

## RESUMO EXECUTIVO

### 2ª SONDAGEM DE MERCADO NOVA FERROESTE – 2022

Com a finalização dos estudos prévios e a divulgação das minutas de contrato e edital para consulta pública, o projeto Nova Ferroeste entra na etapa de validação externa. Para dar andamento aos trabalhos, foi realizada uma nova rodada de sondagem junto aos stakeholders do processo, dessa vez com foco na modelagem jurídica do projeto. O evento foi realizado em conjunto pelo Grupo de Trabalho Ferrovias (GT Ferrovias) em parceria com o Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) do Governo Federal, e apoio da Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (Fipe).

A Sondagem de Mercado é voltada para empresas interessadas no projeto, em que são apresentadas informações vitais do empreendimento e, posteriormente, são coletadas dúvidas e sugestões para fortalecimento do projeto. A seguir as principais informações do procedimento de sondagem são detalhadas.

O agendamento das reuniões se deu no período de 21/06/2022 a 30/06/2022, com disponibilidade tanto para reuniões online quanto presencial. Para a modalidade presencial, limitou-se a participação de até 5 pessoas, em respeito às normas de prevenção vigentes na pandemia de Covid-19. Qualquer empresa interessada no projeto poderia solicitar agenda.

As reuniões foram realizadas no período entre 04/07/2022 e 08/07/2022. A primeira reunião de cada dia teve início às 09:00 e a última às 16:40. Houve intervalos de 20 minutos entre reuniões e de 80 minutos para almoço. As reuniões foram conduzidas no formato one-to-one com duração aproximada de 60 minutos cada uma.

A divulgação do evento foi realizada através do site da Nova Ferroeste<sup>1</sup>, e contou com apoio de publicação do PPI. No mesmo site, os interessados puderam obter detalhes dos estudos

---

<sup>1</sup> Disponível em: <https://www.novaferroeste.pr.gov.br/Pagina/2a-Sondagem-de-Mercado>.

e da apresentação que foi feita em cada reunião, bem como as instruções para a realização das inscrições (por formulário eletrônico). As reuniões foram conduzidas pelo GT Ferrovias, e tiveram a presença de membros do PPI e da Fipe.

Com base nas solicitações de datas e horários sugeridos pelos participantes a configuração final da agenda de reuniões foi a seguinte:

**Tabela 1: Cronograma de Reuniões de Sondagem de Mercado**

	Segunda - feira 04/07	Terça - feira 05/07	Quarta - feira 06/07	Quinta - feira 07/07	Sexta - feira 08/07
09:00 - 10:00	-	-	-	-	China Railway Group (CRCC)
10:20 - 11:20	-	SANTANDER	ACCIONA	-	-
11:40 - 12:40	BNDES	-	RZD (Russian Railways)	ABIFER	GPO TYLin
14:00 - 15:00	DB Engineering*	-	-	Engetec*	-
15:20 - 16:20	ABIFER	-	RUMO	-	-
16:40 - 17:40	BTG Pactual	-	-	-	-

\*reuniões presenciais

O perfil dos participantes se distribuiu entre instituições financeiras, operadores ferroviários e empresas de engenharia, do Brasil e do exterior. Por fim, foi enviado um formulário aos participantes para avaliarem as informações disponibilizadas na sondagem, bem como suas percepções sobre o projeto.

Isso posto, a seguir são compiladas as principais considerações apresentadas pelas empresas nas reuniões de sondagem. As contribuições são organizadas por temas.

### **Demanda**

- Os participantes expuseram dúvida em relação a como foram feitas as estimativas de demanda e se estas levaram em consideração as novas concessões que o estado do Paraná está fazendo (concorrência entre modais ferroviário e rodoviário).

### **Ambiental e Social**

- Alguns participantes indagaram sobre a expectativa de data para obtenção da licença prévia pelo Ibama;
- Dúvida sobre se já existe, em relação ao traçado, perspectiva de aprovação no Ibama; e
- Levantaram a preocupação sobre a possibilidade de alteração no projeto, a partir de demandas do IBAMA, para que seja obtida a LI.

### **Engenharia e Projetos**

- O prazo de apenas 90 dias para avaliação do Capex, contado da data da sondagem até a data prevista para o leilão foi considerado curto por um dos participantes, tendo em vista a complexidade do projeto;
- Dúvida sobre a real necessidade do investimento no trecho Cascavel – Guarapuava ou se apenas o investimento no trecho Guarapuava - Paranaguá já resolveria a questão do corredor de transporte;
- Esclareceram-se dúvidas dos participantes sobre o prazo de conclusão de cada trecho previsto no projeto;
- Houve questionamentos sobre a possibilidade de empregar soluções de engenharia diferentes das modeladas pelo EVTEA (bitola métrica ao invés de larga, por exemplo), no caso de o investidor possuir capacidades técnicas aplicáveis;
- Foi levantada questão sobre o tipo de bitola utilizada no trecho Cascavel-Guarapuava;
- Houve interesse também em entender como se daria a medição de uma obra de engenharia diferente da prevista no estudo, se pelo valor investido ou quantitativos;

- Questionou-se sobre a característica do traçado da ferrovia no trecho de descida da Serra do Mar: dupla ou singela;
- Perguntou-se se houve o mapeamento das possíveis empresas e cooperativas demandantes dos serviços da ferrovia;
- A capacidade de escoamento da ferrovia em cada fase do projeto foi objeto de esclarecimento;
- Pedido de esclarecimento sobre se existe alguma forma de restrição (principalmente ambiental) a um projeto de eletrificação do sistema;
- Foi perguntado se as estimativas realizadas nos cálculos do volume de investimentos já consideram material rodante;
- Dúvida se existe a possibilidade de abertura de mais terminais a cargo do operador;
- Pergunta sobre a mensuração das desapropriações já ter sido efetuada nos estudos;
- Questionamento da existência de regra (contratual) sobre a obrigação do operador de ceder direito de passagem para outros operadores utilizarem a rota revitalizada ou construída;
- Preocupação sobre trechos considerados com grande risco de engenharia, como a descida da Serra do Mar, e eventual subdimensionamento dos investimentos previstos para este trecho;
- Dúvida se existe sinergia desse projeto da Ferroeste com uma possível integração mais ao Sul do Paraná e se, para se aproximar de Santa Catarina, está previsto apenas o ramal de Chapecó; e
- Questão se é possível tirar as obrigações de construir uma nova trilha na Serra do Mar e deixar livre para que o privado decida como trazer eficiência e melhorias para esse trecho, instaurando possíveis soluções tecnológicas, por exemplo.

### **Aspectos Econômicos e Jurídicos**

- Houve apontamento sobre como o mercado pode necessitar de mais tempo para análise e participação, dada a grande dimensão do projeto;

- Pergunta sobre qual seria o tipo de perfil dos investidores interessados em projetos desse tipo (que possui grandes dimensões e volume de investimentos, além da característica de grande relevância socioambiental);
- Perguntou-se se o Governo teria tido conversas com potenciais financiadores do projeto e se já existe sinalização de interesse na participação dessas entidades financiadoras;
- Questionou-se qual seria o retorno do projeto, considerando apenas o investimento obrigatório previsto (trecho Guarapuava-Paranaguá);
- Discussão sobre quais seriam os mecanismos de proteção do investidor caso, durante a implementação, esse se depare com um Capex superior ao previsto nos estudos;
- Questão sobre quais seriam os possíveis riscos para os investidores ao assumirem passivos e eventuais multas da Ferroeste, contraídas após a elaboração dos estudos e finalização da Due Diligence;
- Pergunta sobre o motivo de ter-se optado por um modelo de cessão de contratos ao invés de uma PPP convencional;
- Questionamentos sobre a possibilidade de se antecipar receitas no projeto para reduzir riscos com a amortização de grandes investimentos já nos períodos iniciais de operação, tendo em vista que não há geração de receita prevista até o 7º ano do projeto;
- Dúvida se o projeto está enquadrado nas regras do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI);
- Um participante solicitou esclarecimentos sobre o motivo dos estudos se basearem em projeções de 60 anos, sendo que o prazo da cessão dos contratos é de 99 anos e, neste caso, qual é o arcabouço legal existente para renovação dos contratos;
- Perguntou-se sobre como foi considerada na modelagem a diferença entre o prazo de renovação da concessão (90 anos) e da autorização;
- Discutiu-se a efetividade do regime de autorização, dado que esse modelo de contratação é recente;
- Questionamento sobre a possibilidade de aplicação do projeto nos moldes de um project finance junto ao BNDES;
- Pergunta sobre existência de eventuais garantias oficiais (apresentadas pelo Governo) no projeto;

- Apontou-se o fato de que, caso necessária, eventual submissão do contrato ao CADE para validação e aprovação levaria cerca de 245 dias, o que pode aumentar o tempo para início da execução contratual; e
- Pergunta sobre eventual execução da garantia de culpa exclusiva da licitante.