

Trem Intercidades – TIC Relatório de Sondagem de Mercado

A Agência Paulista de Promoção de Investimentos e Competitividade – INVESTSP, em parceria com a Secretaria de Parcerias em Investimentos – SPI, iniciou, em junho de 2023, a sondagem de mercado do projeto “Trem Intercidades – TIC”.

A apresentação geral do projeto, atas, cronogramas e base de dados foram disponibilizados na página da SPI: <http://www.parcerias.sp.gov.br/Parcerias/Projetos/Detalhes/136>. O edital foi disponibilizado no *data room*: <https://sis.cptm.sp.gov.br/DataRoom/>.

A intenção do projeto é a construção e prestação do serviço público de transporte de passageiros sobre trilhos do TIC EIXO NORTE do Estado de São Paulo, compreendendo a construção e operação dos serviços do Trem Intercidades (Serviço Expresso - TIC); do Trem Intermetropolitano (Serviço TIM) e da operação, manutenção e obras, com melhoria do desempenho e da qualidade do serviço da Linha 7 - Rubi da CPTM, entre as Regiões Metropolitanas de São Paulo e Campinas.

O objetivo da sondagem foi receber contribuições do mercado com parâmetros técnico-qualitativos para a constituição da atualização do edital e prestação de serviços de financiabilidade, construção e operação do TIC EIXO NORTE do Estado de São Paulo.

Cronograma realizado da sondagem de mercado

26/04/2023 – Envio do convite e do pacote de documentos para os agentes de mercado pré-selecionados

26/05/2023 – Primeiro dia de reuniões presenciais com agentes de mercado; e

08/08/2023 – Último dia de reuniões presenciais com agentes de mercado e prazo para recebimento de contribuições dos participantes.

A sondagem de mercado foi realizada em apenas uma etapa, em que foram realizadas reuniões individuais com os agentes em seus escritórios, na SPI ou na INVESTSP, no período de 26 de abril a 24 de julho de 2023. Neste momento, objetivava-se colher informações e percepções de mercado relacionadas à estruturação do projeto do Trem Intercidades – TIC e verificar o apetite do mercado pelo empreendimento.

A lista dos participantes convidados para a sondagem de mercado foi definida de maneira ampla, considerando a área de atuação e sua pertinência com o projeto, bem como interesse prévio no projeto. O processo de sondagem de mercado também foi publicizado, através do link: <https://www.investe.sp.gov.br/noticia/comunicado-trem-intercidades-tic/>, o que permitiu que eventuais agentes de mercado interessados agendassem uma reunião através do endereço: parcerias@investsp.org.br. Como será explicitado a seguir, todas as empresas e instituições interessadas no projeto tiveram a oportunidade de apresentar suas considerações aos representantes da InvestSP, SPI e CPP. Foram feitas cerca de 40 (quarenta) reuniões, que contemplaram todas as frentes do projeto.

Participaram da sondagem de mercado representantes das seguintes empresas e instituições interessadas: Thales Group, Itaú BBA, Siemens, Hyundai – Rotem, Banco de Desenvolvimento da América Latina – CAF, Transdev,

Bradesco, ABIFER, Hitachi, Saceem, Sifang, Machado Meyer, Tozzini Freire, Demarest, BTG Pactual, Santander, Queiroz Maluf, Goldman Sachs, Comporte, Perfin, Acciona, SIMEFRE, Pátria, XP Investimentos, ENGETEC, Empresa Construtora Brasil – ECB, CCR, CAF BRASIL Indústria e Comércio S/A, Alstom, Porto Lauand, Mattos Filho, Nokia, Lefosse Advogados, Banco do Brasil, Banco BNP Paribas, VINCI, Telar, Cumbra I&C e Consulado do Reino Unido.

O convite enviado aos selecionados continha a seguinte mensagem:

Prezados,

A InvestSP, em parceria com a Secretaria de Parcerias e Investimentos (SPI), confirma o agendamento da reunião para sondagem de mercado sobre o Projeto do Trem Intercidades (TIC) com o objetivo de colher sugestões e contribuições.

Para qualificar o debate, disponibilizamos os seguintes endereços que contêm a documentação do projeto:

<http://www.parcerias.sp.gov.br/Parcerias/Projetos/Detalhes/136>

<https://sis.cptm.sp.gov.br/DataRoom/>

Data:

Horário:

Local:

Subsídios

Os principais subsídios recebidos relacionaram-se ao valor do CAPEX; aporte público; geração de receita; sinalização; desapropriação; risco de demanda; garantias; tempo de viagem; sistema de abastecimento energético; visitas técnicas; fase de construção; terminal TIC em São Paulo; material rodante; indicadores; riscos ambientais; riscos de segredo do negócio; operação do sistema e transição operacional; túnel de Botujuru; vícios ocultos; convênios, *namings rights*; regulação e fiscalização; risco de interface com a MRS e risco de interferências não mapeadas; investimentos contingentes; aspectos tributários; e cronograma da licitação.

Foram feitas contribuições com o objetivo de eliminar ou minimizar os riscos do projeto para aumentar o apetite do mercado para o projeto do Trem Intercidades – TIC.

Durante as reuniões, os representantes da InvestSP, da SPI e da CPP agradeceram as contribuições e percepções ofertadas pelas empresas e instituições e se comprometeram a verificar a adequação dos estudos e documentos. A seguir, serão sumarizados os principais pontos de discussão.

- Risco de Demanda

Para a grande maioria dos interessados, sobretudo os financiadores, é intolerável correr 100% do risco de demanda do serviço Expresso, pois se trata de um novo serviço (*greenfield*) e há incerteza em relação à demanda esperada e concorrência efetiva com outros modais (ônibus regular, ônibus fretado e carro). Este foi o principal ponto mapeado durante esta rodada de sondagem de mercado. Este risco foi visto pela quase totalidade das empresas como *deal breaker*.

Também foi alertado sobre a possível competição entre TIM e TIC e sistema Anhanguera-Bandeirantes após o vencimento da atual concessão.

Os interessados notaram que a concessionária não correrá o risco de demanda para os serviços do TIM e da Linha 7, já que receberá Pagamento Por Disponibilidade (PPD). Ainda assim, como o PPD cobre apenas o OPEX desses serviços, o projeto inteiro passa a depender da capacidade de geração de caixa – e, portanto, da demanda – do serviço Expresso. A grande maioria dos players, assim, sugeriu que os representantes do governo verificassem a possibilidade de aumentar a parcela paga pelo PPD e instituísem algum mecanismo de garantia, ainda que parcial, de receita para o serviço expresso.

Também foi solicitada a revisão dos estudos de demanda para o serviço TIM.

- CAPEX

A maior parte das contribuições recebidas indicou que o CAPEX de sistemas de eletrificação estaria defasado. Outro ponto de atenção relatado é o CAPEX do material rodante, que também poderia estar subprecificado.

Além disso, o aumento do CAPEX não seguido por um aumento do aporte público foi visto como uma preocupação. Nesse sentido, as empresas indicaram que aumentar o valor do aporte público poderia contribuir para uma maior competição na licitação.

Em relação ao CAPEX da parte de construção civil, o único apontamento se deu em relação ao curto prazo para orçamentação.

- Aporte Público

Houve preocupações com o nível de percentual do aporte em relação ao CAPEX total do projeto, considerados por muitos, mas não todos, como insuficiente, uma vez que na audiência pública o aporte por parte do Estado seria de 80% do CAPEX e, na versão publicada, seria de aproximadamente 47%. Foi explicado que essa era a capacidade de aporte do Estado hoje, mas que se estão buscando outras soluções para aumentar o aporte público.

Esse aumento do aporte a ser buscado pelo GESP poderia “garantido” aos interessados mediante a celebração de contratos de financiamento entre GESP e BNDES e entre GESP e um pool de bancos multilaterais. Tratativas entre essas instituições estão em fase avançada de negociação e os compromissos assumidos entre as partes serão publicamente disponibilizados no *data room* do projeto.

Em relação aos pagamentos do aporte, os interessados ressaltaram que o pagamento bimensal atualmente previsto poderia prejudicar o fluxo de caixa da concessionária e aumentar a necessidade de capital de giro, o que contribuiria negativamente para a financiabilidade do projeto. Eventual redução desse prazo será estudada pelos representantes do GESP. Igualmente, será avaliada a possibilidade de melhor disciplinar a opção, pela concessionária, de adiantar ou alterar marcos de aporte.

- Geração de Receitas

Alguns interessados apontaram uma preocupação com as projeções relacionadas à geração de receitas do serviço Expresso. Como atualmente o Pagamento Por Disponibilidade (PPD) remunera apenas o OPEX da L7 e do TIM,

haveria um grande risco relacionado à geração de receitas do Expresso e o próprio sucesso do projeto como um todo. Os players ressaltaram que esse risco poderia ser mitigado com aumento do PPD e algum tipo de mecanismo para garantir uma receita mínima para o serviço expresso.

As receitas acessórias também são um atrativo para os players do mercado e, nesse quesito, foi sugerido que se estudasse o modelo adotado pelos shoppings dos aeroportos, de forma a garantir uma perenidade dos contratos das empresas com a Concessionária, mesmo no caso de devolução da Concessão.

- Sinalização e comunicação

Um ponto de atenção e que dialoga com o interesse do Estado é a interoperabilidade do sistema ferroviário. Há preocupações quanto à liberalidade para a escolha do sistema de sinalização. Segundo alguns interessados, manter a possibilidade de escolha, pela concessionária, de *qualquer* sistema de sinalização poderia implicar a adoção futura de sistema proprietário e fechado, que não seja capaz de garantir a interoperabilidade com o restante da rede de transportes estadual. A grande maioria dos players indicou que a adoção do *European Train Control System* - ETCS – padrão europeu – seria a escolha mais adequada para a garantia da interoperabilidade do sistema, já que diversos fabricantes poderiam instalar esse tipo de sistema, que é aberto e não proprietário. A maior concorrência entre empresas, assim, estaria resguardada, sem limitar o Estado em futuros projetos. Uma empresa chegou a afirmar que o Positive Train Control – PTC também seria interoperável, embora tenha restado claro que esse sistema não tem, até o momento, aplicação para o transporte ferroviário de passageiros. A maioria dos interessados também indicou que uma solução de tipo Communications-Based Trans Control (CBTC), por ser um sistema proprietário, não permitiria a ampla competição no mercado e, portanto, não contribuiria para garantir a interoperabilidade da malha.

No que se refere ao sistema de comunicação relacionado ao sistema de sinalização, a maioria dos players sugeriu que fosse escolhida uma tecnologia capaz de garantir a interoperabilidade entre as linhas. Notou-se, durante as reuniões, que, no Brasil, não há disponibilização de frequência dedicada para o GSM-R, como na Europa. Assim, outra solução de comunicação deveria ser tomada. Tanto o padrão de rádio TETRA, como o LTE, para a maioria dos interessados, poderiam garantir a interoperabilidade desde que fossem especificadas diretrizes mandatórias mínimas interoperáveis. Segundo a maioria das empresas, a desvantagem da tecnologia LTE seria a confiabilidade para comunicações “críticas”, como é o caso do transporte ferroviário de passageiros, e a não existência de frequência dedicada disponibilizada pela ANATEL, no momento. No caso do Rádio TETRA, por ser um padrão menos procurado por operadores de telefonia, a questão da frequência da ANATEL não foi considerada problemática. Por fim, considerando que existem poucas empresas fornecedoras de ambas as tecnologias simultaneamente, a opção de deixar aberta no Edital de licitação a escolha da tecnologia pela concessionária não foi recomendada pela maioria das empresas interessadas.

- Desapropriação

Parte dos interessados, principalmente alguns estrangeiros, apontou como um risco as desapropriações previstas. Como a maior parte das desapropriações a serem realizadas pela futura concessionária se dará em áreas rurais, para correção do traçado geométrico da ferrovia, esse risco se mostra reduzido. Houve, também, preocupações em relação a possíveis atrasos nas obras decorrentes de atrasos relacionados à demora na desapropriação, sobretudo porque, nesta hipótese, ainda não haveria geração de caixa para o projeto, colocando em risco até o pagamento

do financiamento privado da concessionária. De modo a diminuir esse risco, os interessados sugeriram verificar a possibilidade de criar um mecanismo que garanta liquidez à concessionária em caso de atrasos decorrentes de desapropriação em que não haja culpa da concessionária. Além disso, foi sugerida a adoção de um *cap* para as desapropriações.

- Garantias

A estrutura de garantia do projeto foi bem recebida pelo mercado. No passado, as garantias eram objeto de grande preocupação, mas o modelo proposto endereçou os principais riscos aventados anteriormente. Os interessados puderam notar que existe uma garantia de estoque da Companhia Paulista de Parcerias – CPP no montante aproximado de R\$ 200 milhões e de uma garantia de fluxo de aproximadamente R\$ 277 milhões das agências reguladoras do Estado (ARTESP, ARSESP e CMCP). Nota-se que os valores das agências tendem a aumentar no médio prazo em razão do aumento do programa de concessões e PPPs estadual e dos respectivos ônus de fiscalização.

- Tempo de Viagem

Houve uma demonstração de preocupação com o tempo de viagem estabelecido de 1h04min no sentido prioritário para o serviço Expresso. De acordo com essa percepção, a construção de uma via dupla dedicada ao serviço Expresso entre Campinas e São Paulo poderia dar maior margem operacional para a concessionária e melhorar os serviços a serem prestados, além de permitir uma expansão futura dos serviços mais ao interior do Estado de São Paulo.

- Visitas Técnicas

A visita técnica aos locais também foi alvo de questionamentos. Esse ponto, no entanto, está pacificado e são permitidas visitas técnicas aos locais de interesse, basta que os interessados as solicitem.

- Fase de Construção

Apesar de desafiadora e tecnicamente complexa, a obra prevista foi considerada factível pela maioria das empresas interessadas. Um ponto de atenção é a janela de obras da Linha 7, de apenas 4 horas por dia. Esse prazo foi visto com preocupação por parte das empresas interessadas. Dessa forma, foi sugerido que a linha 7 parasse alguns feriados e fins de semana para execução da obra. Foi sugerido também que sejam colocados ônibus para suprir a demanda nesses dias.

- Terminal TIC em São Paulo

A mudança da estação de Barra Funda para Água Branca como terminal do TIC foi levantada por alguns dos interessados, em razão das interferências existentes no trecho entre Água Branca e Barra Funda, sobretudo a relação com a MRS. Neste caso, sugeriu-se deixar a estação de Água Branca como um investimento contingente.

- Material Rodante

Os interessados entendem que as especificações de material rodante devem ser apenas referenciais, de modo a tornar o edital mais aberto e, assim, aumentar a competição e eficiência do leilão. A sugestão, portanto, foi no

sentido de manter como obrigatórias apenas as diretrizes dos serviços que serão cobradas, especificações mínimas para os trens e respeito às normas técnicas de segurança e qualidade.

- Indicadores

Algumas empresas demonstraram preocupação com a rigidez dos indicadores estabelecida no Edital. Segundo parte dos interessados, os indicadores desta concessão estão ainda mais severos que os das Linhas 8 e 9 da CPTM, recentemente leiloadas.

- Riscos Ambientais

Considerando que ainda não há licença prévia expedida e, portanto, não há certeza sobre a precificação das condicionantes ambientais a serem exigidas, os players sugeriram a introdução de um cap para o licenciamento ambiental. Ainda, sugeriram que riscos relacionados a descobertas históricas, paleontológicas etc., que não possuem relação com a atividade a ser desempenhada pela concessionária, fosse alocado como risco do Poder Concedente.

- Riscos de Segredo do Negócio

A necessidade de se fornecer todos os arquivos solicitados no edital foi alvo de questionamentos, uma vez que esses documentos guardam o segredo do negócio. A sugestão foi de que os softwares que contém essas informações sensíveis sejam depositados em uma sala cofre específica.

- Operação do Sistema e Transição Operacional

A potencial concorrência entre os serviços TIC e TIM foi fonte de preocupações por parte das empresas. Garantido o atendimento da demanda pela concessionária e os *headways* mínimos para os serviços do TIC e do TIM, alguma solução que garanta maior flexibilidade operacional poderia aumentar o apetite dos interessados.

Em relação à fase de transição hoje estabelecida (7 meses), os interessados sugeriram aumentá-la para 12 meses. Isso diminuiria os riscos de continuidade da operação e manutenção do sistema. Também permitiria a familiarização por parte da nova Concessionária das nuances de operação e manutenção da linha 7 e daria tempo à nova Concessionária de recrutar e treinar novos funcionários

Também houve sugestões no sentido de tornar obrigatória a assunção parcial e temporária de funcionários de operação e manutenção do quadro da CPTM, mediante reembolso, no intuito de garantir a continuidade da prestação de serviços principalmente no início da concessão. Também garantiria que a nova Concessionária tivesse tempo hábil para o treinamento de novos colaboradores, inclusive os funcionários remanescentes da CPTM que poderão atuar como multiplicadores, o que permitiria a transição sem riscos de impacto operacional e mitigaria o risco ao usuário. Também diminuiriam os riscos de imagem da transição da operação pública pela privada.

- Túnel de Botujuru

Foi informado que o túnel da linha 7 não atende as normas vigentes de segurança e o concessionário terá que emitir o Auto de Vistoria do Corpo de Bombeiros – AVCB, que demandará adaptações como construção de passarelas de emergência, implantação de rotas de fuga, ventilação etc. O edital não considera a adaptação desse túnel; sugere-se, portanto, que o Poder Concedente assuma o risco de emissão do AVCB.

- Vícios Ocultos

O prazo para descoberta de vícios ocultos é de 2 anos. Em razão desse prazo, foi solicitado por parte dos participantes que se deixe claro o que abrange o vício oculto.

- Convênios

Há uma preocupação por parte dos interessados de que pedidos de realização de obras sejam feitos por prefeituras ao longo da concessão. A existência de convênios assinados com todos os municípios diminui esse risco. Eventuais pedidos “extra” convênios serão claramente enquadrados como passíveis de reequilíbrio econômico-financeiro. Anota-se, também, que o único convênio pendente (com a prefeitura de São Paulo) está em fase final de assinatura e será disponibilizado no *data room* do projeto tão logo seja assinado pelas partes.

- Risco de Interface com a MRS e de Interferências não mapeadas

Foi informado que há um risco com a interface com a MRS. Essa interface gera um risco de incremento de custos e um risco de gestão da interface. Para os riscos de interferências não mapeadas, sugeriu-se que o poder concedente assumira 100% dos custos dessas interferências.

- Prazo da licitação

Como se trata de projeto tecnicamente complexo, os interessados entendem indispensável a composição de consórcios entre empresas. A negociação de consórcios não é tarefa simples e demanda tempo para ser corretamente formulada. Além disso, a complexidade do projeto implica a necessidade de estudos detalhados de todas as frentes para que possa ao final ser feita a melhor proposta possível ao governo. Tendo isso em vista, grande parte das empresas interessadas considerou o prazo até o leilão (previsto para 28 de novembro de 2023) insuficiente. Solicitam, dessa forma, uma prorrogação desse prazo para o primeiro trimestre de 2024. Apenas um dos players pediu a manutenção da licitação para novembro de 2023.

João Paulo Bittar Hamú Nogueira

João Paulo Bittar Hamú Nogueira (31 de Agosto de 2023 16:17 ADT)

JOÃO PAULO BITTAR HAMÚ NOGUEIRA

Diretor
INVEST SÃO PAULO