

Relatório de Sondagem de Mercado do Projeto das Linhas 11, 12 e 13 da CPTM

1. INTRODUÇÃO

A Agência Paulista de Promoção de Investimentos e Competitividade – INVESTSP, em parceria com a Secretaria de Parcerias em Investimentos – SPI, iniciou em março de 2024, a sondagem de mercado do Projeto das Linhas 11, 12 e 13 da CPTM.

A apresentação geral do projeto, documentos editalícios e demais documentos de interesse foram disponibilizados, através do link: <https://www.parceriaseminvestimentos.sp.gov.br/projeto-qualificado/linhas-10-11-12-13-e-14-da-cptm/>, o que permitiu que eventuais agentes de mercado interessados agendassem uma reunião através do endereço: parcerias@investsp.org.br.

O projeto prevê a construção de **dez novas estações**, adequação e reconstrução de estações existentes, além da requalificação da infraestrutura e sistemas. O empreendimento tem caráter social de atendimento da Zona Leste, região com grande déficit de transporte na Região Metropolitana de São Paulo.

O objetivo da sondagem foi receber contribuições do mercado com relação as questões técnico-operacionais, financeiras e jurídicas consideradas na estruturação do projeto das Linhas 11, 12 e 13 da CPTM.

2. SONDAÇÃO DE MERCADO

A sondagem de mercado foi realizada em duas etapas, a primeira em que foram enviados convites e pacote de documentos para os agentes que demonstraram interesse. A segunda etapa ocorreu para tratar do sistema de garantias do projeto. As reuniões ocorreram entre os dias 09 de março de 2024 e 25 de setembro de 2024, realizadas no formato de reuniões individuais com os agentes em seus escritórios ou de forma virtual.

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 27 realizadas.

Participaram da sondagem de mercado representantes das seguintes empresas e instituições interessadas: Acciona, Alstom, Banco do Brasil, BNP Paribas, Bradesco, BTG Pactual, CAF, CCR, CRRC, CSINFRA, Comport, Consag, Empresa Construtora Brasil, Grupo EPR, Hitach, Itaú, Patria, Perfin, Saceen/NGE, Santander, SIEMENS, Thales Group, Transdev 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:

- **Riscos Financeiros e Tributários:**

- Necessidade de proteção cambial para aquisição de trens e equipamentos internacionais (USD/EUR), especialmente crítico para indústrias globalizadas como a ferroviária.
- Proposta de aumento da garantia do BIRD de 100 para 200 milhões de USD e inclusão de volume mínimo contratual ao longo da concessão.

- **Riscos Operacionais:**

- Material Rodante:
 - Custo de retrofit pode alcançar 70% do valor de trens novos, com vida útil restrita (séries 2000/2070: 15 anos).
 - Manutenção pós-20 anos torna-se exponencialmente mais cara, exigindo substituição total aos 30-40 anos.
- Transição Operacional:
 - Prazo de 6 meses para absorção de funcionários da CPTM considerado baixo, com risco de passivos trabalhistas oculto.
- Sinalização:
 - Incompatibilidade do CBTC existente com o ETCS L2, exigindo substituição completa por tecnologia não proprietária.
- Infraestrutura energética:
 - Necessidade de reforma/ampliação subestações e substituição dos equipamentos existentes.
 - Rede aérea fixa precisa ser trocada por sistema autocompensado.

- **Riscos Contratuais:**

- Progressão geométrica nas multas por reincidência pode levar a perdas de até 30% da receita anual, considerado desproporcional.

- **Riscos Logísticos:**

- Obras no Brás e Penha exigem operação simultânea às linhas, aumentando complexidade em 40%
- Compartilhamento problemático do pátio da Luz com a futura concessionária da Linha 10, gerando risco de conflitos operacionais

- **Investimentos:**

- Proposta de mitigação de penalidades na fase de obras, com mecanismos específicos para evitar impactos financeiros excessivos.
- Sugestão de substituição de todo o material rodante ao atingir 30 anos, devido ao aumento dos custos de manutenção e riscos operacionais.
- Avaliação da necessidade de um novo pátio de manutenção versus ampliação/reforma dos pátios existentes.
- Sugestão de reforma e expansão dos pátios existentes como alternativa ao Complexo de São João.
- Proposta de extensão de Gabriela Mistral até o Parque da Mooca, com aproximadamente 10 km, sendo 8 km de túnel, como investimento contingente.
- Avaliação da necessidade de equalização do sistema energético para suportar os novos 24 trens, considerando simulações técnicas.
- Proposta de não investir na expansão da Linha 13 para diminuir os aportes do Estado e aumentar a atratividade do negócio para operadores.
- Sugestão de reconstrução de quatro estações na Linha 11, que está muito degradada e necessita de modernização urgente.

- **Garantias Financeiras e Tributária:**

- Aumento da garantia do BIRD de 100 milhões para 200 milhões, com possibilidade de incluir um volume mínimo de garantia no contrato ao longo da concessão.
- Revisão detalhada dos custos de CAPEX e OPEX para assegurar a viabilidade financeira do projeto.
- Preocupação com o custo tributário da subcontratação da SPE, que inviabiliza a entrada de players externos. A reforma tributária (IVA) pode resolver o problema, mas seus efeitos só serão sentidos a partir de 2029.

- **Material Rodante e Tecnologia:**

- Indicação de alguns players de que trens das séries existentes ainda podem operar por mais 15 anos, mas recomendação para compra antecipada de novos trens.
- Por outro lado, outros sugeriram a postergação da aquisição dos novos trens para o segundo ciclo da concessão, reduzindo riscos cambiais futuros ou, como alternativa sugerida: realizar retrofit em trens antigos, embora o custo seja estimado em 70% do valor de um trem novo.
- Proposta de faseamento na compra de novos trens, incluindo prazos para financiamento e comissionamento.
- Observação de que o sistema CBTC é uma tecnologia proprietária e não pode ser reaproveitado para o ETCS L2.
- Proposta de mecanismos para mitigar riscos cambiais e macroeconômicos relacionados à aquisição de trens.
- **Desapropriações:**
 - Sugestão de que o poder concedente assuma maior responsabilidade pelas desapropriações devido ao seu poder jurídico, mesmo que os custos sejam pagos pela concessionária.
 - Modelo proposto: até 120% do valor, risco da concessionária; entre 120% e 200%, risco compartilhado; acima de 200%, risco do Estado.
- **Funcionários na Transição:**
 - Proposta para que funcionários da CPTM sejam reembolsados pela concessionária durante a transição, sem assumir passivos trabalhistas.
 - Modelo sugerido para suspensão dos contratos da CPTM durante a transição, garantindo redução dos passivos ocultos.
- **Cronograma e Prazos:**
 - Solicitação para aumentar o prazo entre a publicação do edital e a entrega das propostas, permitindo maior tempo para parcerias e preparação técnica.
 - Proposta para estender a fase de transição operacional para até 18 meses, considerando complexidades durante as obras.
- **Penalidades e KPIs:**
 - Sugestão de separar penalidades da remuneração do CAPEX e estabelecer um sistema PPD baseado em quilometragem útil, com parcelas fixa (85%) e variável (15%).

- Proposta para simplificar os KPIs preliminares, focando em métricas como headway, uptime do serviço, MKBF (Mean Kilometers Between Failures), acidentes e FC (Failure Count).
 - Sugestão de vincular o FC ao uptime do serviço para evitar subjetividade nas medições.
 - Proposta para retirar agravantes por reincidência nas penalidades contratuais e limitar a responsabilidade anual das concessionárias.
- **Reforma Tributária:**
 - Brainstorming sobre mecanismos de compensação tributária para antecipar os efeitos da reforma tributária em contratos futuros.
 - Proposta para estabelecer mecanismos de reequilíbrio financeiro enquanto a reforma tributária não entra em vigor.

4. CONCLUSÃO

As reuniões trouxeram contribuições importantes sobre diversos aspectos técnicos, financeiros, operacionais e contratuais do projeto das Linhas 11, 12 e 13. As sugestões serão analisadas visando orientar os próximos passos na elaboração do edital.

João Paulo Bittar Hamú Nogueira

João Paulo Bittar Hamú Nogueira (Apr 14, 2025 19:23 ADT)

JOÃO PAULO BITTAR HAMÚ NOGUEIRA

Diretor

INVEST SÃO PAULO

Relatório - Projeto das linhas 11,12 e 13 da CPTM

Final Audit Report

2025-04-14

Created:	2025-04-14
By:	Diogo Carvalho (diogo.carvalho@investsp.org.br)
Status:	Signed
Transaction ID:	CBJCHBCAABAAVmhDC6TXVLoBwGXpUUvT3Cn-Ojyd-MKX

"Relatório - Projeto das linhas 11,12 e 13 da CPTM" History

-  Document created by Diogo Carvalho (diogo.carvalho@investsp.org.br)
2025-04-14 - 10:21:52 PM GMT- IP address: 179.209.143.82
-  Document emailed to João Paulo Bittar Hamú Nogueira (joao.hamu@investsp.org.br) for signature
2025-04-14 - 10:22:59 PM GMT
-  Email viewed by João Paulo Bittar Hamú Nogueira (joao.hamu@investsp.org.br)
2025-04-14 - 10:23:20 PM GMT- IP address: 189.96.226.88
-  João Paulo Bittar Hamú Nogueira (joao.hamu@investsp.org.br) has explicitly agreed to the terms of use and to do business electronically with AGENCIA PAULISTA DE PROMOCAO DE INVESTIMENTOS E COMPETITIVIDADE - INVESTE SAO PAULO
2025-04-14 - 10:23:51 PM GMT- IP address: 189.96.226.88
-  Document e-signed by João Paulo Bittar Hamú Nogueira (joao.hamu@investsp.org.br)
Signature Date: 2025-04-14 - 10:23:51 PM GMT - Time Source: server- IP address: 189.96.226.88
-  Agreement completed.
2025-04-14 - 10:23:51 PM GMT