviço de dívida decorrente da contratação da operações, prevista no novo espaço fiscal, a trajetória da curva continuará decrescente nos próximos anos. Inclusive, ao comparar a trajetória da presente revisão com a dos anos anteriores, observa-se que a presente trajetória é ainda mais responsável do que a revisão dos últimos anos.



Fonte: SIMEM 2014



Subsecretaria de Política Fiscal

10. Ainda que se adotem hipóteses muito conservadoras em relação à RLR, a relação DF/RLR deverá continuar decrescente. Tal garantia é importante, pois o comprometimento com a redução anual na relação máxima da DF/RLR é premissa fundamental dos contratos. Posto de outra forma, se a trajetória acordada apresentar uma queda anual dessa relação afasta as objeções puramente jurídicas à contratação de novas operações de crédito.
11. O ajuste na trajetória da relação DF/RLR, na esteira de novas contratações, não presume financiamento adicional da União, salvo nos termos dos próprios contratos que foram recepcionados pela Lei de Responsabilidade Fiscal. Em outras palavras, o deslocamento da relação DF/RLR ainda que eventualmente elevasse o resíduo da dívida financeira ao fim do contrato - não conflita com a LRF.
12. Mais ainda: no caso de operações de crédito externas, que sejam extra-limite para cálculo do serviço da dívida, nem sequer há este risco - visto que a dinâmica da dívida com a União não seria afetada. Além disso, merece ser assinalado que o Programa original projetava a igualdade entre DF e RLR para 2031.
13. Em resumo, o Estado do Rio de Janeiro entende que reúne condições jurídicas e econômicas para a contratação de novas operações de crédito. Existe, portanto, amparo legal para o Estado se engajar em negociações com a STN, com o objetivo de se encontrar valores que dêem conforto à STN, dentro de seus objetivos de garantir a solvência do setor público consolidado do Brasil, e capacidade de investimento ao Estado. O Estado também entende que o cenário por ele proposto não promove nenhum tipo de subsídio por parte da União e nem posterga de maneira significativa a liquidação da dívida com a União.
14. O espaço de endividamento pedido tem o objetivo dar andamento às obras do PAC - Programa de Aceleração do Crescimento, à expansão das linhas metroviárias e à logística e infraestrutura necessárias à realização e das Olimpíadas em 2016, conforme tabela especificada a seguir.

Subsecretaria de Política Fiscal

Espaço Fiscal adicional pleiteado pelo ERJ					Em R\$ Mil
	<i>Instituição</i>	<i>2014</i>	<i>2015</i>	<i>2016</i>	<i>TOTAL</i>
Metrô Pro - ML4 Adicional Subcrédito A	BNDES	663.716.832	880.633.584	610.969.828	2.155.320.244
Metrô Pro - ML4 Adicional Subcrédito B	BNDES	227.691.117	294.659.093	322.329.546	844.679.756
Mobilidade	BID	0	200.000.000	300.000.000	500.000.000
PAC Comunidade	CAIXA	0	100.000.000	100.000.000	200.000.000
Melhoria operacional da rede ferroviária	BID	0	50.000.000	50.000.000	100.000.000
Metrô Linha 3	BNDES	0	100.000.000	100.000.000	200.000.000
TOTAL					4.000.000.000

15. Segue, anexo a esta nota, descrição detalhada acerca das operações a contratar na presente revisão do Programa.

À apreciação superior,


JOSÉLIA DE CASTRO ALBUQUERQUE
 Subsecretária de Política Fiscal

De acordo,

RENATO AUGUSTO ZAGALLO VILLELA DOS SANTOS
 Secretário de Fazenda

ORIGINAL ASSINADO

Subsecretaria de Política Fiscal

ESTADO DO RIO DE JANEIRO

1.21c OPERAÇÕES DE CRÉDITO A CONTRATAR DA REVISÃO DO PROGRAMA

Descrição do acréscimo ao limite a contratar

R\$ mil de dez/13

Projetos / Programas	Entidade Financeira	Valor
<p>MOBILIDADE – BAIRRO NOVO, ASFALTO NA PORTA E RODOVIA DO CONTORNO DE VOLTA REDONDA.</p> <p>- Objetivo: Melhora da infraestrutura urbana, com a implantação de drenagem e asfaltamento e recuperação da pavimentação das ruas e avenidas dos municípios do Estado do Rio de Janeiro, por meio dos Programas Asfalto na Porta e Bairro Novo; melhorias da malha rodoviária com a complementação da rodovia do Contorno de Volta Redonda, que irá retirar de dentro do sistema viário do município de Volta Redonda os caminhões de carga.</p> <p>- Metas: Inaugurar as obras complementares da Rodovia do Contorno de Volta Redonda até set/2014. Melhorar, por meio do Programa Asfalto na Porta, a acessibilidade de ruas dos municípios do Estado, restabelecendo as condições de uso da pavimentação existente e implantando, por meio do Programa Bairro Novo a drenagem e pavimentação em ruas de terra.</p> <p>- Resultado Planejado:</p> <p>- Bairro Novo – Implantar infraestrutura viária com drenagem e pavimentação de ruas em bairros onde não existam, garantindo a acessibilidade urbana a uma população carente.</p> <p>- Asfalto na Porta – Restituir a mobilidade urbana, com a restauração da pavimentação em bairros cujas ruas estejam com a pavimentação comprometida, sujeitas a poeira, buracos e bolsões d'água em tempo de chuva.</p> <p>- Rodovia do Contorno de Volta Redonda - sendo estas melhorias estendidas ao Município de Volta Redonda com a inauguração da Rodovia do Contorno, que possibilitará a interligação da BR 393-RJ (Rodovia Lúcio Meira) e a BR-116 (Rodovia Presidente Dutra), retirando todo tráfego pesado de caminhões de carga e ônibus intermunicipais advindos do sul do país com destino ao nordeste e vice versa.</p>	<p>BID</p>	<p>500.000</p>

Subsecretaria de Política Fiscal

Projetos / Programas	Entidade Financeira	Valor
<p>- Impacto Socioeconômico:</p> <p>- Bairro Novo – Introduzir dentro do conceito de mobilidade urbana, uma população carente, com a implantação de drenagem e pavimentação de ruas, devolvendo a cidadania aos moradores destes bairros com a melhora dos serviços públicos.</p> <p>- Asfalto na Porta – Restituir a mobilidade urbana a uma população carente, com a melhora na pavimentação de ruas, devolvendo a cidadania aos moradores destes bairros.</p> <p>- Rodovia do Contorno de Volta Redonda – A complementação da rodovia do Contorno de Volta Redonda atenderá a uma antiga reivindicação da população do Município de Volta Redonda, com a retirada da malha rodoviária da Cidade de Volta Redonda do fluxo de caminhões de carga e ônibus que trafegam entre as rodovias BR – 393 e BR – 116, responsáveis pela interligação de um dos principais eixos de carga do país, ligando as regiões sul, sudeste e nordeste, melhorando significativamente a qualidade de vida da população de Volta Redonda.</p> <p>MOBILIDADE – BARCAS ADICIONAIS</p> <p>- Objetivo: Aquisição de 04 embarcações aquaviárias tipo catamarã, com capacidade de 400 a 600 passageiros sentados, para operação na Baía de Guanabara.</p> <p>- Metas: Atender a demanda de passageiros que se utilizam do transporte aquaviário diariamente, e resolver os inúmeros transtornos que os usuários são submetidos fazendo com que o sistema trabalhe acima do seu limite.</p> <p>- Resultado Planejado: Promover a melhora significativa do transporte aquaviário no Estado do Rio de Janeiro, permitindo o aperfeiçoamento e reduzindo a instabilidade na qualidade do serviço prestado à população.</p> <p>- Impacto Socioeconômico: A obra atende a um compromisso histórico com a população carioca de aperfeiçoar o transporte aquaviário no Estado do Rio de Janeiro proporcionando um transporte público digno e sem filas aos usuários.</p> <p>MOBILIDADE – RODOVIAS DER</p> <p>Objetivo: Implantação de melhorias em corredores de transporte</p>		

Subsecretaria de Política Fiscal

Projetos / Programas	Entidade Financeira	Valor
<p>público de passageiros, com vistas à segurança do tráfego de veículos e pedestres, com serviços de pavimentação, drenagem, restauração de rodovias, construção e melhorias de acostamento e acessibilidade, sinalização e iluminação pública.</p> <p>Metas: Atender à demanda pela melhoria da mobilidade nas zonas urbanas dos municípios fluminenses, com benefícios na segurança do tráfego, dos passageiros e dos pedestres e melhoria do fluxo de veículos nas rodovias estaduais, beneficiando, além do transporte de passageiros, a logística de cargas e a economia fluminense em geral.</p> <p>Resultado planejado: Estimular o fortalecimento da economia fluminense, a melhoria da mobilidade urbana, a instalação de indústrias e serviços das cadeias produtivas do setor portuário, metalúrgico, petróleo e gás e logística, com grande impacto na geração de empregos e na economia fluminense como um todo.</p> <p>Impacto Socioeconômico: Os efeitos da grande maioria das ações que compõem estes investimentos deverão repercutir no conjunto da população e ter grande impacto na economia fluminense e elevar a capacidade do Estado do Rio de Janeiro de prover os serviços necessários ao desenvolvimento para a população do estado.</p> <p>MOBILIDADE – BONDE DE SANTA TEREZA</p> <p>- Objetivo: Restauração do sistema de transportes sobre trilho – Bondes de Santa Teresa – recuperando a rede física, os sistemas operacionais e os equipamentos de transporte (bondes), com vistas a retomar a segurança do tráfego dos veículos e dos pedestres, a interação com os demais sistemas, a acessibilidade, a eficiência, a sinalização e a confiabilidade do sistema como um todo.</p> <p>- Metas: Restabelecer o transporte sobre trilhos tradicional no bairro de Santa Teresa com segurança para os usuários, através da recuperação do sistema que se encontra em estado de degradação dos sistemas operacionais e dos equipamentos.</p> <p>- Resultado Planejado: Atender à demanda por transporte no bairro de Santa Teresa, melhorando a confiabilidade do sistema sobre trilhos tradicional no bairro, beneficiando a população residente, o fluxo de turistas e promovendo a recuperação da economia local.</p>		

Subsecretaria de Política Fiscal

Projetos / Programas	Entidade Financeira	Valor
<p>- Impacto Socioeconômico: Os efeitos destes investimentos deverão repercutir na população residente, no fluxo de turistas e ter grande impacto na economia local, elevando a capacidade do turismo receptivo e de prover os serviços necessários à mobilidade e acessibilidade local.</p>		
<p>PAC - COMUNIDADE</p> <p>- Objetivo: Realização de obras de urbanização, com aberturas de vias internas, redes de abastecimento de água, esgotamento sanitário, melhorias e construção de unidades habitacionais, creches, escolas técnicas, unidades de saúde, quadras poliesportivas, áreas de lazer, quiosques, mercado popular, planos inclinados, bibliotecas, cursos de capacitação com a finalidade de geração de trabalho e renda etc.</p> <p>Essas obras e serviços estão sendo implantados nas Comunidades mais significativas e com maior densidade populacional da região metropolitana da Cidade do Rio de Janeiro como Santa Marta, Pavão/Pavãozinho/Cantagalo, Complexo do Alemão, Complexo de Mangueiras, Rocinha e Parque Nova Esperança em Barros Filho.</p> <p>-Será utilizado como contrapartida para recursos OGU.</p> <p>- Metas: Beneficiar os cerca de 500 mil moradores dessas Comunidades, de forma a disponibilizar unidades de ensino médio e técnico à clientela de 12 a 18 anos, possibilitando a inserção desses jovens no mercado de trabalho, a aumentar o atendimento em creches para as crianças de 0 a 6 anos, a possibilitar que as mães possam trabalhar durante o dia, a desenvolver a aprendizagem, a aprofundar conhecimentos, a agilizar o atendimento na área de saúde e a capacitar os moradores através de cursos voltados às atividades artesanais, comerciais, elétricas e hidráulicas.</p> <p>- Resultado Planejado: Melhorar as condições de habitabilidade, de mobilidade e acessibilidade, despertar o sentimento coletivo e o espírito de cidadania, estimular o espírito de vizinhança, reduzir os riscos sociais dos jovens e a ação do tráfico de drogas, proporcionando maior segurança às famílias e aumento da autoestima dos moradores.</p> <p>- Impacto Socioeconômico: Criação de empregos na Comunidade com a instalação de bancos, lojas, mercados, aumento da renda familiar com a realização de atividades artesanais e de concertos elétricos e hidráulicos, maior participação nas atividades</p>	<p>CAIXA</p>	<p>200.000</p>



Subsecretaria de Política Fiscal

Projetos / Programas	Entidade Financeira	Valor
remunerativas fora da Comunidade, face à facilidade de mobilidade.		
<p>MELHORIA OPERACIONAL DA REDE FERROVIÁRIA</p> <p>- Objetivo: Melhora na operacionalização e segurança da rede ferroviária da SuperVia, com o fechamento das passagens em nível (PN's) e passagens de pedestres (PP's), oficiais e clandestinas, gerando mais confiabilidade e reduzindo o tempo de percurso.</p> <p>- Metas: Realizar o fechamento de 05 passagens em nível e 03 passagens de pedestres com a construção de viadutos para as PN's e passarelas para as PP's, assim como a construção de muros de proteção à faixa de domínio e via permanente onde existiam as passagens.</p> <p>- Resultado Planejado: Diminuição de 100% dos acidentes e consequentes paralisações do sistema nas passagens que forem realizadas as obras e fechamento, promovendo maior segurança do transporte ferroviário, em especial do passageiro, assim como a segurança dos transeuntes dessas passagens, garantindo a integridade física da população, dos usuários, bem como a melhoria operacional do serviço de transporte, com reduções do tempo de percurso, e da acessibilidade e mobilidade de todos.</p> <p>- Impacto Socioeconômico: A obra atende o compromisso de melhoria do transporte de massa, em especial o transporte ferroviário, para atender a população da região metropolitana do Estado do Rio de Janeiro propiciando mais segurança e conforto aos mesmos, redução do tempo de viagem ao usuário e confiabilidade ao sistema. Beneficia também a comunidade do entorno da rede ferroviária e demais veículos e pedestres que utilizam as passagens, dentro do conceito de mobilidade universal que deve existir entre os diversos modais de transporte e a população, criando melhor integração entre a ferrovia e a sociedade.</p>	BID	100.000
<p>METRÔ LINHA 3</p> <p>- Objetivo: Implantar um sistema de transporte em mon trilho, ligando os municípios de Niterói e São Gonçalo, com 22 km de extensão e 14 estações, com o objetivo de atender a uma população de aproximadamente 1,8 milhões de pessoas, que hoje trafegam em</p>	BNDES	200.000

Subsecretaria de Política Fiscal

Projetos / Programas	Entidade Financeira	Valor
<p>corredores saturados, com tempo médio de viagem casa/trabalho de 2:00 hs.</p> <p>- Metas: Operar o sistema monotrilho em toda sua extensão em dez/2018, com a inauguração de 14 estações, do Centro de Manutenção/Administração de Guaxindiba e o Estacionamento de Barreto, transportando aproximadamente 270.000 pass/dia.</p> <p>- Resultado Planejado: Garantir um meio de transporte rápido, confortável, seguro, silencioso e com baixo nível de vibrações, para os moradores de Niterói e São Gonçalo, permitindo a integração com os municípios de Itaboraí e Magé, para atender a uma demanda inicial de aproximadamente 250 mil pass/dia.</p> <p>- Impacto Socioeconômico: Reduzir o tempo de viagem entre os municípios de Niterói e São Gonçalo de 2:00 hs para 25 min, proporcionando um melhor nível de vida para os moradores, interligando este sistemas a outros modais, que garantirão a chegada do usuário ao município do Rio de Janeiro, aliviando a circulação de ônibus e carros nos principais corredores que ligam estes municípios, diminuindo o número de ônibus e carros na Ponte Rio/Niterói, além de incentivar o desenvolvimento comercial de São Gonçalo, com a criação de empregos.</p>		

Projetos / Programas	Entidade Financeira	Valor
<p>METRO PRO-ML4 ADICIONAL SUBCRÉDITO A</p> <p>- Objetivo: Implantação da Linha 4 do metrô a partir da interligação com a Linha 1 (próximo à estação Cantagalo) e da expansão da estação General Osório da Linha 1, passando pelas estações: Nossa Senhora da Paz (Ipanema), Jardim de Alah e Antero de Quental (Leblon), Gávea, São Conrado e Jardim Oceânico (Barra da Tijuca)</p> <p>- Metas: Implantar toda a Linha 4 desde a interligação com a Linha 1 em General Osório, até a estação Jardim Oceânico, com a execução das obras civis, implantação da via permanente, dos sistemas auxiliares, elétricos, operacionais, inclusive o de pilotagem automática e o fornecimento de material rodante, até fevereiro de 2016, e transportar 425 mil passageiros/dia em 2016</p> <p>- Resultado Planejado: A expansão do sistema metroviário na Zona Sul da cidade (Ipanema/Leblon/Gávea) com a Zona Oeste (São Conrado/Barra da Tijuca) tem o objetivo de proporcionar a estes bairros da cidade um sistema de transporte público de qualidade e alta</p>	BNDES	2.155.320



Subsecretaria de Política Fiscal

Projetos / Programas	Entidade Financeira	Valor
<p>capacidade para, desse modo, disciplinar o tráfego urbano na região cuja saturação vem a ser cada vez mais insustentável.</p> <p>- Impacto Socioeconômico: A obra atende a um compromisso histórico com a população carioca e ao compromisso assumido pelo Governo do Estado do Rio de Janeiro com o Comitê Olímpico Internacional – COI, com vistas à realização dos Jogos Olímpicos de 2016, inserido no Caderno de Encargos Olímpicos.</p>		
<p>METRO PRO-ML4 ADICIONAL SUBCRÉDITO B</p> <p>- Objetivo: Implantação da Linha 4 do metrô a partir da interligação com a Linha 1 (próximo à estação Cantagalo) e da expansão da estação General Osório da Linha 1, passando pelas estações: Nossa Senhora da Paz (Ipanema), Jardim de Alah e Antero de Quental (Leblon), Gávea, São Conrado e Jardim Oceânico (Barra da Tijuca)</p> <p>- Metas: Implantar toda a Linha 4 desde a interligação com a Linha 1 em General Osório, até a estação Jardim Oceânico, com a execução das obras civis, implantação da via permanente, dos sistemas auxiliares, elétricos, operacionais, inclusive o de pilotagem automática e o fornecimento de material rodante, até fevereiro de 2016, e transportar 425 mil passageiros/dia em 2016</p> <p>- Resultado Planejado: A expansão do sistema metroviário na Zona Sul da cidade (Ipanema/Leblon/Gávea) com a Zona Oeste (São Conrado/Barra da Tijuca) tem o objetivo de proporcionar a estes bairros da cidade um sistema de transporte público de qualidade e alta capacidade para, desse modo, disciplinar o tráfego urbano na região cuja saturação vem a ser cada vez mais insustentável.</p> <p>- Impacto Socioeconômico: A obra atende a um compromisso histórico com a população carioca e ao compromisso assumido pelo Governo do Estado do Rio de Janeiro com o Comitê Olímpico Internacional – COI, com vistas à realização dos Jogos Olímpicos de 2016, inserido no Caderno de Encargos Olímpicos.</p>	BNDES	844.680
I - Operações Incluídas na Revisão		3.000.000
II - Aumento no Valor das Operações Anteriormente Previstas	-	1.000.000
III - Acréscimo do Limite a Contratar = I + II	-	4.000.000

Fonte: Secretarias de Estado