



ANP
TRILHOS

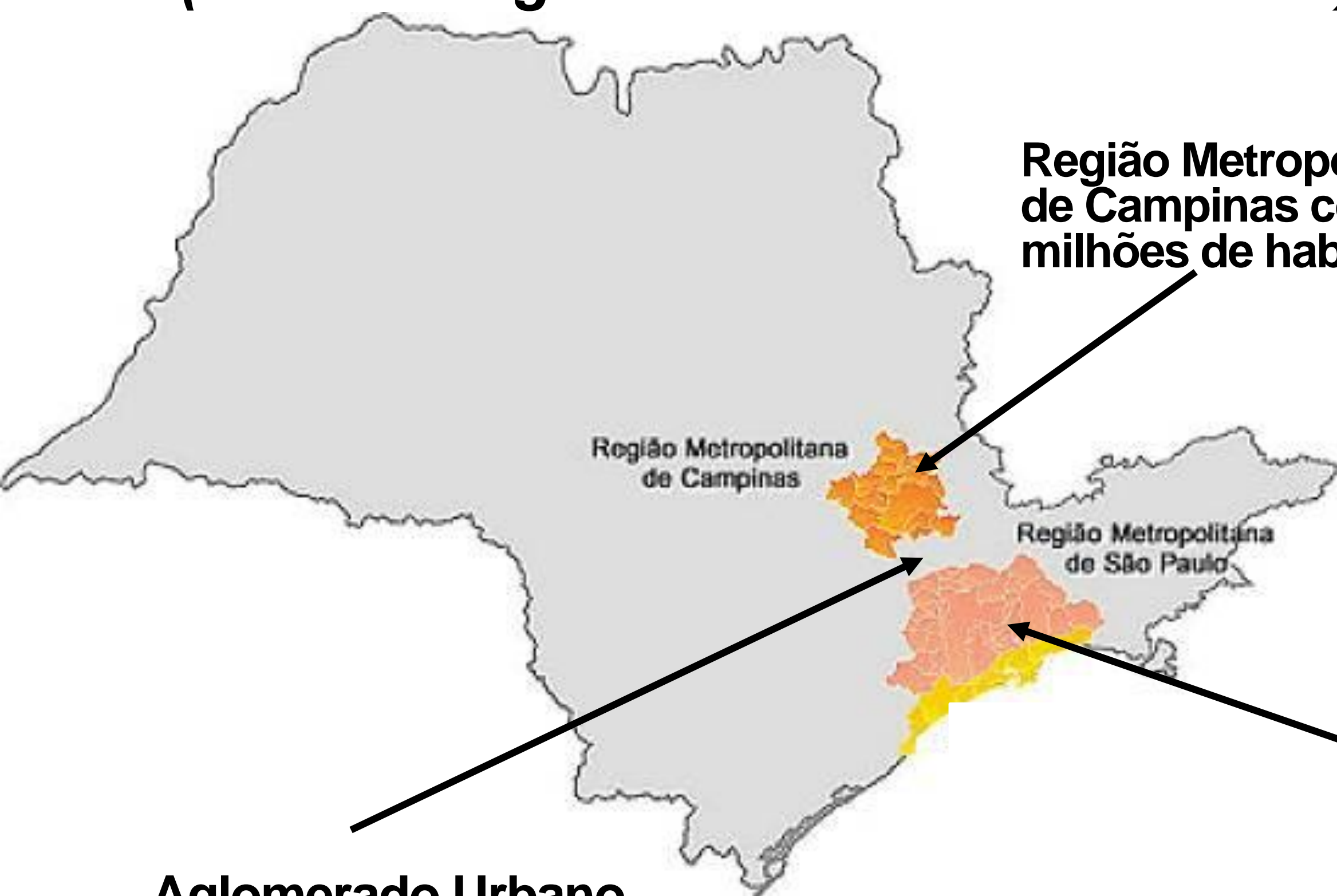


TIC – TREM INTERCIDADES CAMPINAS-SÃO PAULO

FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO REGIONAL

José Augusto Rodrigues Bissacot 29/06/2021

Interligar as Regiões Metropolitanas de Campinas e São Paulo (incluindo Aglomerado Urbano de Jundiaí)



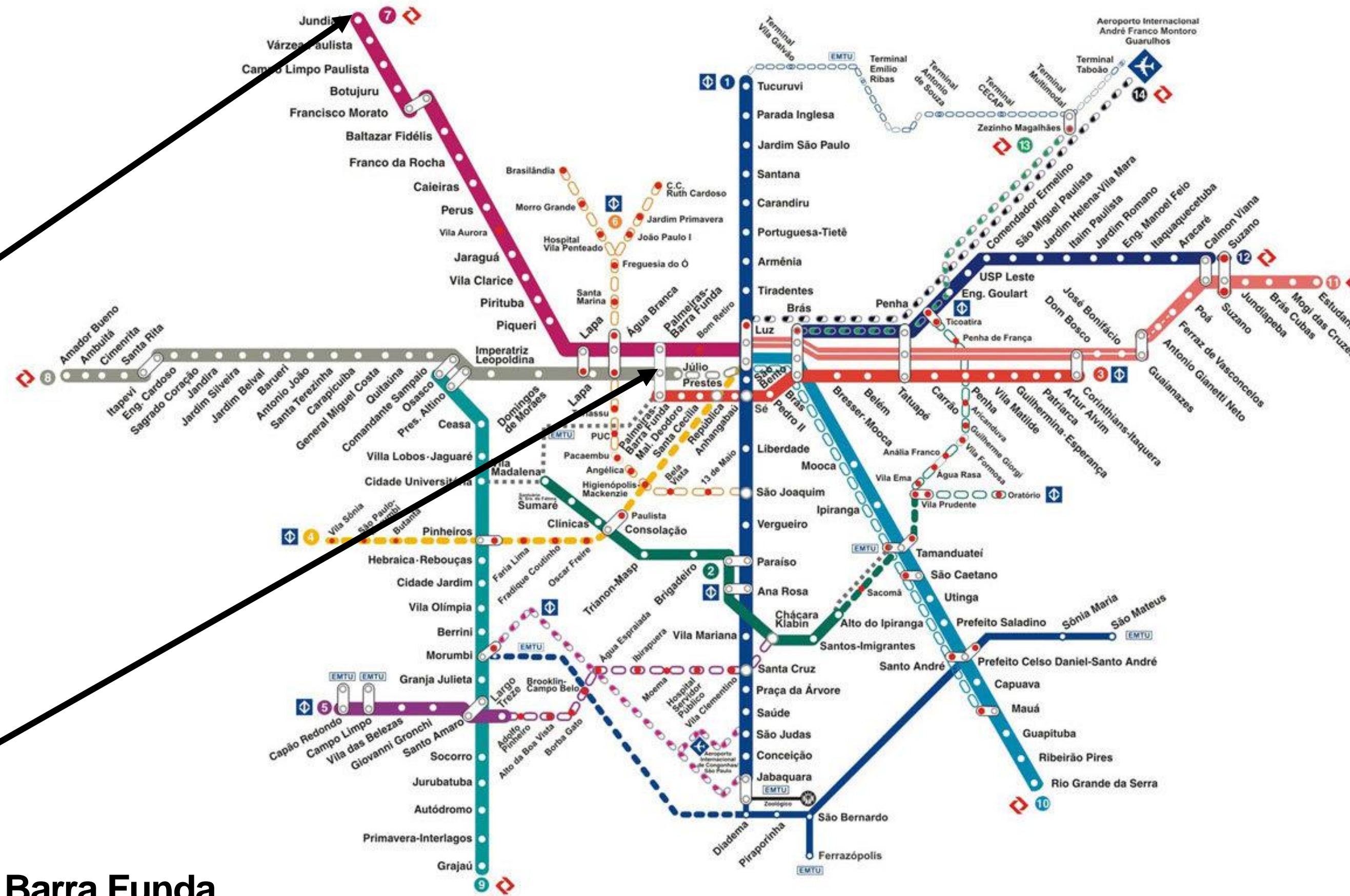
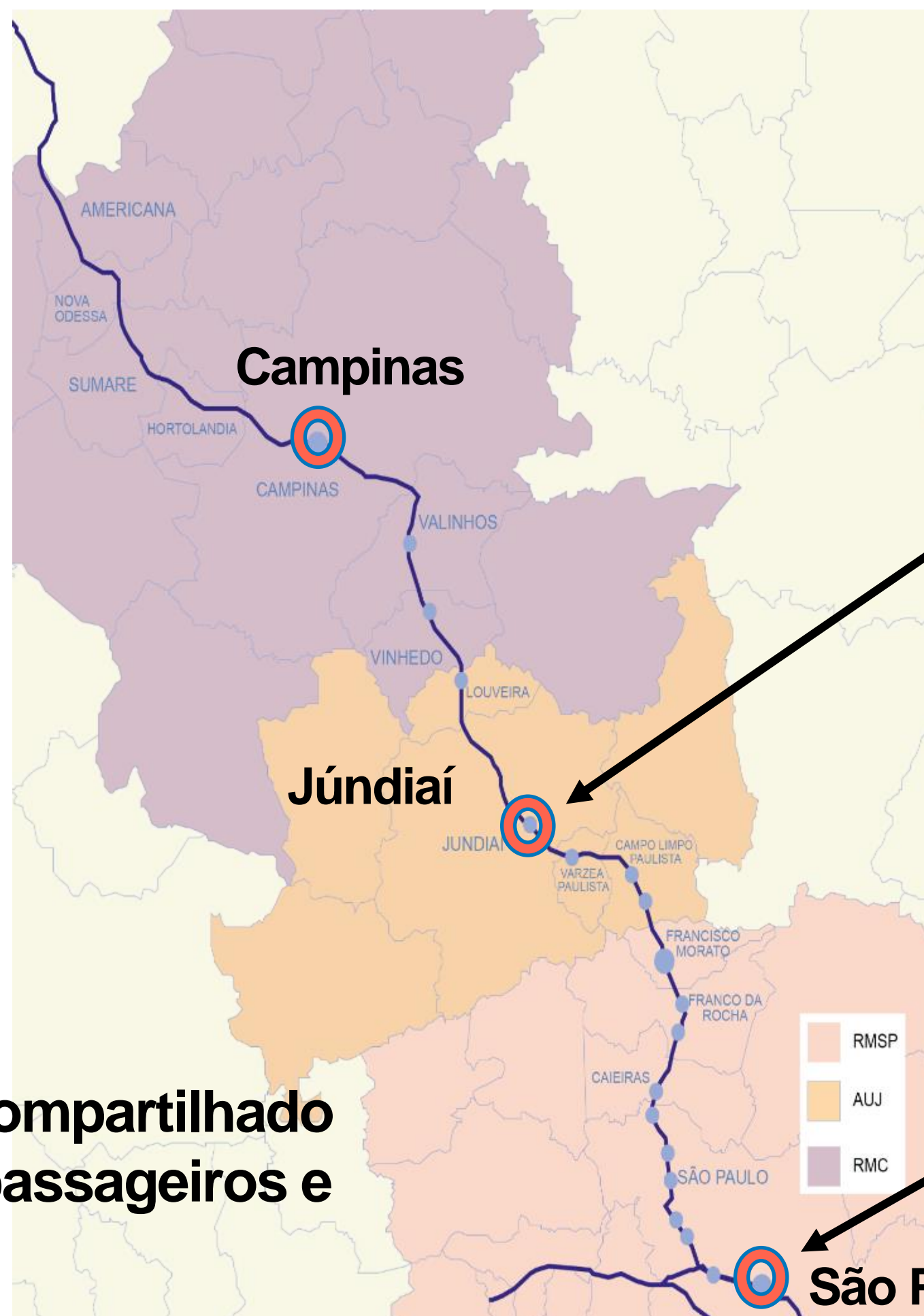
Região Metropolitana de Campinas com 2,6 milhões de habitantes

Região Metropolitana de São Paulo com 21 milhões de habitantes

Aglomerado Urbano de Jundiaí com 820 mil habitantes



Linha 7 Rubi da CPTM – (De Barra Funda a Jundiaí)



Uso compartilhado para passageiros e carga

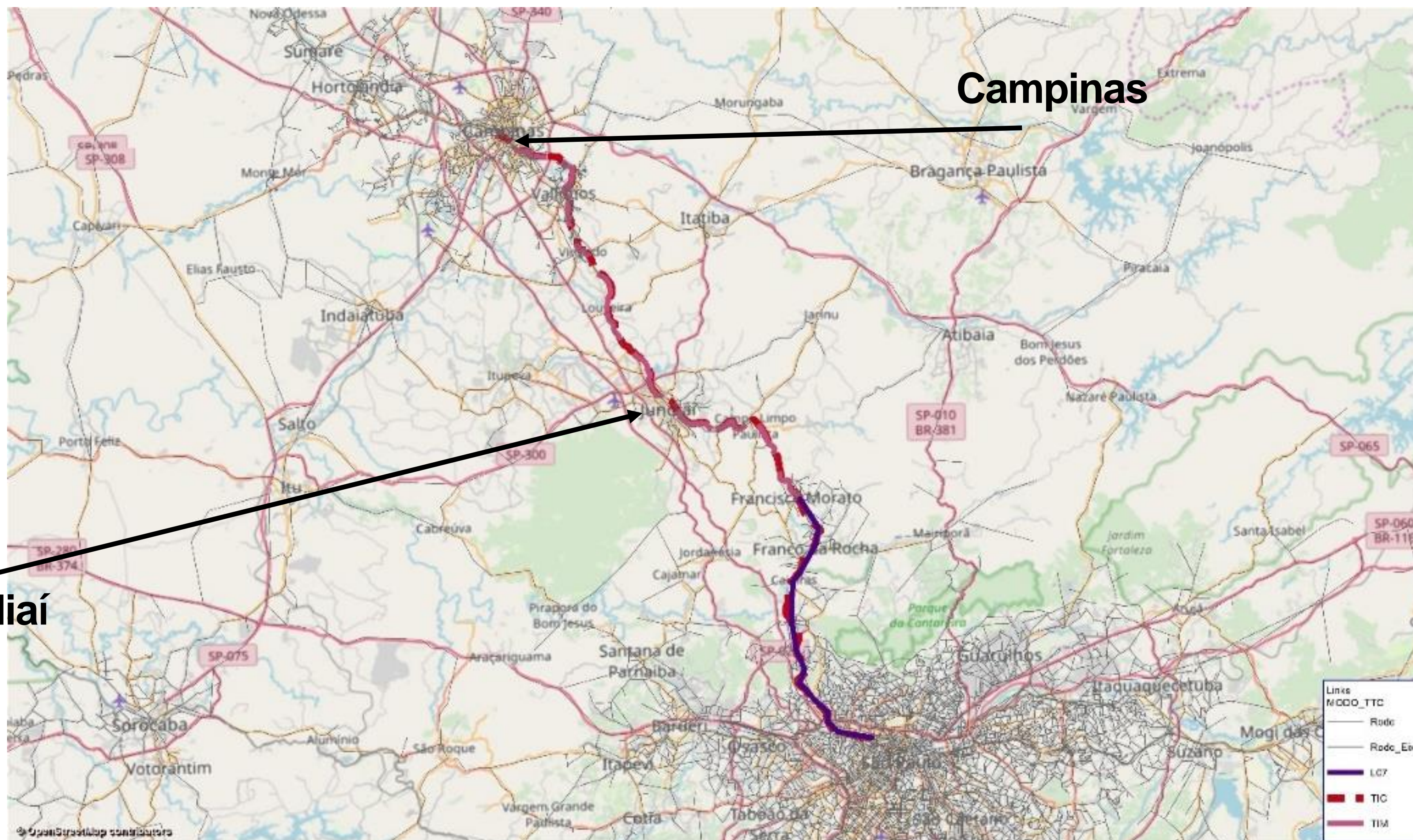
São Paulo – Barra Funda

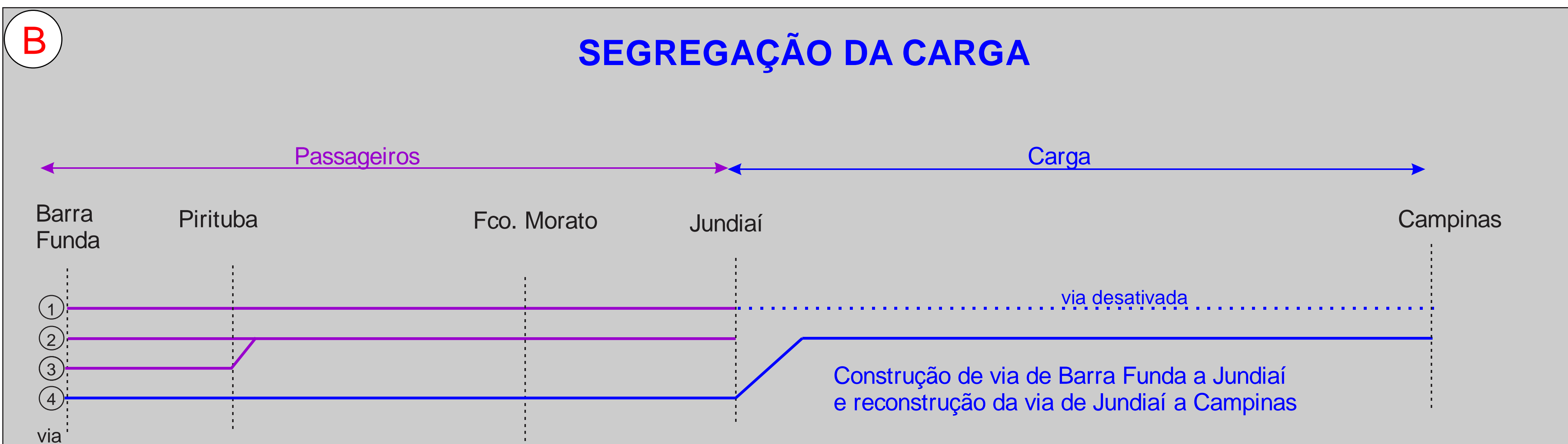
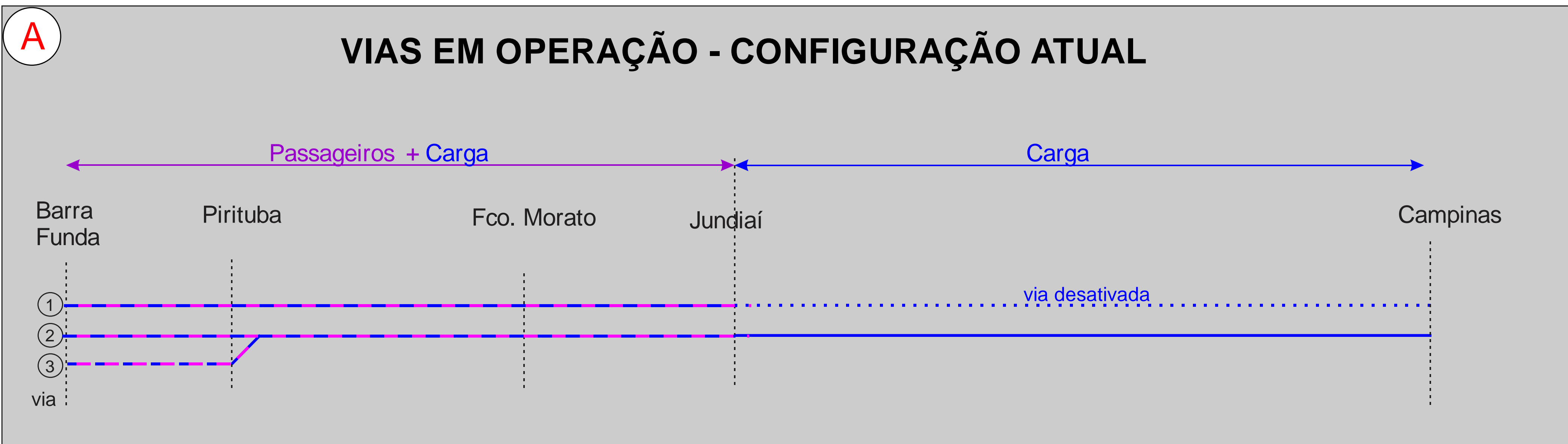
Mapa de transporte metropolitano

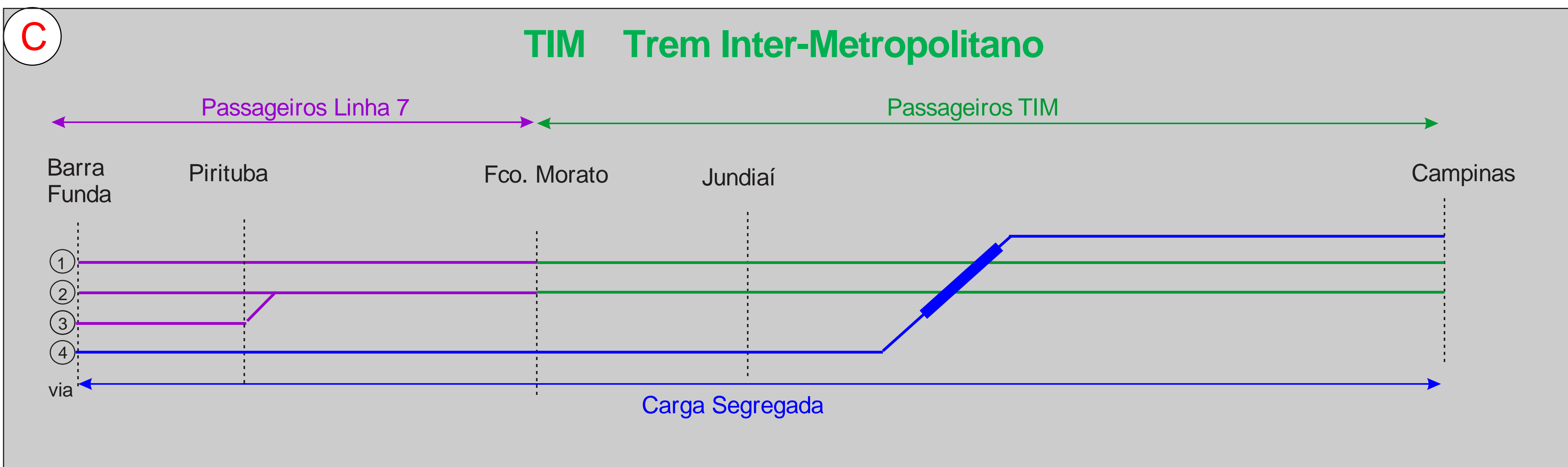
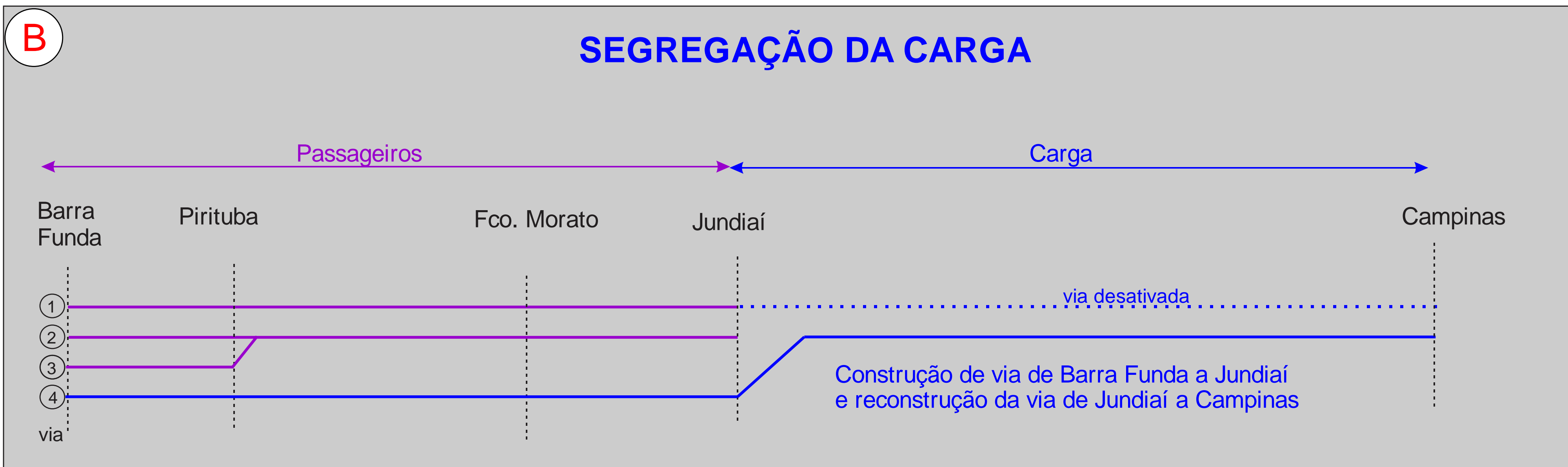
Traçado existente da antiga Cia Paulista de Estradas de Ferro

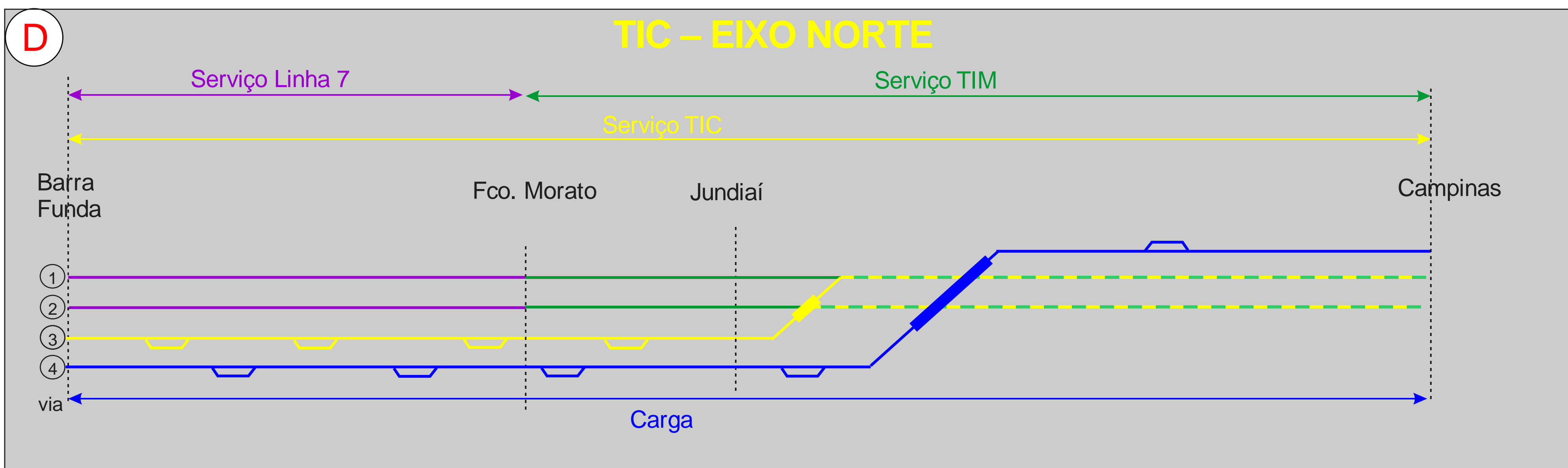
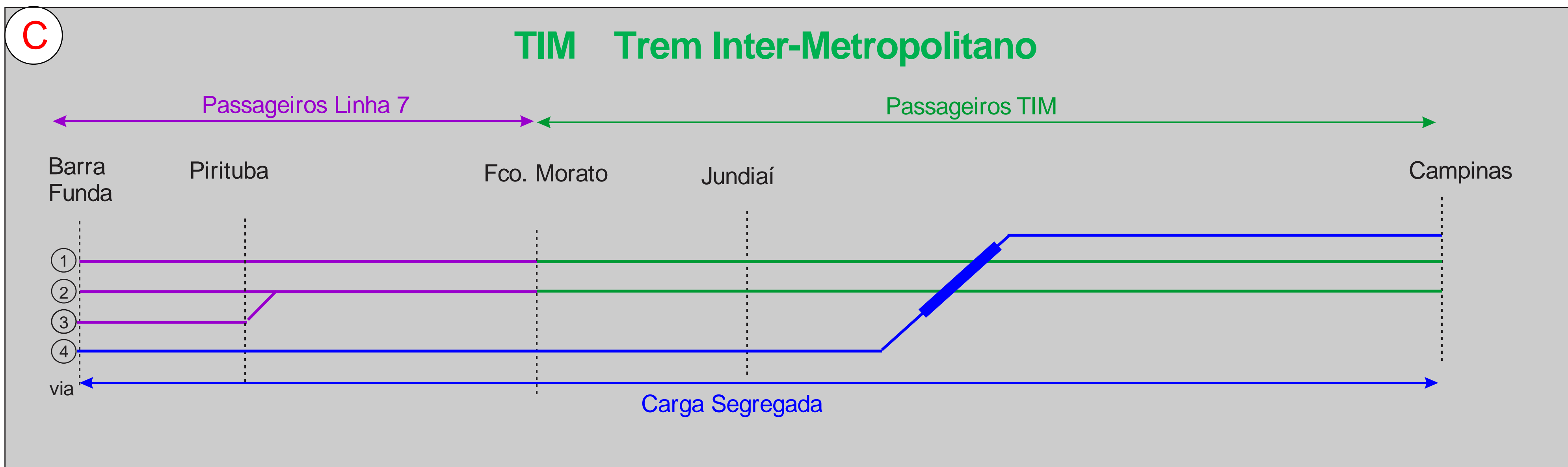
Trecho operado
pela carga
RUMO / MRS

Jundiaí









DADOS INICIAIS - PREMISAS PARA PROJETO

Trem Intercidades – TIC (Campinas – São Paulo)

- Viagem Campinas–Jundiaí–São Paulo: aproximadamente 60 min.
- Utilizar o território existente (faixa ferroviária) com a mínima desapropriação possível)
- Construir 3ª via entre Pirituba e Jundiaí, considerando espaço para 4ª via (carga) entre Barra Funda e Jundiaí
- Todos passageiros sentados
- Tarifa referência: Ônibus rodoviário atual de R\$ 37,00
- Demanda de 3.100 passageiros (hora/pico sentido ano 2.035)
- Compatível com os sistemas metropolitanos.



Trem Inter-Metropolitano-TIM (RMSP-AUJ-RMC)

- Estações Campinas, Valinhos, Vinhedo, Louveira, Jundiaí, Várzea Paulista, Campo Limpo, Botujuru e Francisco Morato.
- Prever expansão futura (Americana, Viracopos e Piracicaba).



Trem Metropolitano (Linha 7-Rubi)

- Compartilhamento com a carga até que seja construída a 4ª via pela MRS no nível atual.
- Infraestrutura prevista para Headway de 3 minutos nos picos.
- Demanda de 446.922 (MDU de 2019).

Investimento da Concessão - Cerca de R\$ 7,5 bi.

- Construção de aproximadamente 150 Km de novas vias energizadas e sinalizadas para passageiros
- Reconstrução e revitalização de 50 Km para via de carga no trecho Campinas a Jundiaí
- Construção de duas novas estações na atual linha 7 (Lapa e Água Branca) com integração com a Linha 8.
- Reconstrução das Estações Vinhedo e Valinhos e reformas de Louveira e Jundiaí, com retorno operacional destas estações.
- Reforma da Estação Barra Funda para prever a parada do TIC.
- Revitalizar / Modernizar 12 estações da Linha 7 com acessibilidade, AVCB e maior conforto aos passageiros.
- Aquisição de 15 trens de média velocidade (160 Km/h) para o TIC, transportando todos os passageiros sentados e mais 8 trens para o TIM.
- Modernização dos sistemas de sinalização, elétrico e de telecomunicações, com revitalização dos equipamentos atuais e implantação de novos.
- Construção de um túnel de aproximadamente 700 m.

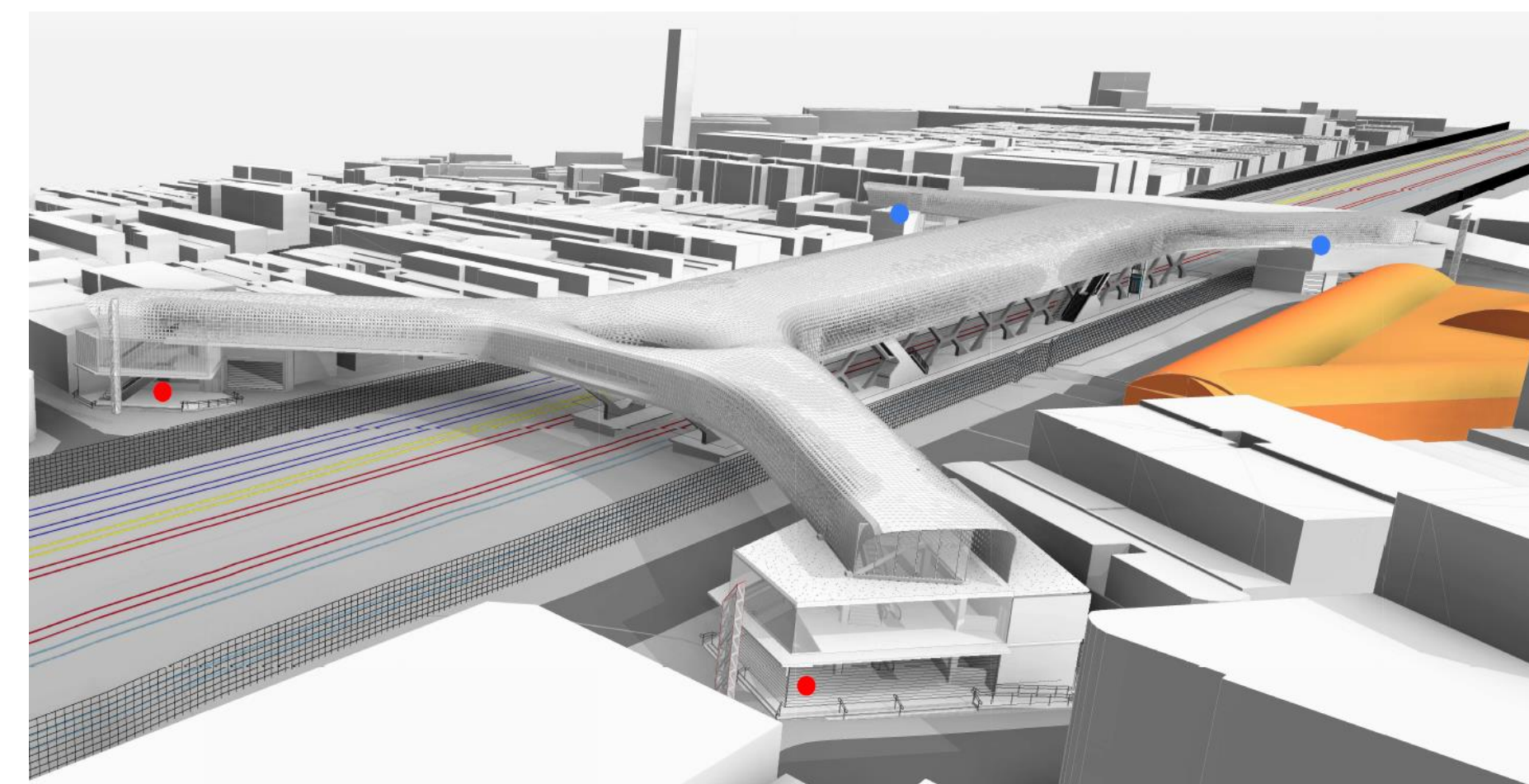
Investimentos da MRS para Segregação da Carga

- Construção de 57 Km de via segregada mais sides entre Barra-Funda e Jundiaí
- Adequação de acessos de estações para permitir a implantação da segregação

Louveira

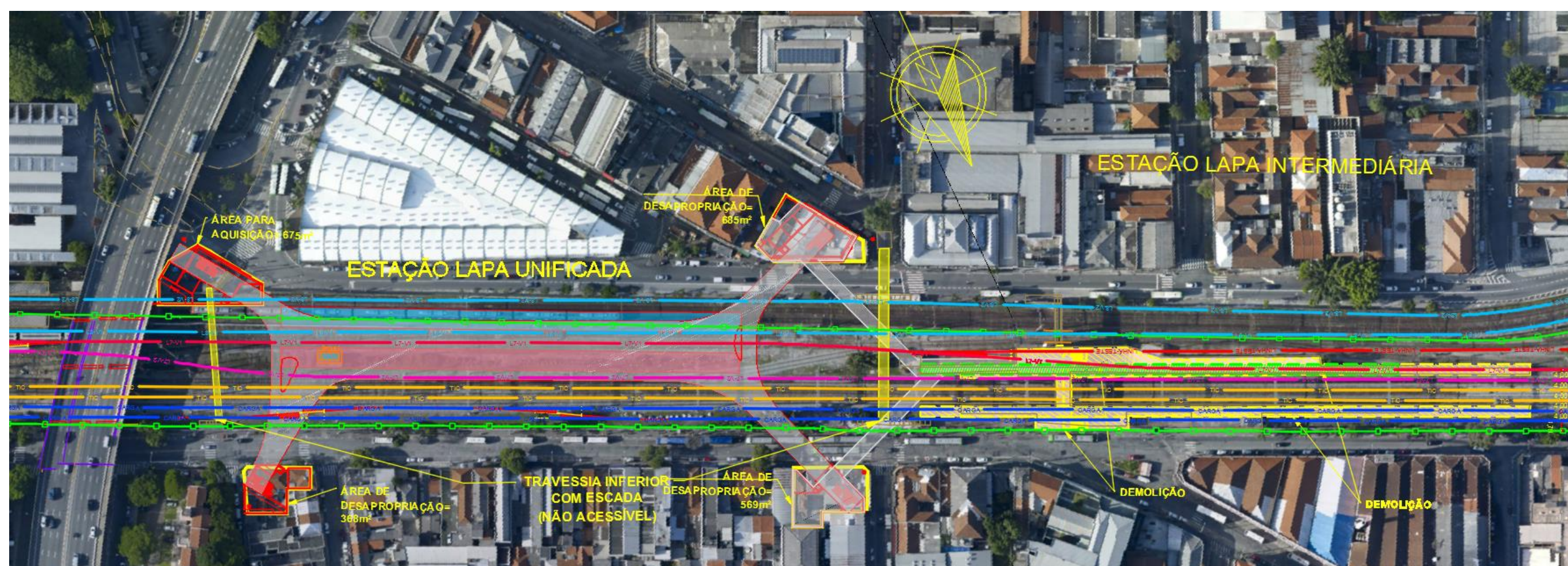


Nova Lapa Unificada



IMPORTÂNCIA DA SEGREGAÇÃO DA CARGA DA LINHA 7

- **PARA A CARGA :**
Capacidade de Transporte – Aumento da tonelagem por eixo e da quantidade de composições por horários.
- **PARA O TRANSPORTE DE PASSAGEIROS:**
Melhor regularidade dos serviços e possibilidade de redução de intervalos de trens.
- **MELHOR APROVEITAMENTO DA FAIXA – USO DO TERRITÓRIO**



IMPORTÂNCIA DA INCLUSÃO DA LINHA 7 NO PROJETO

- Mitigação de riscos com Inclusão da Linha 7 na Concessão. Linha em Operação que transporta na ordem de 447 mil pessoas diariamente, podendo ser assumida pela Concessionária com aferição de receitas logo no primeiro ano de Concessão. Implantação do projeto em fases (Linha 7 operação imediata - TIM em 3 anos – TIC 5 anos).
- Projeto nasceu sem a linha 7, que foi incluída visando aumentar a financiabilidade do projeto.

CONCESSÃO LINHAS 8 – DIAMANTE E 9-ESMERALDA DA CPTM



LEILÃO EM 20/04/2021 NA B3

VENCEDOR: CONSÓRCIO VIAMOBILIDADE LINHAS 8 E 9
(Grupo CCR e RUAS Investimento e Participações S/A)

Investimentos: R\$ 3,2 bilhões

Outorga: R\$ 980 milhões

Ágio: R\$ 202 %

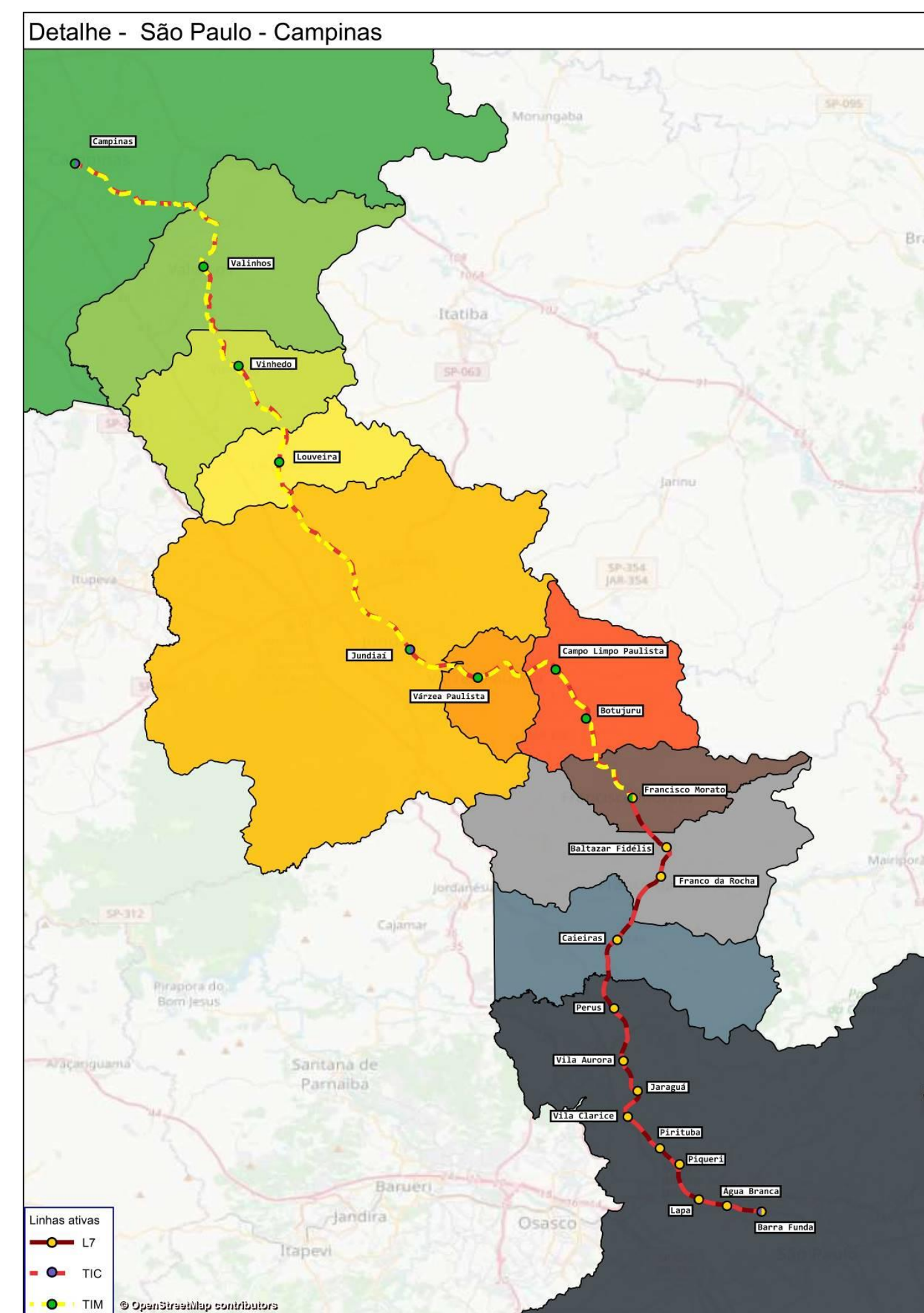
IMPORTÂNCIA DA UTILIZAÇÃO DA FAIXA FERROVIÁRIA

- Utilização da faixa ferroviária para implantação da nova linha com desapropriação quase inexistente, redução de investimentos e baixo impacto ambiental.
- Compartilhamento da infraestrutura e dos recursos para operação com os serviços paradores do TIM e da Linha 7.

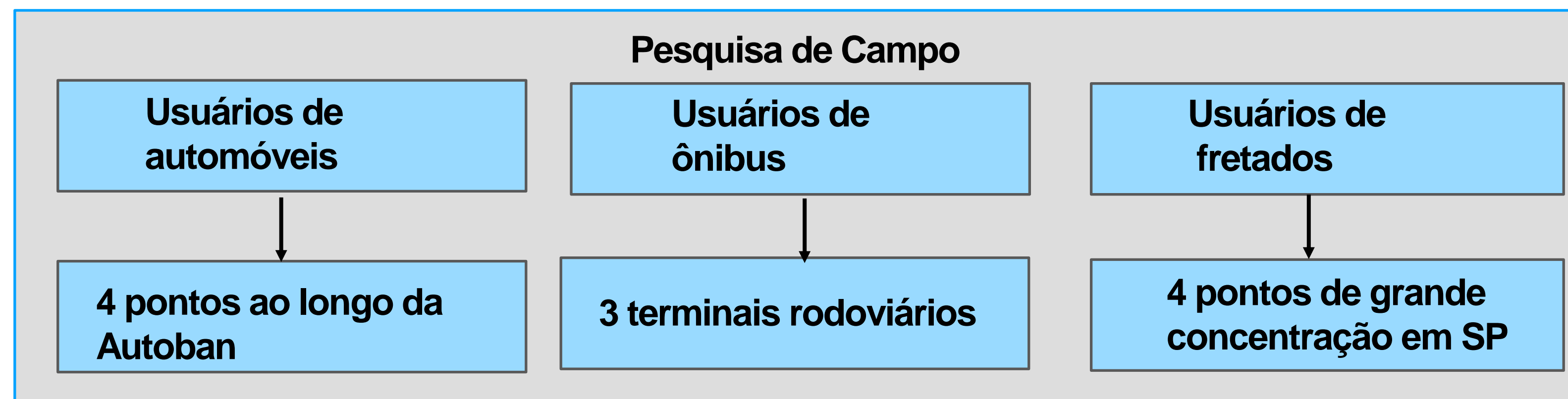


ESTUDOS DE DEMANDA – MERCADO POTENCIAL DO PROJETO

- Fluxos rodoviários inter-metropolitanos e intermunicipais. Conhecimento da demanda que poderá migrar para o novo serviço. De 1,2 milhões em 2019 para 1,6 milhões em 2040
- Dados e projeções para a Linha 7 da CPTM
- Pesquisas



ESTUDOS DE DEMANDA (caracterizar a demanda alvo do futuro sistema).



Dados operacionais da CPTM

Modelo de escolha Modal rede de transporte

Pesquisa Origem destino 2017

Mercado potencial do Projeto

ESTUDOS DE DEMANDA

Demanda para 2035 - Cenário 7		
	Demanda Dia	Demanda Hora Pico
TIC	57.947	3.083
TIM	99.100	4.925
Linha 7	429.827	29.447

Metro	2035
L1	Tucuruvi - Jabaquara
L2	Cerro Corá - Dutra
L3	Barra Funda - Corinthians Itaquera
L4	Taboão da Serra - Luz
L5	Jd. Ângela - Ipiranga
L6	Bandeirantes - Jd. Brasília
L15	Ipiranga - Hosp. Cid. Tiradentes
L17	Jabaquara - Congonhas - Morumbi
L19	Anhangabaú - Bosque Maia
L20	Lapa - Prefeito Saladino
CPTM	
L7	Barra Funda - Francisco Morato
L8	Júlio Prestes - Itapevi
L8 - Ramal	Itapevi - Amador Bueno
L9	Osasco - Varginha
L10	Luz - Rio Grande da Serra
L11	Barra Funda - Estudantes
L12	Brás - Calmon Viana
L13	Tiquatira - Bonsucesso

TARIFA TÉCNICA – ESTUDOS EM DESENVOLVIMENTO

- Pagamento por disponibilidade (por Km) ou demanda (tarifa de remuneração)
- Alternativa de remunerar o TIC por disponibilidade e os serviços paradores por demanda
- Considerar uma tarifa teto para o TIC (por exemplo R\$ 45,00) e deixar livre para Concessionaria desde que abaixo disto. (referência: tarifa do ônibus R\$ 37,00)
- Considerar diferença de tarifa
 - por classe executiva / normal
 - por horários
 - Integração

RECEITAS ACESSÓRIAS

- Publicidade
- Aluguel de espaço para comércio
- Direitos de passagem : fibra óptica, solar fotovoltaica, serviços de eletricidade, óleo e gás
- *Naming rights*
- Empreendimentos imobiliários para renda



ANÁLISE DE RISCOS – MATRIZ

Exigência legal para alocação objetiva entre público e privado. Permitir um projeto viável do ponto de vista financeiro e do ponto de vista comercial (bancabilidade e concorrência).

Matriz contendo o tipo, descrição, alocação e mitigação de risco, abordando;

Engenharia e Operação: níveis de serviços, projetos e metodologia de execução das obras, custos e atrasos de eventuais reassentamentos, desapropriações e disponibilização de imóveis, quantidades e orçamento, obtenção de licenças, fornecimento de materiais e equipamentos, atualização tecnológica, armazenamento de materiais e logística, segurança, interferências, geológico, etc.

Econômicos: financeiro - social: plano de negócio, aumento de custos, frustração de receita, obtenção de financiamento, câmbio, pagamento de contraprestação, variação de demanda, tarifas públicas, gratuidades, etc.

Jurídicos e Institucionais: marcos regulatórios, tributos, responsabilidade civil – administrativa – ambiental, etc.

DADOS GERAIS DO PROJETO - MECANISMOS DE PAGAMENTO - PROJETO E IMPOSTOS

- Aporte público (CAPEX)
- Aporte público (Contraprestação)
- Receitas tarifárias de L7 e TIM
- Receita tarifária Expresso
- Receitas Acessórias
- Imposto Sobre Serviços (ISS)
- ICMS
- Programa de Integração Social (PIS)
- Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS)
- Provisão para IR e CSLL
- CPRB
- Imposto Predial e Territorial Urbana (IPTU)
- TIR do projeto
- Garantias

FINANCIABILIDADE DO PROJETO

Alocação de direitos / obrigações e matriz de risco com mecanismos de mitigação em contrato;

Demonstração de maturidade do projeto com os estudos e cenários, projetos de engenharia e econômicos e financeiros: tecnologia e padrão de serviço, previsão de investimentos e custos, demanda, receitas operacionais e “não operacionais”, margem de juros referenciais, prazos de financiamento e da concessão, cobertura da dívida, carências, aporte de recursos, alavancagens, garantias, seguros, sistema de remuneração, taxas de retorno, etc.;

Demonstração de maturidade do projeto quanto à “remoção de riscos” de domínios territoriais, segregação da operação da carga do serviço de passageiros, articulação entre União – Estado – Municípios;

Oportunidade mercadológica, de financiamento, pela necessidade de novos eixos de mobilidade e de desenvolvimento regionalmente estruturado;



Setor de Autarquias Sul– Quadra 1 – Bloco J – Ed. CNT
Torre A– 5º andar– Sala 510 – CEP 70.070-010 – Brasília/DF
Fone: (61) 3322-3158 – contato@anptrilhos.org.br
www.anptrilhos.org.br

