

Relatório de Sondagem de Mercado dos Lotes Nova Raposo e Rota Sorocabana

1. INTRODUÇÃO

A Agência Paulista de Promoção de Investimentos e Competitividade – INVESTSP, em parceria com a Secretaria de Parcerias em Investimentos – SPI, iniciou em maio de 2024, a sondagem de mercado do projeto dos Lotes Nova Raposo e Rota Sorocabana.

A apresentação geral do projeto, documentos editalícios e demais documentos de interesse foram disponibilizados, através dos links: <https://www.parceriaseminvestimentos.sp.gov.br/projeto-qualificado/lote-nova-raposo/> e <https://www.parceriaseminvestimentos.sp.gov.br/projeto-qualificado/rota-sorocabana/>.

O projeto do lote Nova Raposo prevê quatro principais frentes de investimentos, quais sejam: (i) complementação da duplicação da SP 029, (ii) implantação de faixas adicionais, vias marginais contínuas e uma nova conexão à São Paulo na SP 270, (iii) duplicação e adequações geométricas no trecho Embu-Cotia e (iv) faixas adicionais de Itapevi à Araçariçuama na SP 280.

O projeto do lote Rota Sorocabana prevê seis principais frentes de investimentos, quais sejam: (i) faixas adicionais na SP 075, (ii) faixas adicionais na SP 270, no trecho que passa por Sorocaba e no trecho que liga Cotia à Vargem Grande Paulista, (iii) conclusão das obras e duplicação integral entre o trecho de Vargem Grande Paulista e Piedade, além de implantação de acostamentos e dispositivos nos demais trechos da SP 250 até São Miguel Arcanjo, (iv) duplicação do trecho entre Piedade e Votorantim, realização de correções de traçado e implantação de faixas adicionais na Serra de Tapiraí, e implantação do contorno em Juquiá na SP 079, (v) obras de acostamentos e dispositivos na SP-139 e (vi) duplicação de trecho em Salto do Pirapora, na SP 264.

O objetivo da sondagem foi receber contribuições do mercado com relação as questões técnico-operacionais, financeiras e jurídicas consideradas na estruturação do projeto dos lotes Nova Raposo e Rota Sorocabana.

2. SONDA GEM DE MERCADO

A sondagem de mercado foi realizada em apenas uma etapa, em que foram enviados convites e pacote de documentos para os agentes pré-selecionados no dia 07 de março de 2024 e realizadas reuniões individuais com os agentes em seus escritórios ou de forma virtual, no período de 13 de maio de 2024 a 29 de junho de 2024.

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 publicado através do link: <https://www.investe.sp.gov.br/noticia/projetos-do-lote-da-nova-raposo-e-rota-sorocabana-terao-rodada-de-sondagem-de-mercado/>, 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 e SPI. Ao total, foram realizadas 11 reuniões.

Participaram da sondagem de mercado representantes das seguintes empresas e instituições interessadas: Acciona, Bradesco, BTG, CBI, CCCC, CSInfra, Ecorodovias, GrupoEPR, Pátria, Starboard, CCR e Vinci.

3. CONTRIBUIÇÕES

Foram feitas contribuições pelos agentes de mercado com o objetivo de minimizar os riscos do projeto e garantir o prosseguimento das demais fases. Durante as reuniões, os representantes da InvestSP e da SPI agradeceram as contribuições e percepções ofertadas pelas empresas e instituições e se comprometeram a verificar a adequação dos estudos e documentos.

Os principais pontos levantados durante a reunião estão descritos a seguir:

- **Risco de demanda:**
 - Foram apresentadas opiniões divergentes, entre os interessados, com relação à margem de alocação o risco de demanda ao Poder Concedente ou à Concessionária. Ainda assim, nota-se uma preferência pela existência do mecanismo, sendo que apenas um interessado demonstrou interesse em assumir o risco da demanda.:
 - Há um consenso de que a projeção de tráfego dos estudos referenciais deva estar bem estimada para o bom funcionamento do mecanismo de bandas de demanda;
 - Em trechos onde hoje existem praças de pedágio, a demanda é mais previsível. No entanto, nos demais trechos, há insegurança devido ao nível de detalhamento dos dados de tráfego dos sensores disponíveis;
- **Investimentos:**
 - Há uma certa preferência entre as empresas operadoras e construtoras, por lotes com investimentos menos ou mais complexos, sendo características inerentes dos lotes Rota Sorocabana e Nova Raposo, respectivamente;

- Solicitou-se a disponibilização dos contratos de conservação especial em execução, inclusive nos trechos não concedidos, para melhor detalhamento das intervenções em pavimento
- Questionou-se sobre a necessidade de consulta à CETESB com relação aos requisitos para a emissão das licenças ambientais, em especial na SP-079 (Serra de Tapiraí);
- Solicitou-se a adequação do cronograma de realização das obras com relação a intervenções de execução mais complexa e da necessidade de período mínimo para execução dos projetos executivos e emissão das licenças pertinentes.
- Foram levantados pontos com relação a precificação de obras geotécnicas, sinalizações horizontais de linhas de bordo, correções de traçado, entre outras, a serem avaliadas pela equipe da SPI.
- **Desapropriações:**
 - No lote da Nova Raposo foi discutido o alto custo da desapropriação (cerca de dois bilhões de reais) e a melhor forma de se alocar esse custo;
 - Sugeriu-se inserir um mecanismo de banda para o risco da desapropriação;
 - Solicitou-se que fossem fornecidas as informações mais detalhadas sobre os lotes com necessidade de desapropriação para a execução das obras;
 - Destacou-se o risco de atraso na operação dos pórticos P1 a P5 em função do prazo judicial para executar as desapropriações. O Poder Concedente deveria assumir o risco de atraso para operação dos pórticos quando não imputáveis à Concessionária;
 - Além disso, há a preocupação com relação à financiabilidade do custo das desapropriações, uma vez que o BNDES não fornece financiamento para este tipo de intervenção, dada a sua política institucional (como alternativa, podem ser utilizadas as debêntures convencionais e, a depender da forma de aplicação, as novas debêntures incentivadas de infraestrutura);
- **Condição de recebimento dos trechos em obras:**
 - Foi discutida a preocupação das condições reais das rodovias do DER com relação à aplicação das normas vigentes, devendo ser previsto mecanismo contratual que enderece essa preocupação, principalmente no trecho de Vargem Grande à Ibiúna.
 - Há preocupação com relação ao andamento das obras que serão entregues para a futura concessionária (o cronograma deverá ser

fornecido junto com as demais informações pertinentes), bem como abordados nos documentos editalícios aos riscos envolvidos em potenciais atrasos;

- **Sistema de arrecadação *Free Flow*:**

- Há pouco receio em operar os pórticos no sistema free flow, mesmo considerando o ineditismo desta tecnologia no país, desde que devidamente tratados os riscos envolvidos:
 - Com relação aos usuários inadimplentes foi discutida a alocação dos riscos, em que o Poder Concedente assume 100% dos riscos de evasão pelo motivo de fraude pelo usuário e 95% dos riscos de transações consideradas válidas;
 - Contratualmente, os interessados entendem que o sistema de alocação de riscos de evasão e inadimplência estão bem definidos, mas há interesse em observar o funcionamento da conta multa o mais breve possível para terem segurança no amadurecimento do mecanismo do ponto de vista técnico e regulatório;
- Os interessados enxergam a implantação do sistema free flow como relevante e importante para as rodovias do estado;
- Preferem que seja mantida a operação das praças físicas existentes por mais tempo no início da concessão até a transição antecipada, quando possível.
- O fornecimento dos equipamentos dos diversos pórticos em um mesmo ano não parece ser, ao menos num primeiro momento, um problema, desde que não haja uma transição muito brusca. Sugeriu-se uma solução escalonada para a operação dos pórticos.
- Um dos interessados sugeriu uma mudança de abordagem para o processo de incentivo ao uso de TAG, penalizando quem não utiliza ao invés de incentivar quem já possui;
- Quanto aos custos estimados para a estrutura operacional do sistema de arrecadação por free flow, destacou-se a necessidade de avaliação pela equipe da SPI, visto que haverá sobreposição das modalidades nos primeiros anos até a transição completa;

- **Obras em São Paulo:**

- Sugere-se a previsão de acordos com a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) para as obras de São Paulo;
- Solicitou-se a definição clara dos critérios de engenharia para as obras na chegada de São Paulo;

- **Taxa de retorno:**

- Foi levantada a preocupação que a TIR de projeto considerada nos estudos do governo está abaixo do patamar esperado de atratividade para um projeto com a complexidade e riscos envolvidos nos lotes de concessão rodoviária.

4. CRONOGRAMA

Os interessados também foram informados sobre o cronograma previsto para o desenvolvimento do projeto:

- **Publicação do edital prevista para julho de 2024;**
- **Leilão a ser realizado em outubro e novembro de 2024.**

5. CONCLUSÃO

Em conclusão, as reuniões de sondagem de mercado realizadas foram bem-sucedidas e forneceram contribuições e sugestões relevantes para o desenvolvimento dos estudos, bem como apresentaram pontos de atenção a serem considerados nas próximas etapas do projeto e tomadas de decisão na condução do processo.

É encorajador observar o genuíno interesse demonstrado pelos principais stakeholders do mercado em ambos os projetos. Isso sinaliza um caminho promissor para sua concretização e reforça a importância contínua de estabelecer e manter conexões sólidas com os diversos agentes do mercado. Essas práticas de engajamento são essenciais não apenas para o sucesso dos projetos em questão, mas também para orientar o desenvolvimento de futuros estudos conduzidos pela secretaria.

JOÃO PAULO BITTAR HAMÚ NOGUEIRA

Diretor Corporativo e Financeiro
INVESTSP