

CCR e chinesa avaliam Trem Intercidades

Infraestrutura Projeto de R\$ 13,5 bilhões em obras é considerado muito complexo por analistas

Leilão de trem de passageiros entre São Paulo e Campinas atrai interesse da CCR e chinesa CRRC

Tais Hirata
De São Paulo

O leilão da PPP do Trem Intercidades (TIC) de São Paulo a Campinas, marcado para o dia 29 de fevereiro, tem sido estudado por ao menos dois consórcios. Um dos grupos é liderado pela CCR e tem a Alstom entre os integrantes. O outro é composto pela chinesa CRRC e pela Comporte, da família Constantino, segundo fontes.

Ao todo, estão previstos investimentos de R\$ 13,5 bilhões no contrato de 30 anos, que tem como objetivo construir um trem de passageiros entre a capital paulista e a cidade de Campinas, passando por Jundiaí.

Parte dos recursos da PPP virão do concessionário privado e outra parte, do Estado. O valor desembolsado pelo governo no projeto dependerá do nível de concorrência da licitação, já que, na disputa, vencerá quem oferecer o maior desconto.

Os interessados poderão propor deságios sobre dois valores que serão pagos pelo Estado: o primeiro são as contraprestações anuais (pagas ao concessionário ao longo do contrato), que serão de, no máximo, R\$ 255 milhões por ano. Caso seja oferecido desconto de 10% sobre esse montante, o grupo poderá também propor um desconto adicional sobre o aporte inicial do Estado,



Fonte: Governo de SP

de até R\$ 8,5 bilhões, que deverá ser pago logo no início da concessão para financiar as obras.

A espanhola Acciona também estava analisando o projeto, mas desistiu da concorrência, segundo fontes. Outro grupo que recentemente enviou pedidos de esclarecimento e poderá estudar o leilão é a CS Infra, do grupo Simpar — embora analistas avalem que, a essa altura, dificilmente seria viável estruturar uma oferta competitiva.

A CCR é apontada por analistas de mercado como forte candi-

didata, dado que o grupo já opera diversos contratos de mobilidade urbana em São Paulo — a Linha 4, as linhas 5 e 17, e as linhas 8 e 9. Além disso, o grupo detém a concessão rodoviária do sistema Anhanguera-Bandeirantes, justamente no corredor entre São Paulo e Campinas.

O consórcio da chinesa CRRC é visto com mais desconfiança por analistas, porém, uma fonte que acompanha o tema afirma que a empresa tem uma negociação em curso para a instalação de uma fábrica de material rodante

em São Paulo, o que sinaliza que o interesse do grupo é firme. A Comporte, parceira da CRRC, opera desde o ano passado o Metrô de Belo Horizonte.

Procurada, a CCR afirmou que “segue analisando a licitação do TIC e da Linha 7”. A Alstom e o grupo Comporte não comentaram. A reportagem não conseguiu contato com a CRRC.

O trem de passageiros, quando pronto, terá dois serviços. O primeiro (que deverá ficar pronto em 2029) prevê uma viagem com paradas, que deverá demorar cerca de 93 minutos. O corredor será formado pela linha 7-Rubi da CPTM, já em operação entre o centro da capital e Jundiaí, e uma extensão até Campinas, a ser construída.

Na segunda linha (que deve ficar pronto até 2031), será oferecida uma viagem expressa de São Paulo a Campinas, com parada apenas em Jundiaí, em um trajeto de cerca de 64 minutos.

Em paralelo, haverá uma linha exclusiva para carga, da concessionária federal MRS. Hoje, a empresa divide com a CPTM os trilhos entre São Paulo e Jundiaí. Em 2022, a companhia firmou com o governo federal a renovação antecipada de sua concessão em troca de investimentos, sendo o principal deles justamente a obra que vai viabilizar o TIC, que é basicamente a separação das linhas

de carga e de passageiros. A ideia é que a MRS construa uma nova rota entre a capital e Jundiaí, liberando a outra linha para que seja exclusivamente de passageiros.

No mercado, a avaliação é que se trata de um projeto extremamente complexo, mas que traz uma série de mecanismos de redução dos riscos. Portanto, não há expectativa de concorrência acirrada, mas de atrair ao menos uma oferta pela PPP.

“É um projeto difícil. O tamanho do contrato fala por si, é um dos maiores em número de cláusulas. Isso traz uma complexidade grande. Por outro lado, os agentes públicos se esforçaram bastante e acredito que obtiveram êxito em mitigar riscos e preocupações”, avalia Rafael Vanzella, sócio do Machado Meyer.

Para Mariana Avelar, do Maresco Advogados, trata-se de um projeto com diversos tipos de desafio. “Tem desapropriação, obra de terceiros, interação entre entes federados, risco de demanda imponderável. Tudo o

que pode ter de risco está lá”, diz. Ela destaca dois desafios relevantes. Um deles é a incerteza sobre o fluxo de passageiros nas viagens de trem, dado que hoje a linha não existe.

Outra questão é que parte das obras necessárias para o projeto se viabilizarão teriam que ser realizadas não pela concessionária do TIC, mas sim pela MRS — no caso, as obras da segregação das linhas de carga e de passageiros.

Porém, Avelar destaca que os desafios estão parcialmente mitigados no contrato. “É contrato cheio de saídas. O que poderia ser feito para reduzir a incerteza foi entregue, mas o contrato demanda apêndice ao risco, porque é muito inovador”, destaca.

Questionado sobre o que acontecerá se a MRS atrasar sua parte das obras, Rafael Benini, secretário de Parcerias em Investimentos do Estado, explica que o contrato prevê um aporte adicional, para que o concessionário do TIC faça ele mesmo as intervenções. “O que não pode acontecer é a obra atrasar, isso que quisemos garantir”, afirmou.

Nesse caso, ele diz que o próprio Estado arcará com o custo da obra e depois irá cobrar a MRS, o que é possível porque, logo no início do projeto, foi firmado um convênio envolvendo todas as partes. Para o secretário, a expectativa para o leilão é positiva.

“O tamanho do contrato fala por si, é um dos maiores em número de cláusulas”
Rafael Vanzella

Veículo: Impresso -> Jornal -> Jornal Valor Econômico - São Paulo/SP

Seção: Empresas **Caderno:** B **Página:** 1