



Contratação de serviços necessários à realização de estudos para a outorga de concessão dos serviços públicos de transporte ferroviário de passageiros na Região Metropolitana de Porto Alegre/RS, operado pela Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S.A. - Trensurb, e nas Regiões Metropolitanas de Belo Horizonte/MG, Maceió/AL, Recife/PE, João Pessoa/PB e Natal/RN, operados pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU.

**- Estudo de Outorga de Concessão do Transporte Ferroviário -
Recife/PE**

RT09 – RELATÓRIO DE PROPOSIÇÃO DO MODELO DE CONCESSÃO

Revisão Ø

São Paulo, 03 de fevereiro de 2026

Consórcio:

TYLin

SYSTRA



SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO.....	5
1 SUSTENTABILIDADE ECONÔMICO-FINANCEIRA DA CONCESSÃO.....	6
2 ANÁLISE DE VALUE FOR MONEY.....	8
2.1 Análise Quantitativa do Comparativo entre Implantação Pública ou Por Meio de Parceria Público Privada.....	8
2.2 Análise de sensibilidade dos resultados obtidos.....	12
2.3 Análise Qualitativa do Comparativo entre Implantação Pública ou Por Meio de Parceria Público Privada.....	13
3 MODELAGEM JURÍDICA DA CONCESSÃO	15
3.1 Aspectos Gerais da Modelagem.....	15
3.1.1 Concessão patrocinada de Serviços Públicos	17
3.1.2 Estrutura Institucional da Concessão	20
3.2 Modelagem Jurídica do Procedimento Licitatório	24
3.2.1 Procedimento da Concorrência e Critério de Julgamento	24
3.2.2 Condições de Participação e Documentação de Habilitação	26
3.2.3 Condições Prévias à Assinatura do Contrato de Concessão.....	28
3.3 Modelagem Contratual da Concessão	29
3.3.1 Objeto Contratual.....	29
3.3.2 Prazo da Concessão	29
3.3.3 Aspectos de Integração dos Serviços	32
3.3.4 Principais Obrigações das Partes.....	35
3.3.5 Regime de Bens da Concessão	41
3.3.6 Remuneração	46
3.3.7 Garantia Pública	52
3.3.8 Aportes Públicos.....	55
3.3.9 Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro	58
3.3.10 Alocação de Riscos	62
3.3.11 Resolução de Controvérsias e Agentes de Verificação	67
3.3.12 Penalidades	71
3.3.13 Hipóteses de Extinção da Concessão	72
4 ANÁLISE FINANCEIRA DO ESTADO DE PERNAMBUCO.....	77
4.1 Receita Corrente Líquida (RCL) e Despesa Total com Pessoal (DTP).....	77
4.2 Dívida Consolidada Líquida (DCL).....	78
4.3 Resultado Primário	79

4.4	Considerações Finais sobre A Situação Financeira do Estado.....	80
5	QUADRO DE INDICADORES DE DESEMPENHO	81
6	CRONOGRAMA PARA O PROCESSO DE DESESTATIZAÇÃO	92
	ANEXO I GLOSSÁRIO	93
	ANEXO II MATRIZ DE RISCOS DA MINUTA CONTRATUAL	96

LISTA DE GRÁFICOS

LISTA DE TABELAS

Tabela 2-1 Fluxo de Desembolsos do Poder Público – Projeto de Implantação Pública - CSP (R\$ milhões)	10
Tabela 2-2 Fluxo de Desembolsos do Poder Público – Projeto de PPP (R\$ milhões).....	11
Tabela 2-3 - Sensibilidade de Sobrecusto e Risco de implantação	12
Tabela 2-4 - Sensibilidade de Sobrecusto e Risco de Implantação	12
Tabela 2-5 - Sensibilidade de Riscos de operação e de implantação	12
Tabela 5-1 Quadro de Indicadores de Desempenho (QID)	82
Tabela 6-1 Cronograma para o processo de desestatização.....	92

São Paulo, 03 de fevereiro de 2026.

Ao

Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES

Av. República do Chile, n.º 100, Rio de Janeiro-RJ

A/C

Gestor(a) do Contrato

Apresentamos, neste documento, o trabalho desenvolvido para cumprir com os compromissos acordados no Contrato OCS n.º 132/2020 - SRM 4400004281, e refere-se à entrega do Produto **Relatório de Proposição do Modelo de Concessão**, Item 3.3.11 e subitens do Termo de Referência, Anexo I do Edital do Pregão Eletrônico n.º 02/2020-BNDES, referente à **Região Metropolitana de Recife em Pernambuco**.

O profissional **GABRIEL FERIANCIC**, Responsável Técnico pelo Relatório de Proposição do Modelo de Concessão, foi o responsável pela coordenação técnica e supervisão deste Produto.

Atenciosamente,

GABRIEL FERIANCIC

Consórcio GPO-SYSTRACESCON-RHEIN

APRESENTAÇÃO

Este produto, **RT09 – Relatório de Proposição do Modelo de Concessão**, foi desenvolvido para cumprir os compromissos acordados no contrato OCS 132/2020 SRM 4400004281 – Aditivo 2, no âmbito da Etapa 5 (“*Modelo de Concessão*”) da Fase 2, que engloba os serviços técnicos contemplados no Serviço C, e tem por objetivo a formatação final do modelo de concessão do serviço público de transporte de passageiros em cada uma das Regiões Metropolitanas nas quais a TRENURB e a CBTU operam (o “Projeto”). Especificamente, o presente Relatório tem como objeto a análise da modelagem a ser adotada no âmbito da desestatização da parcela cindida da CBTU correspondente à Superintendência Regional de Recife (“STU-REC”) e da outorga dos serviços por esta prestados no âmbito da Região Metropolitana de Recife (“RMR”).

Considerando o escopo acordado referente ao subitem 3.3.11 do Termo de Referência, este produto contém: **a)** análise de sustentabilidade econômica e financeira da Concessão, em modelo de análise utilizado em Estudos de Viabilidade; **b)** apresentação e análise dos instrumentos institucionais, legais e regulatórios para assegurar a racionalização nas redes de transporte na Área de Influência Direta e Indireta, após a Concessão; **c)** definição do modelo institucional-regulatório da Concessão, incluindo os aspectos tarifários, institucionais e contratuais relevantes; **d)** estrutura tarifária aplicável à Concessão; **e)** metodologia de revisão tarifária sugerida; **f)** análise da situação financeira do Estado de Pernambuco; **g)** análise jurídico-contábil do regime aplicável aos bens reversíveis e vinculados à Concessão; **h)** modelo de transição operacional para assunção da Rede Metroferroviária pela Concessionária; **i)** proposta de Quadro de Indicadores de Desempenho aplicável à Concessão; **j)** avaliação das exigências de pré-qualificação aplicáveis; **k)** matriz dos riscos envolvidos na exploração da Concessão, considerado o modelo contratual proposto; **l)** cronograma esperado do processo de desestatização; e **m)** análise de Value For Money da concessão. Os itens do Termo de Referência não mencionados não se aplicam a este modelo de Concessão.

São anexos deste Relatório: (i) minuta de Contrato de Concessão dos serviços de gestão, operação e manutenção da Rede Metroferroviária da Região Metropolitana de Recife; bem como os anexos: (ii) Anexo 1, *Investimentos Obrigatórios e Marcos Contratuais de desembolso dos Aportes Públicos*; (iii) Anexo 2, *Diretrizes do Plano de Operação e Parâmetros de Desempenho*; (iv) Anexo 3, *Modelo de Fiança Bancária e Modelo de Seguro Garantia a ser apresentada pela Concessionária como Garantia de Execução do Contrato*; (v) Anexo 4, *Edital*; (vi) Anexo 6, *Contrato de Administração dos Recursos de Aporte*; (vii) Anexo 7, *Convênio de Transferência e Regularização de Bens*; (viii) Anexo 8, *Minuta de Contrato de Nomeação de Agente de Pagamento e Garantia e Administração de Contas*.

1 SUSTENTABILIDADE ECONÔMICO-FINANCEIRA DA CONCESSÃO

O estudo econômico-financeiro desenvolvido para a Parceria Público-Privada (PPP) do sistema de trens urbanos operado pela CBTU/STU Recife teve como objetivo avaliar a viabilidade de investimento e sustentabilidade do projeto junto a um operador privado, considerando a requalificação de toda infraestrutura e operação do sistema planejados. A modelagem, com horizonte de 30 anos, contemplou as Linhas Centro, Sul e Diesel, partindo da premissa de que o sistema passaria por um processo de requalificação e modernização integral, viabilizado pelos investimentos previstos. A atratividade do projeto foi medida com base no Valor Presente Líquido (VPL), utilizando uma taxa de desconto (WACC) de 10,16%, adequada às características do negócio e à sua baixa alavancagem.

O modelo¹ foi estruturado considerando todas as premissas técnicas, contratuais, econômicas e do regime tributário aplicável. As receitas tarifárias foram consideradas isentas de tributos nas esferas federal, estadual e municipal, enquanto as receitas extraordinárias — estimadas em 6% da receita tarifária — foram submetidas a PIS, COFINS e ISS, totalizando uma alíquota de 14,25%. O cálculo da receita considerou todos os passageiros transportados (pagantes e gratuitos) e foi complementado por contraprestações públicas ao longo do contrato, no total de R\$ 4,6 bilhões, com média anual de R\$ 153 milhões, garantindo o equilíbrio econômico-financeiro operacional da concessão. Combinando, assim, uma tarifa de remuneração de R\$ 3,85 por passageiro transportado.

As despesas operacionais (OPEX) foram projetadas em R\$ 8,64 bilhões, considerando ganhos de eficiência na gestão, otimização de contratos e consumo energético. Os investimentos (CAPEX), por sua vez, somaram R\$ 3,47 bilhões, cobrindo obras civis, material rodante, sistemas e infraestrutura — sendo esses recursos fundamentais para assegurar a modernização e requalificação completa da rede. Sobre o valor do CAPEX foi considerada ainda a aplicação do REIDI, com alíquota média de 7,08%. A viabilização completa do projeto contou com aporte público de R\$ 3,2 bilhões, a serem depositados em conta Escrow nos quatro primeiros anos, e que, ao longo do contrato, geraram R\$ 51 milhões em receitas financeiras. Esses valores serão acessados, por parte do investidor, quando da execução de cada marco técnico associado ao CAPEX. Adicionalmente, foi calculado o valor mínimo de capital próprio (Equity) exigido do concessionário em R\$ 181 milhões.

¹ Vale destacar que o modelo financeiro da Concessão contemplou algumas premissas relativas à forma de contabilização dos aportes públicos e da contraprestação pecuniária pública, conforme indicadas em apresentação “Premissas de Contabilização” disponibilizada pelo Consórcio em abril de 2025.

Primeiramente, vale destacar que a modelagem econômico-financeira considerou que os custos de investimento (CAPEX) serão compensados integralmente mediante o pagamento de aportes públicos, sem previsão de contraprestação pecuniária para pagamento de CAPEX. Os custos de operação (OPEX), por sua vez, serão remunerados em parte pelas tarifas cobradas dos usuários (tarifa pública) e em parte pelo pagamento da contraprestação pública do ente concedente, sendo essa última paga apenas na medida estritamente necessária para completar a tarifa de remuneração por passageiro fixada e reajustada nos termos do contrato de concessão (como espécie de subsídio com a finalidade de resguardar a modicidade tarifária dos serviços), sendo essa tarifa de remuneração por sua vez oriunda do valor ofertado pelo licitante vencedor no momento da licitação.

No que se refere à contraprestação pecuniária, considerou-se como receita no balanço da concessionária a totalidade da receita de remuneração (calculada pelo produto da tarifa de remuneração por passageiro pelo número total de passageiros transportados), independentemente da decomposição dessa receita conforme a origem dos recursos alocados para o seu custeio (se oriundos da arrecadação da tarifa pública do passageiro ou da contraprestação pública). No que se refere ao aporte público, em linha com o disposto pelo artigo 6º, § 2º, da Lei Federal nº 11.079/2004, considerou-se que os aportes têm natureza indenizatória e ressarcitória pelos custos incorridos com os investimentos realizados, não sendo considerados na base de cálculo dos tributos elencados no artigo 6º, § 3º, da Lei Federal nº 11.079/2004; nessa linha, o aporte não entrou como receita no balanço do concessionário, porque o valor de cada parcela de pagamento de aporte público equivale ao valor de custo estimado para cada marco de investimento (artigo 7º, § 2º, da Lei Federal nº 11.079/2004). Por fim, os bens reversíveis resultantes das obras de implantação e requalificação não foram considerados como ativo do concessionário em seu balanço, uma vez que serão ativados diretamente no balanço do ente público concedente.

Nesse sentido, foi avaliada a sustentabilidade econômico-financeira do sistema ferroviário ao longo dos 30 anos da concessão, assegurando um padrão de qualidade compatível com as necessidades do serviço público e sem impor encargos adicionais ao orçamento público ao longo do tempo. Ao mesmo tempo, mantém-se a atratividade para o parceiro privado, que encontra incentivos claros para realizar os investimentos iniciais e operar o sistema com eficiência e qualidade contínua, em um arranjo contratual que concilia responsabilidade fiscal, prestação de serviço qualificado à população e viabilidade econômico-financeira para o investidor.

2 ANÁLISE DE VALUE FOR MONEY

A análise Value for Money (VFM) compara os custos e pagamentos a serem realizados pelo poder concedente² para construção e operação de um projeto, sob a ótica de um contrato de Parceria Público Privada (PPP), com a alternativa de gestão pública para ela. Uma vez que a concessão do sistema metroferroviário de Recife deverá ocorrer via PPP a realização de análise de VFM se faz necessária.

O método principal para realizar essa análise está em observar os custos anuais, a valor presente, da PPP e compará-los com custos de um modelo implantado e gerido pelo poder público. Portanto, sob a ótica da análise Value for Money, uma PPP se justifica quando os seus custos a valor presente forem inferiores aos custos do comparativo do setor público (CSP), também a valor presente.

2.1 ANÁLISE QUANTITATIVA DO COMPARATIVO ENTRE IMPLANTAÇÃO PÚBLICA OU POR MEIO DE PARCERIA PÚBLICA PRIVADA

Para a realização da análise quantitativa do Value for Money foram adotadas as seguintes premissas:

- A primeira diz respeito ao encarecimento dos preços de itens idênticos adquiridos pelo setor público, quando comparados ao modelo privado. Esse fenômeno ocorre usualmente devido a maior nível de burocracia em processos de licitação (regido pela Lei Federal nº 14.133, de 2021), bem como maior risco de atrasos de pagamento ou inadimplemento. Em um cenário ideal, a análise comparativa dos preços seria realizada por meio de um Comparador de Preços Públicos, ou seja, uma base de dados contendo licitações de produtos e itens similares em outras implementações de projetos de transporte público ferroviário compatíveis, que permitisse estimar qual seria redução dos preços quando comparado a uma PPP. Portanto, para a determinação dos custos de implementação (CAPEX) no modelo público, foi realizada pesquisa bibliográfica. Entretanto, cabe ressaltar que existem poucas fontes que indiquem valores específicos, especialmente em estudos nacionais e ligados à mobilidade. Um levantamento interessante, nesse sentido, foi realizado em 2015 pelo Instituto Brasileiro de Planejamento e Tributação (IBPT), que comparou os preços pagos por entes públicos e privados para mesmos itens/compras e indicou uma média de 17% de sobrecusto (vide nota de rodapé³). Assim, considerando a pesquisa realizada, bem como o conhecimento dos especialistas/consultores do consórcio, adotou-se com certo grau de conservadorismo um custo superior em **15%** no modelo público, em relação ao CAPEX utilizado no modelo de PPP. Adicionalmente, em estudo recente, consultado junto ao BNDES, referente ao projeto de VLT do Rio de Janeiro, foi adotado um custo de 15% superior ao estimado em negociações privadas.
- A segunda premissa principal está relacionada aos riscos de construção envolvendo erros de planejamento, aumento dos custos de matéria prima etc. Em um cenário de PPP, quaisquer custos adicionais relacionados a riscos de construção são de responsabilidade do ente privado, de modo que o poder público não arcaria com nenhuma nova despesa dessa natureza. Assim,

² Uma ressalva importante é a de que o VFM trata todos os aportes possíveis no projeto da mesma maneira, em um grande bloco de aporte público. Isso se dá pois, na prática, não há definições exatas sobre “quem” está responsável pelo pagamento dos aportes para CAPEX. A recíproca é válida quanto à contraprestação.

³ IBPT. “Compras de órgãos públicos tem superfaturamento médio de **17%** em relação ao setor privado”. Disponível em: <https://ibpt.org.br/compras-de-orgaos-publicos-tem-superfaturamento-medio-de-17-em-relacao-ao-setor-privado/>. Acesso em maio/2025. Vale ressaltar que esse estudo também é referenciado em documento oficial “Manual de Metodologia e Mecanismos para Análise de Value for Money”, elaborado pelo Governo do Mato Grosso do Sul.

foi estimado que no CSP, haveria um adicional de risco de implantação de **10%** do valor do CAPEX estimado para a PPP. Tal dado foi adotado observando a literatura recente⁴.

- A terceira premissa, também muito relevante, envolve os riscos de operação do projeto, que no modelo CSP são de responsabilidade do ente público. Com base na literatura recente⁵, o adicional de operação foi estimado em **15%** do valor do OPEX para a PPP⁶.
- Já como quarta premissa, foi considerado que, no caso do CSP, o CAPEX de cada ano seria pago inteiramente no mesmo ano, sem haver necessidade de outro tipo de financiamento. Entende-se que essa é uma premissa razoável, uma vez que no caso atual tem-se a premissa de que o operador privado da futura PPP terá acesso a aportes públicos concomitantes aos gastos com CAPEX, de forma que todo o CAPEX gasto em um ano é pago com valores de Aporte recebidos no mesmo ano.
- Como quinta premissa, tem-se que, do ponto de vista do ente público, seu custo real médio de capital seria equivalente à parcela fixa da Taxa de Juros de Longo Prazo (TLP), valendo 7,73%⁷. A data base utilizada foi maio de 2025. Considerou-se não haver mudança desse valor ao longo dos 30 anos da concessão. Dessa forma, o valor utilizado para o cálculo do VPL nos cenários com e sem PPP foi de 7,73% ao ano.
- A sexta premissa refere-se às receitas consideradas em cada caso: no cenário em que ocorre a PPP, na perspectiva do setor público há entrada de receitas tarifária e extraordinária apenas no ano 1 (ano de transição), enquanto nos outros anos a receita total do sistema fica com a concessionária; já no cenário CSP são consideradas as receitas tarifária e extraordinária nos 30 anos de projeção.
- Como sétima premissa, considerou-se que o efeito tributário em ambos os cenários, tanto no da PPP quanto do CSP, pode ser desconsiderado, sem fortes impactos no resultado final.
- Finalmente adotou-se os dados de CAPEX e OPEX desenvolvidos no âmbito do atual estudo técnico referente à CBTU Recife. Todos dados de entrada podem ser conferidos na planilha de cálculo anexa a esse relatório.

Figura 2-1 Fórmula de cálculo do VFM

A estrutura de cálculo do Value for Money é descrita pela seguinte equação:

$$VfM = \underbrace{\sum_{t=0}^n \frac{Custo\ PPP_t}{(1+r)^t}}_{VPL\ PPP} - \underbrace{\sum_{t=0}^n \frac{FLXCapex_t + Opex_t + Risco\ Capex_t + Risco\ Opex_t + Rec.Tot_t}{(1+r)^t}}_{VPL\ CSP}$$

⁴ PONCHIO, CAONÍ FARIAS. [Uma Análise Crítica Sobre o Value For Money de um Protótipo de Linha de Metrô em São Paulo Tendo como Referência as Atuais PPP das Linhas 4 e 6](#). São Paulo, 2016. 198 p. Dissertação (Mestrado) - Escola Politécnica da Universidade de São Paulo.

⁵ SOUZA, Laís Leticia. [Avaliação de concessões rodoviárias através de Value for Money e Public Sector Comparator](#). 2022. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transportes) - Escola Politécnica, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2022. doi:10.11606/D.3.2022.tde-15082023-104000.

⁶ A análise de Value for Money compara os cenários da realização dos investimentos de modernização diretamente pelo setor público à realização pelo privado no âmbito de uma PPP. Como na alternativa pública também ocorre a modernização da rede, há um impacto esperado no OPEX do sistema (eficiência energética, redução de gastos com manutenções, entre outros) quando se compara às despesas atuais, prévias ao esforço de modernização. Nesse sentido, de forma conservadora, optou-se por não adotar os patamares atuais de gastos, realizados pela CBTU, para essa comparação.

⁷ <https://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home/financiamento/guia/custos-financeiros/historico-da-parcela-fixa-da-tlp>

Sendo que:

$Custo\ PPP_t$ = Custos no modelo de concessão patrocinada, no caso, contraprestação + aporte público.

r = Taxa de desconto, sendo considerado a Taxa de Juros de Longo Prazo (TLP).

$FLXCapex_t$ = Fluxo do Custo de implementação pelo poder público.

$Opex_t$ = Custo de operação pelo poder público.

$Risco\ Capex_t$ = Adicional de riscos relacionados a custos de implementação.

$Risco\ Opex_t$ = Adicional de riscos relacionados a custos de operação.

$Rec.Tot_t$ = Receita total (tarifária + extraordinárias).

Elaboração: Consórcio GPO-SYSTRA-CESCON-RHEIN, 2025

Salienta-se que “ $Custo\ PPP_t$ ”, “ $FLXCapex_t$ ”, “ $Opex_t$ ”, “ $Risco\ Capex_t$ ” e “ $Risco\ Opex_t$ ” são **valores negativos**, dado que se tratam de gastos na visão do ente público.

As tabelas a seguir mostram os resultados alcançados com base nas premissas adotadas e a estrutura de cálculo descritas acima:

Tabela 2-1 Fluxo de Desembolsos do Poder Público – Projeto de Implantação Pública - CSP (R\$ milhões)

Ano	Capex	Fluxo Poder Concedente (i)	Opex (ii)	ReceitaTotal I (iii)	Adicional Riscos de Capex (10%) (iv)	Adicional Riscos de Opex (15%) (v)	Fluxo Final do Estado (i+ii+iii+iv+v)
1	748,59	-748,59	-242,89	99,81	-74,86	-36,43	-1002,96
2	1294,87	-1294,87	-242,89	100,05	-129,49	-36,43	-1603,63
3	1319,96	-1319,96	-250,17	100,29	-132,00	-37,53	-1639,35
4	88,84	-88,84	-294,83	107,83	-8,88	-44,22	-328,95
5	19,25	-19,25	-294,90	120,88	-1,93	-44,23	-239,43
6	18,80	-18,80	-294,90	137,92	-1,88	-44,23	-221,90
7	19,25	-19,25	-296,36	151,24	-1,93	-44,45	-210,76
8	18,80	-18,80	-296,28	151,52	-1,88	-44,44	-209,89
9	19,25	-19,25	-296,29	151,81	-1,93	-44,44	-210,10
10	28,82	-28,82	-296,30	152,06	-2,88	-44,44	-220,39
11	10,80	-10,80	-296,27	152,22	-1,08	-44,44	-200,37
12	10,32	-10,32	-296,01	152,38	-1,03	-44,40	-199,38
13	0,75	-0,75	-295,99	152,54	-0,08	-44,40	-188,68
14	0,30	-0,30	-295,99	152,70	-0,03	-44,40	-188,02
15	0,75	-0,75	-295,99	152,83	-0,08	-44,40	-188,39
16	0,30	-0,30	-295,99	152,85	-0,03	-44,40	-187,87
17	0,75	-0,75	-295,99	152,87	-0,08	-44,40	-188,35
18	0,30	-0,30	-295,99	152,89	-0,03	-44,40	-187,83
19	0,75	-0,75	-295,99	152,91	-0,08	-44,40	-188,31
20	0,30	-0,30	-295,99	152,89	-0,03	-44,40	-187,83
21	0,78	-0,78	-295,99	152,77	-0,08	-44,40	-188,48
22	0,30	-0,30	-295,99	152,65	-0,03	-44,40	-188,08
23	0,75	-0,75	-295,99	152,52	-0,08	-44,40	-188,70
24	0,30	-0,30	-295,59	152,40	-0,03	-44,34	-187,85
25	0,75	-0,75	-295,59	152,24	-0,08	-44,34	-188,51
26	0,30	-0,30	-295,59	151,98	-0,03	-44,34	-188,28
27	0,75	-0,75	-295,59	151,71	-0,08	-44,34	-189,04
28	0,30	-0,30	-295,59	151,45	-0,03	-44,34	-188,80
29	0,75	-0,75	-295,59	151,19	-0,08	-44,34	-189,56

Ano	Capex	Fluxo Poder Concedente (i)	Opex (ii)	Receita Total I (iii)	Adicional Riscos de Capex (10%) (iv)	Adicional Riscos de Opex (15%) (v)	Fluxo Final do Estado (i+ii+iii+iv+v)
30	0,30	-0,30	-295,59	150,89	-0,03	-44,34	-189,37
VPL							-5.534,10

Elaboração: Consórcio GPO-SYSTRACESCON-RHEIN, 2025

Tabela 2-2 Fluxo de Desembolsos do Poder Público – Projeto de PPP (R\$ milhões)

Ano	Fluxo de Desembolso de Aporte Público (i)	Contraprestações (ii)	Receita Total (iii)	Fluxo Final do Estado (i+ii+iii)
1	-710,63	-64,70	49,91	-725,42
2	-1081,81	-130,09	0,00	-1211,90
3	-1102,77	-130,78	0,00	-1233,55
4	-314,39	-133,99	0,00	-448,38
5	0,00	-143,05	0,00	-143,05
6	0,00	-152,85	0,00	-152,85
7	0,00	-158,49	0,00	-158,49
8	0,00	-159,05	0,00	-159,05
9	0,00	-159,62	0,00	-159,62
10	0,00	-159,91	0,00	-159,91
11	0,00	-160,19	0,00	-160,19
12	0,00	-160,48	0,00	-160,48
13	0,00	-160,77	0,00	-160,77
14	0,00	-161,06	0,00	-161,06
15	0,00	-161,11	0,00	-161,11
16	0,00	-161,15	0,00	-161,15
17	0,00	-161,19	0,00	-161,19
18	0,00	-161,23	0,00	-161,23
19	0,00	-161,28	0,00	-161,28
20	0,00	-161,05	0,00	-161,05
21	0,00	-160,82	0,00	-160,82
22	0,00	-160,59	0,00	-160,59
23	0,00	-160,36	0,00	-160,36
24	0,00	-160,13	0,00	-160,13
25	0,00	-159,63	0,00	-159,63
26	0,00	-159,13	0,00	-159,13
27	0,00	-158,63	0,00	-158,63
28	0,00	-158,13	0,00	-158,13
29	0,00	-157,63	0,00	-157,63
30	0,00	-156,88	0,00	-156,88
VPL				-4.336,21

Elaboração: Consórcio GPO-SYSTRACESCON-RHEIN, 2025

Analisando as duas tabelas, temos que o VPL do fluxo final de desembolsos no comparativo público é de R\$ -5.534,10 MM, enquanto no projeto de PPP, o VPL alcançado é de R\$ -4.336,21 MM. Portanto,

calculando a diferença entre os modelos, o **Value for Money da PPP** corresponde a **R\$ 1.197,89 MM** justificando, sob essa metodologia, o benefício do atual projeto.

2.2 ANÁLISE DE SENSIBILIDADE DOS RESULTADOS OBTIDOS

Para a análise de sensibilidades, propõe-se variar os parâmetros de preço de licitações públicas, riscos de operação e de implantação. Será avaliado o comportamento do Value for Money da PPP mediante às seguintes sensibilidades:

- Sobrecusto das licitações públicas variando 15% para mais e para menos, ao mesmo tempo em que os riscos de implantação variam 10% para mais e para menos;
- Sobrecusto das licitações públicas variando 15% para mais e para menos, ao mesmo tempo em que os riscos de operação variam 15% para mais e para menos;
- Riscos de implantação variando 10% para mais e para menos, ao mesmo tempo em que os riscos de operação variam 15% para mais e para menos.

Os resultados podem ser observados nas tabelas seguintes:

Tabela 2-3 - Sensibilidade de Sobrecusto e Risco de implantação

		Sobrecusto de Licitações Públicas				
		0%	7,50%	15%	22,50%	30%
Riscos de Implantação	0%	503,37	699,93	896,49	1093,06	1289,62
	5%	634,41	840,80	1047,19	1253,59	1459,98
	10%	765,45	981,67	1197,89	1414,11	1630,33
	15%	896,49	1122,54	1348,59	1574,64	1800,69
	20%	1027,54	1263,41	1499,29	1735,17	1971,05

Elaboração: Consórcio GPO-SYSTRACESCON-RHEIN, 2025

Tabela 2-4 - Sensibilidade de Sobrecusto e Risco de Implantação

		Sobrecusto de Licitações Públicas				
		0%	7,50%	15%	22,50%	30%
Riscos de Operação	0%	272,65	488,87	705,09	921,31	1137,53
	8%	519,05	735,27	951,49	1167,71	1383,93
	15%	765,45	981,67	1197,89	1414,11	1630,33
	23%	1011,85	1228,07	1444,29	1660,51	1876,73
	30%	1258,25	1474,47	1690,69	1906,91	2123,14

Elaboração: Consórcio GPO-SYSTRACESCON-RHEIN, 2025

Tabela 2-5 - Sensibilidade de Riscos de operação e de implantação

		Riscos de Operação				
		0%	7,50%	15%	22,50%	30%
Riscos de Implantação	0%	403,69	650,09	896,49	1142,90	1389,30
	5%	554,39	800,79	1047,19	1293,59	1539,99
	10%	705,09	951,49	1197,89	1444,29	1690,69
	15%	855,79	1102,19	1348,59	1594,99	1841,39
	20%	1006,49	1252,89	1499,29	1745,69	1992,09

Elaboração: Consórcio GPO-SYSTRACESCON-RHEIN, 2025

Nas tabelas de sensibilidade estão marcados em cinza os casos em que o Value for Money da PPP fica entre R\$ 100 milhões e R\$ 1.000 milhões, em verde claro os valores entre R\$ 1.000 milhões e R\$ 1.500 milhões, e em verde escuro os valores superiores a R\$ 1.500 milhões.

A principal conclusão a respeito da análise de sensibilidade é que em todas as variações o resultado permanece positivo, com menor valor R\$ 272,65, milhões. Isso reforça o benefício econômico, do ponto de vista do ente público, em realizar a PPP. Vale, também, apontar o maior valor obtido nas sensibilidades, que foi R\$ 2.123,14 milhões, curiosamente no mesmo cenário em que obtivemos o menor Value for Money.

2.3 ANÁLISE QUALITATIVA DO COMPARATIVO ENTRE IMPLANTAÇÃO PÚBLICA OU POR MEIO DE PARCERIA PÚBLICO PRIVADA

Além das comparações numéricas já exploradas, é possível desenvolver uma leitura qualitativa entre a gestão estatal direta e a delegação por meio de Parcerias Público-Privadas (PPPs). Um aspecto relevante nessa análise está relacionado à segurança que o ente público — e, por consequência, a população — pode ter quanto ao padrão de funcionamento de um sistema de trens urbanos. Nos contratos firmados com operadores privados, normalmente são estabelecidos parâmetros rigorosos de desempenho, tanto no que se refere à experiência dos passageiros quanto à conservação e operação da infraestrutura. O não cumprimento desses parâmetros pode acarretar redução nos pagamentos devidos à concessionária, através de multas previstas em contrato, além de outras medidas corretivas, que vão desde advertências até a rescisão contratual. Esses dispositivos criam um ambiente de forte estímulo para que o serviço seja continuamente aprimorado, garantindo níveis elevados de confiabilidade e eficiência durante todo o período de concessão. Tal comprometimento com resultados é observado com maior frequência, em sistemas sobre trilhos operados sob responsabilidade do setor privado.

Por outro lado, quando a responsabilidade pela implantação e operação de trens urbanos recai exclusivamente sobre órgãos governamentais, torna-se mais difícil assegurar níveis equivalentes de desempenho. Sem uma base contratual estruturada, como aquela utilizada em concessões e PPPs, faltam ferramentas formais que obriguem os gestores públicos a atingir os padrões de serviço desejados. Além disso, a impossibilidade de o poder público contratar a si mesmo, somada às limitações legais para aplicar penalidades a entidades ou servidores estatais, reduz significativamente os incentivos voltados à melhoria contínua e à eficiência operacional.

A disparidade na qualidade e na eficiência entre projetos geridos via PPP e aqueles conduzidos diretamente pelo setor público tende a se acentuar em cenários de déficits orçamentários ou ajuste fiscal por parte do governo. Nas concessões realizadas por meio de parcerias com o setor privado, existem garantias contratuais que asseguram o pagamento regular das obrigações financeiras do poder público, o que protege a continuidade e o padrão dos serviços mesmo em momentos de restrição orçamentária. Em contrapartida, operações controladas por entes públicos dependem, em grande medida, de dotações orçamentárias que podem ser realocadas conforme outras prioridades do governo. Nessas circunstâncias, é comum que as operadoras públicas enfrentem cortes de verbas, afetando diretamente a qualidade do transporte oferecido à população. Essa fragilidade tem sido observada em várias empresas estatais responsáveis por trens urbanos nos âmbitos federal e estadual. Assim, a adoção de um modelo contratual mais estável e o comprometimento firme do poder público com a melhoria da mobilidade urbana se configuram como vantagens qualitativas relevantes nas avaliações de custo-benefício do modelo de PPP.

Além das vantagens já discutidas, o modelo de Parceria Público-Privada também se destaca pela maior celeridade na implantação dos investimentos. Ao transferir para o parceiro privado a responsabilidade pela execução das obras e aquisições necessárias à operação do sistema, evita-se a fragmentação dos processos licitatórios e os riscos associados à morosidade administrativa típica da gestão pública. Essa agilidade é especialmente relevante em projetos de grande porte, como sistemas de transporte urbano sobre trilhos, nos quais atrasos na entrega comprometem diretamente a melhoria do serviço prestado à população e ampliam os custos totais do empreendimento. A previsibilidade e o cumprimento de cronogramas tornam-se, assim, ativos valiosos quando o objetivo é oferecer rapidamente um padrão de mobilidade mais eficiente.

Outro diferencial do modelo contratual de longo prazo adotado nas PPPs é a centralização das contratações em um único contrato regido por metas de desempenho. Essa abordagem permite que a concessionária organize a aquisição de bens, serviços e mão de obra de forma integrada e orientada por resultados, ao contrário da gestão pública tradicional, que exige múltiplas licitações e contratos fragmentados ao longo dos anos. A redução na quantidade de processos de contratação não apenas diminui a carga administrativa e os riscos de descontinuidade na prestação do serviço, como também eleva a qualidade e a eficiência das soluções adotadas. Dessa forma, consolida-se uma estrutura de governança mais eficiente, com incentivos permanentes à excelência na operação e manutenção do sistema ao longo de todo o ciclo contratual.

Em contrapartida, projetos estruturados por meio de Parcerias Público-Privadas não interferem nos indicadores oficiais de endividamento do Estado, já que os pagamentos à empresa privada ocorrem à medida que os serviços são efetivamente prestados, com benefícios gerados à população. Dessa forma, esses repasses são contabilizados como despesas operacionais e não como quitação de dívida. Isso significa que os contratos de PPP funcionam, na prática, como uma espécie de modalidade de financiamento privado para o Estado de Pernambuco, sem que isso represente um passivo registrado em seu balanço contábil. Ao preservar os limites de endividamento estadual, esse modelo evita o encarecimento das demais operações financeiras do Estado, contribuindo assim para a sustentabilidade fiscal mais ampla.

3 MODELAGEM JURÍDICA DA CONCESSÃO

No presente Capítulo, serão expostos os parâmetros jurídicos gerais da modelagem adotada para a outorga da prestação dos serviços de gestão, operação e manutenção da Rede Metroferroviária da Região Metropolitana de Recife (a “Concessão” dos “Serviços de Transporte Público Coletivo Metroferroviário” ou, simplesmente, dos “Serviços”), tendo como premissa os aspectos institucionais e regulatórios explorados no Capítulo 2 (“Análise Jurídica”) do Relatório de Estudos de Pré-Viabilidade Técnica, Econômica e Financeira e Análise Jurídica dos Sistemas de Transporte da Região Metropolitana de Recife (o “Relatório de Pré-Viabilidade”), bem como as discussões travadas com o BNDES e demais interlocutores dos Governos Federal e Estadual ao longo do desenvolvimento do Projeto.

Para tanto, abordaremos no presente Capítulo, tendo em vista as minutas de edital de licitação e de Contrato de Concessão elaboradas pelo Consórcio, com base nas demandas apresentadas pelo BNDES, pela SEPPI e pelo Estado de Pernambuco, voltadas à outorga dos Serviços (a “Minuta de Edital” e a “Minuta Contratual” e, em conjunto as “Minutas”), bem como de seus anexos de conteúdo jurídico: (i) os aspectos jurídicos gerais envolvidos na modelagem proposta para a Concessão; (ii) as principais disposições da Minuta de Edital, voltada à delegação dos Serviços pelo Estado de Pernambuco à iniciativa privada; e (iii) as principais disposições da Minuta Contratual, observados os termos gerais da modelagem aprovados pela Resolução nº 324, de 25 de março de 2025, do Conselho Gestor do Programa de Parcerias de Investimentos do Governo Federal (“CPPI”).

Cumprе ressaltar que, durante a elaboração do Projeto, para além do modelo inicial proposto pelo Consórcio, foram estabelecidas pela Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos do Governo Federal (a “SEPPI”) e pelo Estado de Pernambuco premissas que foram contempladas na modelagem da Concessão. As recomendações para a inclusão das premissas em tela foram destacadas ao longo do presente Relatório. De modo semelhante, algumas informações e decisões aplicáveis à modelagem, de competência dos entes públicos envolvidos no Projeto e relativas à política pública de transporte e à política orçamentária, não foram fornecidas ao Consórcio até a data de emissão deste Relatório. Portanto, alguns temas afetos à Concessão serão apresentados com algum nível de indeterminação, cujos detalhes poderão ser posteriormente estabelecidos pelos entes competentes.

Por fim, insta salientar, ainda, que, para os fins deste Capítulo, os termos iniciados em letras maiúsculas e não-definidos de outra forma terão os significados atribuídos no Anexo I a este Relatório (*Glossário Jurídico*), sem prejuízo de outras definições estabelecidas no corpo deste texto.

3.1 ASPECTOS GERAIS DA MODELAGEM

A modelagem jurídica a ser adotada para viabilizar a delegação dos Serviços de Transporte Público Coletivo Metroferroviário atualmente prestados pela CBTU no âmbito da RMR consistirá na delegação pelo Estado de Pernambuco (o “Poder Concedente”) do provimento dos Serviços, incluindo a realização dos Investimentos Obrigatórios e, se for o caso, dos Investimentos Adicionais, além da possibilidade de exploração das fontes de Receitas Extraordinárias, sob regime de concessão patrocinada e em caráter de exclusividade.

O modelo de Concessão adotado contempla a combinação de fatores na composição da remuneração da Concessionária, por meio da tarifa pública paga diretamente pelos usuários da Rede Metroferroviária, complementada com recursos orçamentários próprios do Poder Concedente na forma de contraprestação pública mensal, com a possibilidade de obtenção de Receitas Extraordinárias por conta e risco da Concessionária, além do aporte de recursos públicos voltados diretamente à amortização de investimentos previstos no Contrato de Concessão.

Assim, será realizado procedimento licitatório, na modalidade Concorrência Pública, por meio do qual serão delegados os Serviços, pelo Estado de Pernambuco, ao(s) vencedor(es) do certame, que

deverá(ão) constituir sociedade de propósito específico, nos termos da legislação societária brasileira, que terá como única finalidade a prestação dos Serviços, a realização dos Investimentos Obrigatórios e eventuais Investimentos Adicionais, e a exploração de fontes de Receita Extraordinárias (a “Concorrência”).

Em relação ao critério de julgamento da Concorrência, foi adotado o critério de menor valor ofertado para Tarifa de Remuneração, que será o valor a que fará jus a Concessionária por cada passageiro transportado na Rede, e que será custeado em parte pela Tarifa Pública paga pelo usuário da Rede Metroferroviária e em parte complementada com os valores da Contraprestação Pública, conforme abordado com maior detalhamento ao longo do presente Capítulo, em especial na Seção 3.2 (“Modelagem Jurídica do Procedimento Licitatório”).

Isto posto, o procedimento de outorga adotado para a viabilização da Concessão é disciplinado pela Lei Federal nº 9.491, de 9 de setembro de 1997, que trata do Programa Nacional de Desestatização (o “PND”), sendo aplicável para a transferência, para a iniciativa privada, da execução de serviços públicos prestados pela União, diretamente ou através de entidades controladas.⁸

Já para a concessão dos Serviços, que será realizada de modo a viabilizar a assunção da titularidade de sua prestação pelo Estado de Pernambuco, em conformidade com a distribuição de competências entre os entes federativos constitucionalmente estabelecida, é adotado o modelo de concessão patrocinada de serviços públicos, nos moldes previstos pelo artigo 175 da Constituição Federal⁹ e pela Lei Federal nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004 (a “Lei Federal de PPPs”).

Quanto a este ponto, é necessário destacar que, por motivos históricos, a União, por meio da CBTU, foi incumbida da prestação dos Serviços de Transporte Público Coletivo Metroferroviário, de caráter metropolitano, dentre outros, na RMR. Com a edição da Constituição Federal de 1988, a competência para a prestação dos serviços de transporte intermunicipal de passageiros foi atribuída aos Estados,¹⁰ motivo pelo qual a CBTU presta hoje serviços de forma *sui generis*, além do regime de competências estabelecido constitucionalmente. Por este motivo, a Concorrência envolverá o exercício do Poder Concedente pelo Estado de Pernambuco, em deferência à sua titularidade sobre os Serviços prevista pela Constituição Federal.

⁸ Verifique-se, nesse sentido, as seguintes disposições do artigo 2º da Lei Federal nº 9.491/1997:

Art. 2º Poderão ser objeto de desestatização, nos termos desta Lei:

I- empresas, inclusive instituições financeiras, controladas direta ou indiretamente pela União, instituídas por lei ou ato do Poder Executivo; (...)

III - serviços públicos objeto de concessão, permissão ou autorização; (...)

§ 1º Considera-se desestatização: (...)

b) a transferência, para a iniciativa privada, da execução de serviços públicos explorados pela União, diretamente ou através de entidades controladas, bem como daqueles de sua responsabilidade.

⁹ *In verbis:*

Art. 175. Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos.

¹⁰ Com exclusão das demais competências relacionadas ao transporte público atribuídas à União e aos Municípios, o artigo 25, §1º, da Constituição Federal indica a competência dos Estados sobre a prestação dos Serviços de Transporte Intermunicipal de Passageiros, conforme posteriormente confirmado pelo artigo 17, inciso I, da Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 – Política Nacional de Mobilidade Urbana (“PNMU”):

Art. 25. Os Estados organizam-se e regem-se pelas Constituições e leis que adotarem, observados os princípios desta Constituição.

§ 1º São reservadas aos Estados as competências que não lhes sejam vedadas por esta Constituição.

* * *

Art. 17. São atribuições dos Estados:

I - prestar, diretamente ou por delegação ou gestão associada, os serviços de transporte público coletivo intermunicipais de caráter urbano, em conformidade com o § 1º do art. 25 da Constituição Federal;

3.1.1 Concessão patrocinada de Serviços Públicos

Em termos gerais, as concessões de serviços públicos, conforme definidas pela Lei Federal n.º 8.987, de 13 de fevereiro de 1995 (“Lei de Concessões”),¹¹ correspondem a instrumentos contratuais dos quais se vale a Administração Pública para atribuir a particular a prestação de determinada atividade prestacional de sua competência, qualificada normativamente como serviço público, para que este a exerça por sua conta e risco e em estrita observância às normas aplicáveis. Este conceito normativo é traduzido pela doutrina especializada sobre o tema da seguinte forma, destacada a seguir:

*"Em especial, no que concerne às concessões de serviços públicos, tem-se que o elemento essencial do instituto é a delegação, pelo Estado, a um particular da gestão e da organização de um determinado serviço público, por prazo certo e definido e com a obrigação de certas metas de prestação. É dizer, nada mais caracteriza a concessão de serviços públicos que não seja a transferência, a um particular, da obrigação de prestar determinado serviço, organizando-o e gerindo-o de forma a alcançar certas finalidades previamente fixadas."*¹²

Dessa forma, as concessões de serviços públicos se prestam, em termos gerais, a fornecer alternativa apta a viabilizar o exercício de função prestacional atribuída ao Poder Público em atendimento ao artigo 175 da Constituição Federal – ou seja, aqueles serviços públicos que envolvem atividades econômicas e permitem a cobrança de tarifas dos usuários, como forma de contraprestação.

Como destacado acima, a modelagem proposta envolve parceria-público privada no modelo de concessão patrocinada para a delegação dos Serviços, o que importa especificidades com regência na Lei Federal de PPPs. De acordo com artigo 2º, §1º, da Lei Federal de PPPs, a concessão patrocinada de serviço público consiste na “(...) concessão de serviços públicos ou de obras públicas de que trata a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, quando envolver, adicionalmente à tarifa cobrada dos usuários contraprestação pecuniária do parceiro público ao parceiro privado”.¹³

Tradicionalmente, entende-se que, enquanto as concessões comuns de serviços públicos melhor se adequem à delegação daqueles serviços economicamente autossustentáveis, nos quais as receitas tarifárias e alternativas obtidas são suficientes para garantir a adequada prestação dos serviços aos usuários e o retorno financeiro esperado ao particular delegatário, as parcerias público-privadas regidas pela Lei Federal de PPPs – i.e. as concessões patrocinadas e as concessões administrativas –, se relacionam com serviços públicos que demandam intensivo uso de capital, o que inviabiliza a amortização de investimentos e atratividade da atividade econômica se remunerada unicamente por meio das tarifas pagas pelos usuários.

¹¹ Conforme definição da Lei de Concessões:

Art. 2º Para os fins do disposto nesta Lei, considera-se: (...)

II - concessão de serviço público: a delegação de sua prestação, feita pelo poder concedente, mediante licitação, na modalidade concorrência ou diálogo competitivo, a pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco e por prazo determinado; (...)

¹² SCHIRATO, Vitor Rhein. *As concessões de serviços públicos em evolução*. In: ALMEIDA, Fernando Dias Menezes de; MARQUES NETO, Floriano de Azevedo; MIGUEL, Luiz Felipe Hadlich; SCHIRATO, Vitor Rhein (Coord.). *Direito público em evolução: estudos em homenagem à Professora Odete Medauar*. Belo Horizonte: Fórum, 2013. p. 578.

¹³ Conforme definição da Lei Federal de PPPs:

Art. 2º Parceria público-privada é o contrato administrativo de concessão, na modalidade patrocinada ou administrativa.

§ 1º Concessão patrocinada é a concessão de serviços públicos ou de obras públicas de que trata a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, quando envolver, adicionalmente à tarifa cobrada dos usuários contraprestação pecuniária do parceiro público ao parceiro privado.

Assim, a Lei Federal de PPPs capacitou os entes federativos ao estabelecimento de complexas relações jurídicas de parceria, com a repartição de riscos entre parceiros públicos e privados, e a maior assunção de obrigações pecuniárias por parte do Poder Público. Nesse sentido, a Administração Pública foi autorizada a prestar, por meio de recursos próprios permitidos em lei, contraprestação pecuniária em decorrência dos serviços efetivamente prestados pelo parceiro privado, e de acordo com o desempenho envolvido na prestação dos serviços. Ainda, considerando o uso intensivo de capital inerente às parcerias público-privadas e em benefício da mitigação do risco de financiamento das concessionárias, a Lei Federal de PPPs previu a possibilidade de aportes de recursos públicos destinados à amortização de investimentos realizados em obras e aquisição de bens reversíveis.¹⁴

Em âmbito estadual, cabe consignar que o Sistema de Transporte Público Coletivo Metroferroviário da RMR não dispõe de regime jurídico específico aplicável a este modal, contando apenas com arcabouço normativo específico ao modal rodoviário – o Sistema de Transporte Público de Passageiros da Região Metropolitana de Recife (“STPP/RMR”). No entanto, como este projeto tem como diretriz a operação dos Serviços de Transporte Metroferroviário de forma integrada com os serviços do STPP/RMR, alguns aspectos do regime jurídico aplicável a esse sistema poderão repercutir sobre aspectos da integração dos Serviços com outros modos de transporte, conforme detalhado neste Relatório.

Nesse sentido, vale destacar que no âmbito do produto RT04 – *Proposição de Parâmetros Regulatórios de Referência para a Concessão*, foram apresentadas pelo Consórcio algumas possibilidades de estruturação institucional para a Concessão, quais sejam: (i) a inclusão da Concessão no arcabouço institucional do STPP/RMR, aplicando-se a ela as regras e entidades gestoras deste sistema; (ii) a inclusão da Concessão no arcabouço de governança metropolitana da RMR; e (iii) a estruturação da Concessão como um sistema independente, com regras próprias fixadas no edital de licitação e em conformidade com o arcabouço jurídico geral aplicável aos serviços públicos delegados do Estado de Pernambuco. Conforme será apresentado na Seção 3.1.2 (*Estrutura Institucional da Concessão*) seguinte, partiu-se da premissa representada pelo item (iii) acima para a elaboração das minutas anexas e deste Relatório, mediante a estruturação da Concessão como um sistema independente no que tange à estrutura institucional de gestão e regulação dos Serviços, que será dissociada do STPP/RMR, em atendimento à diretriz recebida do Estado de Pernambuco para o projeto.

Nessa toada, a Lei Estadual n.º 12.765, de 27 de janeiro de 2005 (“*Lei Estadual de PPPs*”), acrescentou à normativa federal aplicável às parcerias público-privadas, reforçando a colaboração entre o Estado

¹⁴ Art. 6º A contraprestação da Administração Pública nos contratos de parceria público-privada poderá ser feita por:

I – ordem bancária;

II – cessão de créditos não tributários;

III – outorga de direitos em face da Administração Pública;

IV – outorga de direitos sobre bens públicos dominicais;

V – outros meios admitidos em lei.

§ 1º O contrato poderá prever o pagamento ao parceiro privado de remuneração variável vinculada ao seu desempenho, conforme metas e padrões de qualidade e disponibilidade definidos no contrato.

§ 2º O contrato poderá prever o aporte de recursos em favor do parceiro privado para a realização de obras e aquisição de bens reversíveis, nos termos dos incisos X e XI do caput do art. 18 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, desde que autorizado no edital de licitação, se contratos novos, ou em lei específica, se contratos celebrados até 8 de agosto de 2012. (Incluído pela Lei nº 12.766, de 2012)

§ 3º O valor do aporte de recursos realizado nos termos do § 2º poderá ser excluído da determinação:

I - do lucro líquido para fins de apuração do lucro real e da base de cálculo da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido - CSLL; e

II - da base de cálculo da Contribuição para o PIS/Pasep e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social – COFINS.

III - da base de cálculo da Contribuição Previdenciária sobre a Receita Bruta - CPRB devida pelas empresas referidas nos arts. 7º e 8º da Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011, a partir de 1º de janeiro de 2015.

de Pernambuco e parceiros privados em contratos de concessão patrocinada e de concessão administrativa.¹⁵ Neste ponto, cumpre ressaltar a introdução da possibilidade de constituição de garantias públicas pelo Estado de Pernambuco, em linha com o previsto pela Lei Federal de PPPs, que servirá à Concessão para a garantia das obrigações pecuniárias assumidas pelo Poder Concedente, conforme será apresentado na Seção 3.3.7 (*Garantia Pública*).¹⁶

Nesses termos, a presente Concessão dos Serviços de Transporte Público Coletivo Metroferroviário configura-se como concessão patrocinada, nos termos da Lei Federal de PPPs, combinando duas fontes de recursos distintas para custeio da Tarifa de Remuneração por passageiro: a Tarifa Pública paga diretamente pelos Usuários da Rede Metroferroviária, em preços regulados pelo Poder Concedente, e a Contraprestação Pública, paga mensalmente pelo Poder Concedente para cobrir os déficits tarifários verificados na operação da Concessionária (*“Déficit de Arrecadação”*). Como se verá adiante em maiores detalhes, na Seção 3.3.8 (*Aportes Públicos*), a Concessão ora exposta também prevê a instituição de aportes públicos para fazer frente, dentre outras finalidades, aos investimentos obrigatórios necessários para requalificação da Rede Metroferroviária da RMR (a *“Rede Metroferroviária”*) (os *“Investimentos Obrigatórios”*), de forma a potencializar os ganhos de eficiência e qualidade na prestação dos Serviços por meio da Concessão, nos termos previstos no Contrato e na Lei Federal de PPPs.

¹⁵ Nos seguintes termos:

Art. 2º Considera-se contrato de Parceria Público - Privada o contrato administrativo de concessão, na modalidade patrocinada ou administrativa, celebrado entre a Administração Pública Estadual e agentes do setor privado, para implantação, desenvolvimento, exploração ou gestão, no todo ou em parte, de serviços, empreendimentos e atividades de interesse público dele decorrentes, em que o financiamento e a responsabilidade pelo investimento e pela exploração incumbam ao partícipe privado, sendo este remunerado segundo o seu desempenho na execução das atividades contratadas.

¹⁶ Veja-se, nesse sentido, o quanto disposto pelos artigos 17 e 17-A da Lei Estadual n.º 12.765/2005, este último recentemente incluído pela Lei Estadual n.º 17.218, de 15 de abril de 2021:

Art. 17. As obrigações pecuniárias contraídas pela Administração Pública em contrato de parceria público-privada poderão ser garantidas mediante:

I - vinculação de receitas, observado o disposto no inciso IV do art. 167 da Constituição Federal, garantia real, pessoal, fidejussória e seguro;

II - contratação de seguro-garantia com companhias seguradoras que não sejam controladas pelo Poder Público;

III - instituição ou utilização de fundos especiais previstos em Lei;

IV - atribuição ao parceiro privado do encargo de faturamento e cobrança de crédito do parceiro público em relação a terceiros, salvo os relativos a tributos, prevista a forma de compensação dos créditos recíprocos;

V - garantia prestada por organismos internacionais ou instituições financeiras que não sejam controladas pelo Poder Público;

VI - garantia prestada por fundo garantidor ou empresa estatal criada para esta finalidade;

VII - repasse de garantias do Governo Federal através de convênios, protocolos ou outros contratos administrativos, advindos de Programas de Incentivo ao desenvolvimento de atividades prioritárias, visando o melhoramento no atendimento e universalização dos serviços públicos;

VIII - outros mecanismos admitidos em Lei.

Art. 17-A. A administração pública estadual fica autorizada a vincular até 3,5% (três e meio por cento) da receita mensal do Fundo de Participação dos Estados e do Distrito Federal - FPE ao pagamento de obrigações pecuniárias estabelecidas em contratos de parceria público-privada, firmados no âmbito do Programa de Parcerias Estratégicas de Pernambuco-PPPE.

§ 1º A receita de que trata o caput poderá ser transferida pela instituição financeira repassadora do FPE para conta vinculada, em nome da Agência de Desenvolvimento Econômico de Pernambuco - AD Diper, a quem competirá adimplir as obrigações pecuniárias decorrentes de contratos de parceria público-privada, nos termos e periodicidade neles previstos, mediante transferência direta ao parceiro privado.

§ 2º Os recursos ficarão segregados na conta vinculada de que trata o §1º e serão utilizados exclusivamente para adimplir as obrigações decorrentes de contratos de parceria público-privada.

§ 3º O saldo remanescente dos recursos retidos, após o pagamento das obrigações públicas, será na mesma periodicidade transferido ao tesouro estadual.

A Contraprestação Pública consiste em pagamento mensal e contínuo realizado por meio de recursos orçamentários próprios do Poder Concedente, em complemento à Tarifa Pública cobrada dos usuários, com o objetivo de cobrir o Déficit de Arrecadação, definido como a diferença entre a Receita Tarifária efetivamente arrecadada e a Receita de Remuneração contratualmente devida à Concessionária, calculada a partir da Tarifa de Remuneração vigente e da quantidade de passageiros efetivamente transportados pela Concessionária. Diferentemente dos Aportes Públicos, a Contraprestação não está vinculada a investimentos, mas sim à operação e prestação dos serviços públicos concedidos, o que requer a observância de normas orçamentárias específicas para garantia do fluxo de caixa da Concessionária e do pagamento pelo Poder Concedente.¹⁷

Diferentemente das contraprestações pecuniárias, os Aportes Públicos constituem uma *reserva especial de recursos*, cujo montante é previamente delimitado, depositada em contas especiais vinculadas e destinados *exclusivamente* à execução de Investimentos Obrigatórios da Concessão voltados à requalificação da Rede Metroferroviária, com valores também previamente estabelecidos para marco contratual correspondente. Os recursos serão depositados gradualmente em conta vinculada específica (escrow) mantida junto a instituição financeira de primeira linha ou instituição financeira sob controle da União. O cumprimento de marcos contratuais estabelecidos no Anexo 1-G (Eventograma) ao Contrato de Concessão definirão o fluxo de desembolso desses recursos para a Concessionária, sob gestão de um Agente de Administração de Recursos.

Assim, conclui-se ser plenamente adequada a natureza dos Serviços de Transporte Público Coletivo Metroferroviário ao conceito de serviços públicos aptos a serem objeto de parceria público-privada delegada pelo Estado de Pernambuco, justificando-se a opção por esta modelagem, nos termos da Minuta Contratual apresentada, com respaldo sobretudo na Lei Federal de PPPs, na PNMU e na Lei Estadual nº 12.765/2005, além da regulamentação decorrente.

3.1.2 Estrutura Institucional da Concessão

Estabelecidas as premissas conceituais da Concessão, que fundamentam a adoção do modelo de concessão patrocinada, passaremos a analisar as premissas institucionais da outorga.

Nesse sentido, conforme destacado do Relatório de Pré-Viabilidade, sabe-se que, como resultado de um processo histórico, os Serviços de Transporte Público Coletivo Metroferroviário na RMR são atualmente prestados pela CBTU, a despeito da alocação de competências entre os entes federativos introduzida pela Constituição Federal de 1988. Isto porque a CBTU foi constituída em 1984, nos termos do Decreto Federal nº 89.396, de 22 de fevereiro de 1984, como subsidiária da Rede Ferroviária Federal S.A. (a “RFFSA”), a partir da alteração da denominação e do objeto social da Empresa de Engenharia Ferroviária S.A. (“ENGEFER”).

Inicialmente, a CBTU ficou responsável por executar os serviços de transporte público metroferroviário nas Regiões Metropolitanas de Belo Horizonte, Recife, João Pessoa, Maceió, Natal, Rio de Janeiro, Salvador e São Paulo. No entanto, a partir de 1993, com a edição da Lei Federal nº 8.693, de 3 de agosto de 1993, deu-se início à descentralização da prestação dos serviços que era realizada pela CBTU, com o objetivo de que fossem criadas sociedades específicas para a operação dos sistemas metroferroviários em cada uma destas regiões metropolitanas.¹⁸

¹⁷ Nesse sentido, conferir o disposto pelos artigos 10 e 28, da Lei Federal de PPP.

¹⁸ Inicialmente transferidas as ações à União, posteriormente a companhia seria cindida em sociedades encarregadas de prestar os serviços em cada um dos Estados e Municípios de atuação da CBTU. Essas sociedades teriam suas ações que fossem detidas pela União cedidas aos Estados e Municípios em que os serviços fossem prestados. Veja-se o que dispõem os artigos 1º e 3º da Lei Federal nº 8.693/1993:

Art. 1º A Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) e a Rede Federal de Armazéns Gerais Ferroviários S.A. (Agef) transferirão à União, atendidas as condições previstas nesta lei, a totalidade das ações de sua propriedade no

Assim, as ações da CBTU que eram de titularidade da RFFSA, companhia extinta em 2007, foram transferidas à União, mas o processo de cisão da CBTU não chegou a ser concluído naquele momento, de modo que, atualmente, a CBTU ainda é responsável pela execução dos serviços de transporte público metroferroviário nas Regiões Metropolitanas de Recife, João Pessoa, Maceió e Natal.

Recentemente, por meio do Decreto Federal nº 9.999, de 3 de setembro de 2019, o processo de desestatização da CBTU foi retomado, com a sua qualificação no Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República (o “PPI”) e sua inclusão no Programa Nacional de Desestatização.

Ocorre que, por força do artigo 25, § 1º, da Constituição Federal de 1988, o Estado de Pernambuco é o ente competente para a prestação dos serviços de transporte intermunicipal de passageiros, atribuição que é expressamente confirmada pelo artigo 17, inciso I, da Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 – Política Nacional de Mobilidade Urbana (“PNMU”).¹⁹

Assim, apesar de ser a CBTU incumbida de prestar esses serviços por ter, historicamente, se tornado titular da Rede Metroferroviária da RMR, a modelagem institucional proposta objetiva, dentre outras finalidades, harmonizar a prestação dos Serviços com a repartição federativa de competências prevista pela Constituição Federal e na PNMU, permitindo que o Estado de Pernambuco assuma, organize e gerencie os Serviços que atualmente são prestados pela CBTU na Região Metropolitana de Recife – RMR, conforme orientação da SEPPI.

No caso específico da RMR, a Resolução nº 324, de 25 de março de 2025, do Conselho do PPI, que autorizou as condições iniciais para a transferência de ativos da CBTU/Superintendência de Trens Urbanos do Recife – STU/REC, confirmou, entre outros, a reversão da integralidade do acervo patrimonial da companhia e a responsabilidade pela prestação dos Serviços na RMR ao Estado de Pernambuco, associada à outorga da Concessão à iniciativa privada.

Tendo em vista os cenários de estrutura institucional da Concessão apresentados no âmbito do RT04 – *Proposição de Parâmetros Regulatórios de Referência para a Concessão*, a opção feita pela constituição de um sistema independente visa privilegiar a posição do Estado de Pernambuco enquanto titular dos serviços de transporte público intermunicipais, conforme artigo 25, § 1º, da

capital da Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) e da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S.A. (Trensurb).

(...) Art. 3º Efetivada a transferência das ações a que se refere o art. 1º, fica autorizada a cisão da CBTU, mediante a criação de novas sociedades constituídas para esse fim, cujo objeto social será, em cada caso, a exploração de serviços de transporte ferroviário coletivo de passageiros, urbano e suburbano, respectivamente nos Estados e Municípios onde esses serviços são atualmente prestados.

§ 1º A cisão far-se-á com a versão, em cada caso, de parcelas do patrimônio da CBTU diretamente vinculado à exploração dos serviços de transporte de que trata o caput deste artigo.

§ 2º As operações de cisão previstas neste artigo reger-se-ão pelo disposto nesta lei e nos arts. 223 a 226, 229, 230, 233 e 234, da Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976.

§ 3º A cisão com versão de parcela do patrimônio em sociedade já existente e sob controle acionário direto ou indireto de Estado ou Município obedecerá às disposições do art. 227 da Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976.

§ 4º As ações da União nas sociedades a serem constituídas poderão ser alienadas, a qualquer título, inclusive mediante doação, aos Estados e Municípios nos quais os serviços de transporte são prestados.

§ 5º As operações de cisão de que trata este artigo só serão realizadas mediante prévia aceitação, em cada caso, pelos respectivos Estados e Municípios, da doação prevista no parágrafo anterior.

§ 6º A transferência da exploração de todos os serviços de transporte a cargo da CBTU implicará a sua extinção ou dissolução, aplicando-se, em quaisquer dos casos, o disposto nos arts. 18, 20, 21 e 23, da Lei nº 8.029, de 12 de abril de 1990.

¹⁹ *In verbis:*

Art. 17. São atribuições dos Estados:

I - prestar, diretamente ou por delegação ou gestão associada, os serviços de transporte público coletivo intermunicipais de caráter urbano, em conformidade com o § 1º do art. 25 da Constituição Federal;

Constituição Federal de 1988. Nesse sentido, serão atribuídas ao Estado de Pernambuco as competências para gestão, regulação e fixação das tarifas públicas aplicáveis aos Serviços, de forma independente e apartada de qualquer outro sistema institucional de transporte coletivo existente – sobretudo, de forma apartada e independente do STPP/RMR que hoje atende parte da Região Metropolitana de Recife, e que abrange atualmente os serviços de transporte coletivo metropolitanos prestados por ônibus.

Sem prejuízo dessa autonomia a nível institucional – que significa uma regência normativa, gestão e regulação próprias para a Rede Metroferroviária –, no que tange exclusivamente à integração física e tarifária e à bilhetagem eletrônica, a Rede Metroferroviária contará com integração com os dois subsistemas atualmente integrantes do STPP/RMR – o SEI e o Sistema Complementar –, integração essa que já existe atualmente e que continuará a ser regida por instrumentos negociais firmados entre as entidades gestoras de cada sistema, em linha com o que já ocorre com a CBTU no âmbito do Convênio de Cooperação Técnica e Financeira, celebrado entre esta companhia e o Consórcio de Transportes Metropolitanos (“CTM”), órgão multifederativo gestor do STPP/RMR, conforme será detalhado mais adiante na Seção 3.3.3 (*Aspectos de Integração dos Serviços*).

Com isso em vista, as Minutas contemplam a alocação do papel de Poder Concedente à Administração Direta estadual, por meio da Secretaria Estadual de Mobilidade e Infraestrutura (“SEMOBI”), na forma do artigo 17, inciso I, da PNMU. Em nível estadual, a norma responsável por definir os órgãos competentes pela operação dos serviços de transporte público e pelo planejamento, acompanhamento e controle das concessões de transportes é a Lei Estadual nº 18.139, de 18 de janeiro de 2023, que estabelece a estrutura orgânica do Poder Executivo Estadual. Conforme o disposto pelo artigo 1º, inciso XII, da referida Lei, a SEMOBI é competente para coordenar e elaborar planos, programas e estabelecer diretrizes e normas para regular a implantação, operação, manutenção, expansão e aperfeiçoamento dos meios de transporte, além de ser responsável por planejar, regular e executar políticas de transporte, gerenciar recursos, coordenar subsídios e articular ações com outros governos e entidade para melhorar a mobilidade urbana e interurbana.²⁰

Tendo definido que a Concessão terá como Poder Concedente o Estado de Pernambuco, por meio da SEMOBI, deve-se apontar que, conforme já mencionado, a Concessionária será constituída pela(s) adjudicatária(s) da Concorrência na forma de sociedade de propósito específico com a finalidade única de prestação dos Serviços de Transporte Público Coletivo Metroferroviário na RMR, nos termos do artigo 9º da Lei Federal de PPPs.²¹

²⁰ Assim dispõe o artigo 1º da Lei Estadual n.º 18.139/2023:

Art. 1º. Os órgãos integrantes da estrutura administrativa do Poder Executivo Estadual têm as seguintes denominações e competências:

(...) X - Secretaria de Mobilidade e Infraestrutura: planejar, acompanhar e executar políticas de desenvolvimento urbano, saneamento ambiental, transporte urbano e trânsito; desenvolver políticas setoriais de habitação e programas de urbanização; promover, em articulação com as diversas esferas de governo, com o setor privado e organizações não governamentais, ações e programas de urbanização, saneamento ambiental, transporte urbano, trânsito e desenvolvimento urbano; coordenar o planejamento regional e metropolitano; planejar, acompanhar e desenvolver a política de subsídio ao saneamento e transporte urbano; planejar, regular, normatizar e gerir a aplicação de recursos em políticas de desenvolvimento urbano, urbanização, saneamento ambiental, transporte urbano e trânsito; colaborar com os municípios no desenvolvimento dos seus sistemas rodoviários e de transporte; e coordenar, articular e executar as ações de desenvolvimento sustentável das macrorregiões do Estado; planejar, acompanhar e desenvolver a política de subsídio à habitação popular; planejar, regular, normatizar e gerir a aplicação de recursos em políticas de desenvolvimento urbano, urbanização, habitação; promover políticas de regularização fundiária em áreas do Governo do Estado ocupadas por população de baixa renda; promover a regularização fundiária dos imóveis pertencentes ao Estado; (Redação alterada pelo art. 1º da Lei n 17.168, de 5 de março de 2021.)

²¹ *In verbis:*

No presente caso, a CBTU/PE deixará de operar os Serviços, que, passados à titularidade do Estado de Pernambuco, serão prestados por meio da Concessionária, enquanto delegatária dos Serviços durante o período da Concessão, conforme previsto na Minuta Contratual. Decorrido o prazo da Concessão, o Estado de Pernambuco reassumirá a prestação dos Serviços, podendo prestá-los direta ou indiretamente, através de uma nova concessão, sendo que, como será exposto na Seção 3.3.5 (*Regime de Bens da Concessão*) deste Relatório, todos os bens essenciais à execução dos Serviços serão revertidos para a Administração Pública estadual após o término da Concessão.

Outro aspecto de destaque da estrutura institucional da Concessão é a entidade competente para realizar, dentre outros, a regulação e a fiscalização da execução dos Serviços – a Agência de Regulação dos Serviços Públicos Delegados do Estado de Pernambuco (a “ARPE”, a “Agência Reguladora” ou, simplesmente, a “Agência”).

A ARPE é autarquia integrante da estrutura da Administração Pública Indireta do Estado de Pernambuco, cuja atribuição geral é a regulação dos serviços públicos delegados de competência estadual ou delegados ao Estado por outros entes federados, conforme o artigo 3º da Lei Estadual nº 12.524, de 30 de dezembro de 2003. Nos termos deste normativo, as atividades reguladoras exercidas pela ARPE são exercidas em todos os serviços públicos delegados pelo Estado de Pernambuco, ou por ele diretamente prestados, com especial destaque para setores como saneamento, energia elétrica, sistema viário e transporte de passageiros.²²

Quanto às atividades reguladoras atribuídas à ARPE pela Lei Estadual nº 12.524/2003, em específico, a agência é responsável, entre outros, pela fixação, reajuste, revisão e homologação de valores e estruturas tarifárias; pela fiscalização do Estado de Pernambuco no cumprimento à legislação específica a cada serviço público delegado; e pela emissão de parecer prévio sobre editais, contratos e demais instrumentos celebrados relativos à delegação de serviços públicos.²³

Nesse sentido, a Minuta Contratual, em conformidade com a legislação estadual, prevê que a ARPE será a autoridade competente para controlar e fiscalizar a execução da prestação dos Serviços; aplicar penalidades; estabelecer diretrizes para organização e funcionamento da Rede Metroferroviária, em conjunto com o Poder Concedente; avaliar o desempenho da Concessionária; acompanhar, ratificar e

Art. 9º Antes da celebração do contrato, deverá ser constituída sociedade de propósito específico, incumbida de implantar e gerir o objeto da parceria.

²² É o que determina o artigo 3º da Lei Estadual nº 12.524/2003, nos seguintes termos:

Art. 3º Compete à ARPE a regulação de todos os serviços públicos delegados pelo Estado de Pernambuco, ou por ele diretamente prestados, embora sujeitos à delegação, quer de sua competência ou a ele delegados por outros entes federados, em decorrência de norma legal ou regulamentar, disposição convenial ou contratual.

§ 1º A atividade reguladora da ARPE deverá ser exercida, em especial, nas seguintes áreas: (...)

I - saneamento;

II - energia elétrica;

III - rodovias;

IV - telecomunicações;

V - transportes; (...)

²³ Conforme previsto no artigo 4º da Lei Estadual nº 12.524/2003:

Art. 4º Compete ainda à ARPE:

I - fixar, reajustar, revisar, homologar ou encaminhar ao ente delegado, tarifas, seus valores e estruturas;

II - cumprir e fazer cumprir, no Estado de Pernambuco, a legislação específica relacionada aos serviços públicos delegados;

III - emitir parecer prévio sobre editais, contratos e demais instrumentos celebrados, bem como sobre seus aditamentos ou extinções, relativos à delegação de serviços públicos inseridos no âmbito de sua competência reguladora e fiscalizadora, e orientar a confecção desses instrumentos; (...)

opinar sobre atos relevantes do Poder Concedente e da Concessionária; além de participar nos cálculos e homologações tarifárias,²⁴ conforme apresentado a seguir na Seção 3.3.6 (*Remuneração*).²⁵

3.2 MODELAGEM JURÍDICA DO PROCEDIMENTO LICITATÓRIO

Expostas as premissas gerais aplicáveis à Concessão, apresentaremos nesta Seção as principais características da modelagem da licitação para a outorga dos Serviços, sendo tratadas, em especial, a modalidade licitatória e o critério de julgamento adotados, e a documentação exigida das licitantes para participação na Concorrência e aquelas necessárias à assinatura do Contrato da Concessão, conforme serão previstas na Minuta de Edital.

3.2.1 Procedimento da Concorrência e Critério de Julgamento

A licitação para a outorga dos Serviços será realizada na modalidade de Concorrência Pública, nos termos da Lei Federal nº 14.133, de 1º de abril de 2021 (“Lei de Licitações”), da Lei de Concessões e da Lei Federal de PPPs. A primeira estabelece os termos gerais para a modalidade de Concorrência Pública adotada, conforme seu artigo 6º, inciso XXXVIII,²⁶ sendo complementada pela Lei de Concessões e pela Lei Federal de PPPs no quanto pertinente aos contratos de parcerias público-privadas. No âmbito do

²⁴ Nesse sentido, conforme disposto pelo artigo 4º da Lei Estadual nº 12.524/2003:

Art. 4º Compete ainda à ARPE:

I - fixar, reajustar, revisar, homologar ou encaminhar ao ente delegado, tarifas, seus valores e estruturas;

II - cumprir e fazer cumprir, no Estado de Pernambuco, a legislação específica relacionada aos serviços públicos delegados; (...)

V - requisitar à Administração, aos entes delegantes ou aos prestadores de serviços públicos delegados as informações necessárias ao exercício de sua função regulatória;

VI - moderar, dirimir e arbitrar conflitos de interesse, no limite das atribuições previstas nesta Lei, relativos aos serviços sob sua regulação; (...)

VIII - aplicar as sanções administrativas e pecuniárias decorrentes da inobservância da legislação vigente ou do descumprimento dos editais e contratos de concessão, termos de permissão e atos de autorização de serviços públicos; (...)

X - fiscalizar diretamente ou mediante convênio com o Estado de Pernambuco, através de seus órgãos ou entidades vinculadas, com sua supervisão, os aspectos técnico, econômico, contábil, financeiro, operacional e jurídico dos serviços públicos delegados, valendo-se inclusive, de indicadores e procedimentos amostrais;

XI - estabelecer procedimentos para aferição da qualidade dos serviços delegados, encaminhar reclamações, emitir decisões administrativas e decidir respectivos procedimentos recursais; (...)

XIV - expedir resoluções, instruções e firmar termos de ajustamento de conduta, nos limites de sua competência, inclusive fixando prazos para cumprimento de obrigações e metas por parte das entidades reguladas;

XVI - atuar na defesa e proteção dos direitos dos usuários, reprimindo infrações, compondo e arbitrando conflitos de interesses e promovendo a coordenação dos serviços delegados com o Sistema Nacional de Defesa do Consumidor; (...)

²⁵ Nesse sentido veja-se a Cláusula 14.1 do Contrato:

14.1. Os poderes de fiscalização da execução do Contrato serão exercidos pela AGÊNCIA, que terá, no exercício de suas atribuições, livre acesso, em qualquer época, aos dados relativos à administração, à contabilidade e aos recursos técnicos, econômicos e financeiros atinentes à Concessão e à prestação dos Serviços, assim como aos Bens da Concessão.

²⁶ Prevê o artigo 6, parágrafo XXXVIII da Lei Federal nº14.133:

Art. 6º Para os fins desta Lei, consideram-se:

XXXVIII - concorrência: modalidade de licitação para contratação de bens e serviços especiais e de obras e serviços comuns e especiais de engenharia, cujo critério de julgamento poderá ser:

a) menor preço;

b) melhor técnica ou conteúdo artístico;

c) técnica e preço;

d) maior retorno econômico;

e) maior desconto;

Estado de Pernambuco, também a Lei Estadual nº 12.765/2005 prevê a concorrência pública como a modalidade licitatória apropriada para a outorga de serviços via concessão patrocinada ou administrativa.²⁷

O modelo de outorga formulado, na forma da Minuta do Edital, deverá prever que a sessão pública da Concorrência para desestatização da CBTU/PE, através da outorga da Concessão, será processada na sede da B3 S.A. – Brasil, Bolsa, Balcão (a “B3”), por procedimento licitatório realizado e conduzido pelo BNDES, na qualidade de Gestor do Fundo Nacional de Desestatização, conforme determina o artigo 1º, §1º da Resolução CPPI nº 324/2025. O uso da estrutura da B3 consolidou-se como prática comum no setor de infraestrutura brasileiro nos projetos estruturados pelo BNDES, garantindo também ampla divulgação para o certame junto aos agentes atuantes neste setor e atraindo maior número de licitantes.

Conforme constará na Minuta de Edital, a seleção da licitante vencedora terá por critério de julgamento o menor valor da Tarifa de Remuneração ofertado pelo licitante, conforme artigo 15, inciso I, da Lei de Concessões,²⁸ sendo esta custeada durante o prazo concessório pelo preço público regulado pelo Poder Concedente e pago diretamente pelo Usuário da Rede Metroferroviária, de um lado, e complementada no quanto necessário pela Contraprestação Pública paga pelo Poder Concedente, consoante estabelecido pela PNMU em relação aos serviços de transporte público coletivo.²⁹

Na data designada para recebimento dos envelopes das Licitantes, serão entregues à Comissão de Licitação todos os documentos necessários à participação na Concorrência, isto é, a Garantia de Proposta e Documentos de Credenciamento (Envelope 1); a Proposta Econômica das Licitantes (Envelope 2) e os Documentos de Habilitação exigidos pelo Edital (Envelope 3). Recebidos os Envelopes das Licitantes, com a assessoria da B3, a Comissão de Licitação realizará sessão interna e restrita para a abertura e análise do Envelope 1 contendo a Garantia da Proposta e os Documentos de Representação de todas as Licitantes, quando então será verificado o atendimento às exigências que devem constar no respectivo Envelope.³⁰

A sessão pública da licitação, conforme previsto na Minuta de Edital, terá início com a abertura e classificação preliminar das Propostas Econômicas das Licitantes qualificadas na etapa anterior, contendo os valores ofertados para Tarifa de Remuneração, em ordem crescente, do menor para o maior valor, admitindo-se, ainda, etapa de lances.³¹ Será declarada a Proposta Vencedora aquela que oferecer o menor valor da Tarifa de Remuneração conforme diretrizes estabelecidas no Edital.

²⁷ Consoante artigo 8º da Lei Estadual n.º 12.765/2005:

Art. 8º A contratação de Parceria Público-Privada será precedida de licitação na modalidade de concorrência, estando a abertura do processo licitatório condicionada à sua inclusão no Plano de Parceria Público-Privada pelo Conselho do Programa de Parcerias Estratégicas de Pernambuco - CPPPE.

²⁸ Conforme artigo 15 da Lei de Concessões:

Art. 15. No julgamento da licitação será considerado um dos seguintes critérios:

I - o menor valor da tarifa do serviço público a ser prestado; (...)

²⁹ Conforme artigo 9º da PNMU:

Art. 9º O regime econômico e financeiro da concessão e o da permissão do serviço de transporte público coletivo serão estabelecidos no respectivo edital de licitação, sendo a tarifa de remuneração da prestação de serviço de transporte público coletivo resultante do processo licitatório da outorga do poder público.

§ 1º A tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público coletivo deverá ser constituída pelo preço público cobrado do usuário pelos serviços somado à receita oriunda de outras fontes de custeio, de forma a cobrir os reais custos do serviço prestado ao usuário por operador público ou privado, além da remuneração do prestador.

³⁰ É o previsto pelo item 6.4 da Minuta de Edital.

³¹ Conforme item 6.8 da Minuta de Edital:

Consoante inovações trazidas pela Lei Federal nº 14.133/2021, a Comissão de Licitação processará os documentos de habilitação somente da Licitante cuja Proposta Econômica classificou-se em primeiro lugar, garantindo a celeridade e economia processual à Concorrência.³² Em caso de inabilitação da primeira colocada, o procedimento segue com a convocação da licitante que apresentou a segunda menor Tarifa de Remuneração, e assim por diante. Assim que habilitada a licitante, será declarada a vencedora do certame e adjudicada a Concorrência.

3.2.2 Condições de Participação e Documentação de Habilitação

Para a participação da Concorrência serão previstos pela Minuta de Edital requisitos jurídicos, econômico-financeiros, fiscais e trabalhistas necessários para assegurar que a Concessão seja outorgada a particular capaz de garantir que os Serviços sejam adequadamente prestados.

Com vistas a ampliar o leque de licitantes, a Minuta de Edital deverá prever que poderão participar da Concorrência, individualmente ou na forma de consórcio, sociedades empresariais, fundos de investimentos, instituições financeiras e entidades abertas ou fechadas de previdência complementar, brasileiras ou estrangeiras.

Já quanto à documentação de habilitação a ser exigida para a participação na Concorrência, a Minuta de Edital deverá refletir as práticas nacionais já estabelecidas, evitando a imposição de condicionantes excessivamente restritivas, que prejudiquem o seu caráter competitivo.

Nesse sentido, os documentos de habilitação englobarão a habilitação jurídica, a qualificação econômico-financeira, a regularidade fiscal e trabalhista, a qualificação técnica e a regularidade com relação ao artigo 7º, inciso XXXIII, da Constituição Federal de 1988, sobre a vedação ao trabalho ilegal de menores e demais declarações aplicáveis.

Com vistas a garantir o maior número de licitantes possível na Concorrência, resguardada, em todo caso, a confiabilidade das proponentes, optou-se por exigir no Edital, a título de habilitação técnica das Licitantes a ser comprovada no momento da Licitação, experiência mais ampla relativa à capacidade de gestão de ativos de infraestrutura de grande porte das licitantes.³³ Essa abordagem é condizente com experiências recentes do mercado de transporte metroferroviário, sobretudo em função da baixa densidade de agentes de mercado que realizem, conjuntamente, a implantação e gestão de infraestrutura associada à operação de sistema de transporte com grande capacidade de passageiros. Em contrapartida, de forma a garantir a efetiva condição de operação dos Serviços pela futura Concessionária, a experiência prévia em operação de serviços metroferroviários deverá ser comprovada como condição precedente à assinatura do Contrato, sendo oportunizada, inclusive, a subcontratação de tais serviços pela adjudicatária, conforme será abordado em maiores detalhes na Seção 3.2.3 (*Condições Previas à Assinatura do Contrato de Concessão*) seguinte.

6.8. Na Sessão Pública da Concorrência serão abertos e analisados os Envelopes 2 contendo a Proposta Econômica de todas as Licitantes que cumpriram os requisitos da Garantia da Proposta e dos Documentos de Representação previstos neste Edital, conforme previsto no Evento 10 da tabela acima.

³² Conforme artigo 63 da Lei Federal de Licitações:

Art. 63. Na fase de habilitação das licitações serão observadas as seguintes disposições: (...)

II - será exigida a apresentação dos documentos de habilitação apenas pelo licitante vencedor, exceto quando a fase de habilitação anteceder a de julgamento;

³³ Nos seguintes termos:

5.47 As Licitantes, individualmente ou por meio de qualquer de suas consorciadas, Controladoras, Controladas, Coligadas ou empresas submetidas a Controle comum, deverão apresentar atestado(s) de capacidade técnica, expedido por pessoa jurídica de direito público ou privado, ou qualquer outro documento idôneo, que comprove experiência prévia como responsável pela implantação e gestão/administração de ativo de infraestrutura, de valor mínimo de investimento de R\$ 1.700.000.000,00 (um bilhão e setecentos milhões de reais).

Assim, a qualificação técnica mínima exigida para participação na Concorrência consistirá na apresentação de atestado de capacidade técnica, expedido por pessoa jurídica de direito público ou privado, ou outro documento idôneo, que comprove experiência prévia como responsável pela implantação e gestão ou administração de ativo de infraestrutura, com valor mínimo de investimento correspondente a 50% (cinquenta por cento) do CAPEX total do projeto. Será admitido o somatório de atestados, desde que ao menos um deles comprove experiência com valor de investimento de, no mínimo, 25% (vinte e cinco por cento) do CAPEX total.³⁴ A empresa detentora do atestado deverá ter participado da administração do ativo na fase de sua implantação, e o valor mínimo de investimento deverá ter sido efetivamente executado até a data de entrega das propostas, sendo atualizado pela variação do IPCA, sem considerar os efeitos de amortização ou depreciação.³⁵

Será considerado responsável pela implantação e gestão ou administração do ativo de infraestrutura (i) a entidade delegatária diretamente responsável, individualmente, inclusive, no caso de ativo detido por fundo de investimentos, sua empresa gestora; (ii) o consorciado com participação mínima de 20% no consórcio responsável; ou (iii) o acionista da empresa responsável, com participação acionária mínima de 20% do capital votante.³⁶ Considera-se ativo de infraestrutura o empreendimento delegado pelo Poder Público à iniciativa privada para a exploração de serviço público, por sua conta e risco e em contratos de longo prazo, explorado em regime de concessão, subconcessão ou arrendamento portuário, nos setores de mobilidade urbana, comunicações, logística (rodovias, ferrovias e transportes de carga ou passageiros), energia, saneamento básico, infraestrutura social (como escolas, habitação, hospitais e presídios), ou outros serviços públicos desde que submetidos ao regime de concessão, subconcessão ou arrendamento, ou relação jurídica estrangeira equivalente, e que atendam aos demais requisitos impostos pelo Edital.³⁷

Os atestados deverão conter, entre outras informações, a descrição do objeto, as características das atividades e serviços desenvolvidos, o valor total do empreendimento e o percentual de participação da Licitante ou consorciada, as datas de início e término das atividades e da participação, a descrição das funções exercidas, o local de realização, bem como a identificação do emitente e do signatário.

³⁴ Conforme item 5.48 da Minuta de Edital:

5.48 Para comprovação do exigido no item 5.47, será admitido somatório de atestados, desde que em ao menos um dos atestados seja demonstrada a experiência como responsável pela implantação e gestão/administração de ativo de infraestrutura que tenha o valor de investimento de, no mínimo, R\$ 850.000.000,00 (oitocentos e cinquenta milhões de reais).

³⁵ Consoante exigência prevista no item 5.49 da Minuta de Edital:

5.49 Para atendimento da qualificação técnica exigida no item 5.47, será exigido que a empresa detentora do atestado tenha participado da administração do ativo na fase de sua implantação e que o valor mínimo de investimento acima previsto já tenha sido executado na Data para Recebimento dos Envelopes.

³⁶ Nos termos do item 5.51 da Minuta de Edital:

5.51 Será considerado responsável, para os fins do Item 5.47, alternativamente: (i) a entidade delegatária diretamente responsável, individualmente, pela implantação e gestão/administração do ativo de infraestrutura, inclusive, no caso de ativo detido por fundo de investimentos, sua empresa gestora; (ii) o consorciado, com participação mínima de 20% (vinte por cento) no consórcio responsável pela implantação e gestão/administração do ativo de infraestrutura; e (iii) o acionista da empresa responsável, com participação acionária mínima de 20% (vinte por cento) do capital votante.

³⁷ É o previsto pelo item 5.52 da Minuta de Edital:

5.52 Será considerado ativo de infraestrutura, para os fins do item 5.47, o empreendimento delegado pelo Poder Público à iniciativa privada para a exploração de serviço público, por sua conta e risco e em contratos de longo prazo, mediante concessão, subconcessão ou arrendamento ou relação jurídica estrangeira equivalente, inserido dentro de um dos seguintes setores: (i) mobilidade urbana; (ii) comunicações; (iii) logística, inclusive rodovias, aeroportos, ferrovias e transportes, tanto de carga quanto de passageiros; (iv) energia; (v) saneamento básico; (vi) infraestrutura social, como escolas, habitação, hospitais e presídios; (vii) outros serviços públicos não mencionados expressamente nesta cláusula, desde que submetidos ao regime de concessão, subconcessão ou arrendamento ou relação jurídica estrangeira equivalente, e que atenda aos demais requisitos desta Subseção.

Serão admitidos atestados relativos a contratos em andamento, desde que os serviços já realizados sejam compatíveis com o objeto da Concorrência e atendam às exigências técnicas.

3.2.3 Condições Prévias à Assinatura do Contrato de Concessão

Outro aspecto da modelagem aplicável ao procedimento licitatório que merece destaque são as condições prévias à assinatura do contrato da Concessão pela vencedora da Concorrência, a serem elencadas pela Minuta de Edital.

Em até 60 dias após a homologação da Concorrência, a Adjudicatária deverá apresentar, como condição para a assinatura do Contrato: (i) Garantia de Execução; (ii) comprovação da constituição da SPE ou subsidiária integral, como sociedade por ações; (iii) cópia do estatuto social da SPE, sem disposições contrárias ao Edital ou Contrato; (iv) comprovação da integralização do capital social no valor estabelecido, corrigido pelo IPCA; (v) comprovante de pagamento dos custos da Sessão Pública na B3; (vi) comprovação de recolhimento pela adjudicatária dos valores devidos ao BNDES em função da estruturação da modelagem; (vii) descrição da estrutura acionária e de gestão da SPE, com identificação de acionistas, controladores, administradores e compromisso com boas práticas de governança e contabilidade; (viii) declaração de regularidade perante os cadastros de empresas punidas ou inidôneas; (ix) atestado de experiência na operação de sistema de transporte público urbano ou metropolitano (metrô, monotrilho, VLT ou trem) por no mínimo 12 meses, com média diária de passageiros conforme exigido, podendo ser somados atestados, respeitadas condições específicas, inclusive quando obtidos por operador subcontratado; (x) comprovação da adesão ao Convênio de Transferência e Regularização de Bens, conforme indicado na Seção 3.3.5 (*Regime de Bens da Concessão*); e (xi) comprovação da adesão ao Contrato de Administração dos Recursos de Aporte.³⁸

Ressalta-se que o ponto (ix) acima corresponde à comprovação de experiência prévia específica na operação de serviços de mobilidade, exigência técnica mais específica do que aquela exigida para os documentos de habilitação no âmbito da Concorrência, como acima indicado. Nesse sentido, o Edital exige a comprovação da capacidade na operação de sistema de transporte de alta capacidade somente após a adjudicação da Concorrência, possibilitando à adjudicatária que subcontrate esses Serviços e apresente atestação somente quando da assinatura do Contrato, por si mesma ou mediante a contratação de operador metroferroviário capacitado (o “Operador Subcontratado”), com vistas a garantir a maior concorrência possível no certame licitatório.

Com isso, privilegia-se a capacidade das licitantes na gestão e administração de ativo de infraestrutura de grande porte sem, contudo, restringir a participação na Concorrência somente a empresas com experiência prévia em operação de sistemas metroferroviários, incentivando assim um maior número de licitantes e, paralelamente, valorizando a interface com o mercado privado de operadores metroferroviários, que poderão ser eventualmente subcontratados pela adjudicatária. Para tanto, o Contrato de Concessão trará balizas à subcontratação da operação metroferroviária pela Concessionária, sobretudo em relação a regras de substituição e transmissão de conhecimento técnico, conforme apontados mais adiante na Seção 3.3.4 (*Principais Obrigações das Partes*).

Para demonstrar sua adequação à prática do setor metroferroviário, essa tem sido a medida adotada nas mais recentes concorrências da Secretaria de Parcerias em Investimentos do Estado de São Paulo para a delegação de ativos desse setor, a exemplo da Concorrência Internacional nº 02/2024, para a concessão da prestação do serviço público de transporte de passageiros sobre trilhos das Linhas 11 – Coral, 12 – Safira e 13 – Jade, da Rede de Trens Metropolitanos da Região Metropolitana de São Paulo.³⁹

³⁸ Nos termos do Item 6.34 do Edital.

³⁹ Item 16.5, iv, do Edital de Concorrência Internacional SPI nº 04/2024.

3.3 MODELAGEM CONTRATUAL DA CONCESSÃO

Assentados os principais aspectos da modelagem jurídica aplicáveis à Concorrência, apresentaremos a seguir os principais aspectos da modelagem pertinentes, especificamente, ao instrumento contratual da Concessão, na forma da Minuta Contratual.

3.3.1 Objeto Contratual

Nos termos da Subcláusula 2.1 do Contrato, o objeto da Concessão consiste “[n]a concessão patrocinada da prestação dos serviços de gestão, operação e manutenção da Rede Metroferroviária, incluindo a realização dos Investimentos Obrigatórios voltados à sua melhoria, e, se for o caso, dos Investimentos Adicionais, para exploração integrada com o SEI e o Sistema Complementar do STPP/RMR e com os demais modos de transporte dos Sistemas de Transporte Público Coletivo da RMR que venham a ser integrados à Rede”.

Nesse sentido, propõe-se que a Concessão tenha como escopo a prestação, à população, dos Serviços de Transporte Público Coletivo Metroferroviário, mediante a gestão, operação e manutenção da infraestrutura da Rede Metroferroviária existente na RMR atualmente atribuída à CBTU, associada à realização de determinados investimentos, que constarão de forma expressa no anexo da Minuta Contratual – os Investimentos Obrigatórios, abordados com maior detalhe na Seção 3.3.4 (*Principais Obrigações das Partes*) deste Relatório – voltados à qualificação desta infraestrutura, que deverá ser operada em condições de integração com os demais modos de transporte da RMR e dos Municípios que a compõem, notadamente o SEI e o Sistema Complementar do STPP/RMR, abordados no âmbito da Seção 3.3.3 (*Aspectos de Integração dos Serviços*). Deverão, ainda, ser observados pela Concessionária parâmetros de desempenho estabelecidos contratualmente (os “Parâmetros de Desempenho”). A realização dos Investimentos Obrigatórios e o acompanhamento dos Parâmetros de Desempenho serão realizadas mediante o apoio de entidades independentes de verificação, sendo elas o Certificador Independente e o Verificador Independente, respectivamente, cujo papel no âmbito da Concessão é abordado na Seção 3.3.11 (*Resolução de Controvérsias e Agentes de Verificação*).

3.3.2 Prazo da Concessão

O modelo apresentado propõe o prazo de vigência da Concessão de 30 (trinta) anos, conforme o disposto pela Subcláusula 3.1 do Contrato de Concessão,⁴⁰ em conformidade com o artigo 5º, inciso I, da Lei Federal de PPPs, e, subsidiariamente, com o artigo 23, inciso I, da Lei de Concessões, segundo os quais o prazo do instrumento concessório constitui disposição essencial para a validade do contrato.⁴¹

O prazo foi estimado levando em consideração as projeções econômico-financeiras aplicáveis ao Projeto, de modo a permitir a adequada amortização dos investimentos realizados pela Concessionária por meio de (i) recursos próprios provenientes da Receita de Remuneração percebida, composta pela Tarifa Pública paga pelo usuário e pela complementação do déficit tarifário na forma da Contraprestação Pública paga pelo Estado de Pernambuco, combinado com (ii) recursos públicos

⁴⁰ Assim dispõe a Subcláusula 3.1 da Minuta Contratual:

3.1. O Prazo da Concessão corresponde a 30 (trinta) anos contados da data da Ordem de Início.

⁴¹ Assim dispõem os referidos dispositivos:

Art. 5º As cláusulas dos contratos de parceria público-privada atenderão ao disposto no art. 23 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, no que couber, devendo também prever:

I – o prazo de vigência do contrato, compatível com a amortização dos investimentos realizados, não inferior a 5 (cinco), nem superior a 35 (trinta e cinco) anos, incluindo eventual prorrogação; (...)

* * *

Art. 23. São cláusulas essenciais do contrato de concessão as relativas:

I - ao objeto, à área e ao prazo da concessão; (...)

transmitidos à Concessionária por meio de Aportes para investimentos, conforme detalhado na Seção 3.3.8 (*Aportes Públicos*) do Relatório. De acordo com o disposto pela Subcláusula 20.7.1, (iii), do Contrato de Concessão,⁴² a prorrogação desse prazo é possível no caso de necessário reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, em função de alterações nas condições do Contrato ou na alocação de riscos por ele estabelecida que configure Eventos de Desequilíbrio, como previsto na Subcláusula 20.1.1 do Contrato de Concessão.⁴³ As hipóteses e o procedimento aplicável ao reequilíbrio econômico-financeiro da Concessão são analisados na Seção 3.3.9 (*Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro*) deste Relatório.

De modo a assegurar a continuidade e a manutenção dos padrões de qualidade na prestação dos Serviços, a assunção da operação da Rede Metroferroviária pela Concessionária se dará de forma progressiva, mediante o faseamento do prazo da Concessão – progressivamente, o Período Pré-Operacional e o Período de Operação Assistida, que antecedem a operação comercial plena pela Concessionária.

Esse faseamento tem se mostrado essencial em recentes concessões metroviárias que envolveram a transferência operacional de uma operadora para outra, de modo a garantir a transmissão dos conhecimentos técnicos pertinentes e a redução do risco de falhas técnicas ou descontinuidades operacionais. Como paradigma para essa sistemática reproduzida na modelagem, veja-se o alto índice de falhas técnicas registrados nos anos iniciais de operação das Linhas 8 – Diamante e 9 – Esmeralda da Rede de Trens Metropolitanos da Região Metropolitana de São Paulo pela concessionária SPE Viamobilidade S.A.,⁴⁴ que, por sua vez, trazia uma transição operacional limitada a apenas 210 (duzentos e dez) dias.⁴⁵ Aliás, vale pontuar que, a partir dessa experiência negativa, a Secretaria de Parcerias em Investimentos do Estado de São Paulo, responsável pela modelagem das concessões da Rede de Trens Metropolitanos da Região Metropolitana de São Paulo, vem adotando prazos progressivamente maiores para as transições operacionais envolvendo a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos e as novas concessionárias. É o caso, por exemplo, do Contrato de Concessão Patrocinada n.º 002/2024, para a concessão da Linha 7 – Rubi e do Trem Inter Cidades, que incorporou transição operacional de 21 (vinte e um) meses até a operação plena pela concessionária;⁴⁶ e do Contrato de Concessão SPI n.º 008/2025, para concessão das Linhas 11 – Coral, 12 – Safira e 13 – Jade da Rede de Trens Metropolitanos da Região Metropolitana de São Paulo, que fixou período de 24 (vinte e quatro) meses de transição operacional.⁴⁷

⁴² A modificação do prazo contratual é uma das formas de recomposição que o Poder Concedente poderá adotar, conforme a Subcláusula 20.7.1:

20.7.1 Ao final do procedimento de reequilíbrio contratual, caso a recomposição tenha sido julgada cabível, o PODER CONCEDENTE deverá adotar, a seu exclusivo critério, uma ou mais formas de recomposição que julgar adequadas, que poderão se dar em favor da Concessionária ou do Poder Concedente, conforme a alocação de riscos deste Contrato incluindo, mas não se limitando a: (...)

(iii) Modificação do Prazo do Contrato, respeitados os limites legais

⁴³ A Subcláusula 20.1.1 do Contrato dispõe:

20.1.1 Sempre que atendidas as condições do Contrato e mantida a alocação de riscos nele estabelecida, considera-se mantido seu equilíbrio econômico-financeiro.

⁴⁴ Nesse sentido, foram registrados 2 (dois) inquéritos civis abertos pelo Ministério Público de São Paulo (ICs n.º 160/2021 e 265/2022), que culminaram em Termo de Ajustamento de Conduta, firmado em 17 de abril de 2023, com indenização no valor de R\$ 150.000.000,00 (cento e cinquenta milhões) ao Estado de São Paulo.

⁴⁵ Conforme prazo indicado na Cláusula 12.1 do Contrato de Concessão n.º 02/2021, para concessão das Linhas 8 – Diamante e 9 – Esmeralda da Rede de Trens Metropolitanos da Região Metropolitana de São Paulo.

⁴⁶ Conforme prazos indicados nas Cláusulas 12.1 e 12.7 do Contrato de Concessão Patrocinada n.º 002/2024 da Secretaria de Parcerias em Investimentos do Estado de São Paulo.

⁴⁷ Conforme prazos indicados nas Cláusulas 9.1 e 10.1.1 do Contrato de Concessão n.º 008/2025 da Secretaria de Parcerias em Investimentos do Estado de São Paulo.

Tendo em vista essas preocupações e os precedentes recentes do setor, havia sido inicialmente proposto pelo Consórcio um período de transição mais longo, de ao menos 1 (um) ano e 6 (seis) meses. No entanto, por orientação da SEPPi e do Estado de Pernambuco, que demonstraram preocupação com prazos mais longos para a transição, a modelagem considerou um prazo de transição total de até 1 (um) ano – dividido em 6 (seis) meses de Período Pré-Operacional e 6 (seis) meses de Período de Operação Assistida –, em que será oportunizada a transmissão de conhecimentos, realização de treinamentos e a identificação de riscos operacionais até a transferência definitiva da operação da Rede Metroferroviária.

Além das medidas contempladas nesta modelagem que visam atribuir maior segurança para essa transição operacional, como o faseamento da assunção da operação, entende-se que a eficiência dessa transição também depende da participação da CBTU e do seu corpo técnico, podendo essa também ser fomentada por meio de medidas que podem ser tomadas diretamente pela Administração Pública, fora do escopo desta modelagem e da Concessão, que instituem incentivos para que os funcionários da CBTU se mantenham engajados e mobilizados no processo de transição, como eventuais incentivos financeiros aos funcionários que participarem desse processo junto à Concessionária.

Conforme Subcláusula 3.2 do Contrato de Concessão, o Período Pré-operacional terá duração de até 6 (seis) meses e se inicia com a emissão da Ordem de Início pelo Poder Concedente, tendo como objetivo viabilizar o livre acesso da Concessionária às instalações e equipamentos da Rede Metroferroviária, bem como a realização dos Investimentos Obrigatórios que não afetem a operação normal realizada pela CBTU. Nesse período, a CBTU continuará a operar a Rede Metroferroviária e prestar os Serviços aos Usuários, arcando com todos os custos e riscos decorrentes de suas atividades, bem como realizando a arrecadação da Receita Tarifária aplicável.

A Concessionária, por sua vez, deverá preparar-se para a operação plena da Rede Metroferroviária, por meio de treinamentos, exercícios de comunicação ao público, planejamento empresarial, avaliação e inventário dos bens recebidos, sub-rogação em contratos essenciais, e elaboração do correspondente Plano de Transição, conforme diretrizes do Anexo 1H ao Contrato (Diretrizes de Transição Operacional). Ressalta-se que, nesse período, a Concessionária ainda não receberá a Receita Tarifária proveniente dos Usuários ou a Contraprestação Pública por parte do Poder Concedente, sendo os Serviços ainda prestados pela CBTU, o que constitui incentivo para a sua capacitação e conclusão dos marcos contratuais para a assunção definitiva da Rede Metroferroviária e até mesmo para a antecipação, quando possível, dos marcos contratuais pela Concessionária.

Após implementadas as condições estabelecidas no Contrato de Concessão para a conclusão do Período Pré-Operacional,⁴⁸ a Agência emitirá a Ordem de Assunção, que dará início ao Período de Operação Assistida, com prazo inicial de até 6 (seis) meses, e assunção da Rede Metroferroviária pela Concessionária, nos termos da Subcláusula 3.26. Nesse período, a Concessionária passará a operar a Rede e a prestar os Serviços aos Usuários, com assistência e supervisão da CBTU, momento em que

⁴⁸ Consoante Subcláusula 3.25 do Contrato de Concessão:

3.25. *Para emissão da Ordem de Assunção pela Agência deverão ser previamente comprovados:*

- (i) A aprovação do Plano de Transição pela Agência;*
- (ii) A conclusão pela Concessionária das atividades preparatórias para a assunção da Rede Metroferroviária previstas no Plano de Transição, observado o Anexo 1-H – Diretrizes de Transição Operacional;*
- (iii) A celebração do Termo de Aceitação Definitiva pela Concessionária e pela Agência;*
- (iv) A contratação de todos os Seguros obrigatórios previstos na Cláusula 34 pela Concessionária;*
- (v) A sub-rogação da Concessionária na posição contratual da CBTU no Convênio de Cooperação Técnica e Financeira, com interveniência e anuência do Poder Concedente; e*
- (vi) A obtenção pela Concessionária de todas as autorizações, permissões e licenças, inclusive ambientais, necessárias para a prestação do Serviço de Transporte Metroferroviário.*

passará a fazer jus ao recebimento integral da Receita de Remuneração, ainda sem a incidência dos Parâmetros de Desempenho.⁴⁹

Por fim, o Período de Operação Assistida será dado como concluído mediante a emissão de ato próprio da Agência que autorize a prestação dos Serviços sem o acompanhamento da CBTU – mediante verificação de execução completa do quanto previsto no Plano de Transição como preparatório para a assunção –, e aceitação, pela Agência, do Plano de Operação elaborado pela Concessionária;⁵⁰ momento no qual será iniciada a prestação integral dos Serviços e a operação plena da Rede Metroferroviária pela Concessionária.

Ressalva-se que os prazos previstos para a transição operacional poderão ser aumentados ou reduzidos, a depender da conveniência entre Poder Concedente e Concessionária, e desde que implementadas as condições de eficácia para o avanço de cada fase contratual.⁵¹ Nos termos da modelagem proposta – e em atendimento a demandas do Estado de Pernambuco –, a Concessionária será motivada a antecipar esses prazos de modo a assumir o quanto antes a arrecadação da Receita Tarifária, o que, em contrapartida, pressupõe a antecipação dos investimentos e atividades previstos neste período e necessários à emissão da Ordem de Assunção.

3.3.3 Aspectos de Integração dos Serviços

Os Serviços prestados pela Concessionária têm caráter metropolitano, e, nessa qualidade, se articulam e interagem com outros sistemas de transporte, metropolitanos e municipais, em especial com: (i) o Sistema Estrutural Integrado do modo rodoviário do STPP/RMR (“SEI”); e (ii) o Sistema Complementar do modo rodoviário do STPP/RMR (o “Sistema Complementar”); conforme definidos no Contrato de Concessão.⁵²

⁴⁹ Conforme Cláusula 3.27 do Contrato:

3.27. Os primeiros 6 (seis) meses da Operação Comercial da Rede Metroferroviária corresponderão ao Período de Operação Assistida, durante o qual:

(i) A Concessionária prestará integralmente os Serviços com a assistência e o acompanhamento do pessoal integrante dos quadros da CBTU;

(ii) A aferição dos Parâmetros de Desempenho não produzirá efeitos no cálculo da Remuneração da Concessionária;

(iii) A Concessionária deverá executar as atividades do Plano de Transição previstas para o Período de Operação Assistida;

(iv) A Concessionária deverá promover, em conjunto com o Poder Concedente e com a CBTU, mitigação de potenciais efeitos negativos produzidos pela transferência operacional da Rede;

(v) A Concessionária deverá apresentar e obter a aprovação do Plano de Operação, nos termos da Cláusula 8 do Contrato.

⁵⁰ Nos termos da Cláusula 3.32 do Contrato:

3.32. O Período de Operação Assistida será considerado concluído quando da verificação concomitante:

(i) Da emissão, pela AGÊNCIA, de ato administrativo próprio, atestando a aptidão da CONCESSIONÁRIA para prosseguir com a prestação integral dos Serviços sem a assistência e o acompanhamento da CBTU, nos termos da Subcláusula 3.30; e

(ii) Da aprovação do Plano de Operação, nos termos da Cláusula 8.

⁵¹ Nos termos da Cláusula 3.35 do Contrato de Concessão:

3.35. Mediante solicitação da Concessionária e prévia aprovação da Agência, e desde que os requisitos prévios aplicáveis a cada etapa indicados nesta Cláusula 3 tenham sido cumpridos pelas Partes, os prazos e fases previstos nesta Cláusula 3 poderão ser antecipados, a fim de que a Concessionária antecipe a realização dos Investimentos Obrigatórios e a assunção dos Serviços, observada a alocação de riscos e responsabilidades inerente a cada etapa

⁵² Assim dispõe a Cláusula 1.1.1, (lxxxi), do Contrato de Concessão:

Conforme consta do Relatório de Pré-Viabilidade, já existe integração físico-tarifária (i) entre a Rede Metroferroviária, o SEI e o Sistema Complementar (pelo cartão eletrônico VEM), (ii) mas inexistente integração tarifária com todos os sistemas municipais de transporte dos Municípios integrantes da RMR.

Assim, apesar de existir integração – ao menos tarifária – entre os principais modos de transporte da RMR, tendo em vista a importância do tema para a sustentabilidade econômico-financeira da Concessão, a Minuta Contratual estabelece que poderá o Poder Concedente, observadas as competências dos entes municipais, promover e expandir a integração física, operacional e tarifária da Rede Metroferroviária a outros modos de transporte dos Sistemas de Transporte Público Coletivo da RMR, de forma a evitar, em especial, a sobreposição de novas linhas ou concorrência indevida entre os diferentes modos dos Sistemas de Transporte Público Coletivo da RMR, além daquelas sobreposições já existentes quando da emissão da Ordem de Início, conforme o disposto pela Subcláusula 4.9 da Minuta Contratual.⁵³

Nesse sentido, as Cláusulas 15.3.6, 15.3.7 e 15.3.8 do Contrato de Concessão estabelecem a repartição das receitas arrecadadas por meio da cobrança eletrônica de Tarifa Pública para a realização de viagens em integração com o SEI e com o Sistema Complementar, preservando os mecanismos e os critérios de repartição atualmente em vigor.

A esse respeito, observa-se que, atualmente, o critério de repartição de receitas existente entre o SEI e a Rede Metroferroviária da RMR consiste simplesmente na destinação integral dos valores pagos pelos Usuários para a realização de viagens integradas àquele operador que realizar o primeiro trecho da viagem integrada do Usuário, ou àquele operador que realizar a venda do bilhete de passagem, ainda que tal bilhete seja efetivamente utilizado apenas para utilização do serviço de transporte prestado pelo operador do outro modo do STPP/RMR. Nesse sentido, quando o passageiro, em sua viagem, utiliza primeiro o serviço de transporte rodoviário, e, em seguida, o serviço de transporte metroferroviário, nos terminais fechados do SEI, o valor da passagem é arrecadado integralmente pelos operadores do modo rodoviário do STPP/RMR, sem que nenhuma parcela desse valor seja destinada ao operador da Rede Metroferroviária. Por outro lado, quando o passageiro utiliza primeiro o serviço de transporte metroferroviário, e em seguida o serviço de transporte rodoviário do STPP/RMR, o valor da passagem é arrecadado integralmente pelo operador metroferroviário.⁵⁴

Contudo, devido à simplicidade de tal sistema e à possível disparidade entre os valores arrecadados por cada modo de transporte e a realidade dos serviços efetivamente prestados, o Poder Concedente estabeleceu o compromisso, por meio do Contrato de Concessão, de promover, até o término do 36º (trigésimo sexto) mês de execução do Contrato de Concessão, uma tarifa pública única para o Serviço de Transporte Metroferroviário e para as linhas do SEI, e uma tarifa pública integrada para viagens

1.1. (...) (lxxxii) *Sistemas de Transporte Público Coletivo da RMR: significa o conjunto de serviços e sistemas de transporte público coletivo, em todos os modos existentes e a serem instituídos, e bens de infraestrutura afetos a tais serviços e sistemas no âmbito dos Municípios da Região Metropolitana de Recife, inclusive o STPP/RMR;*

⁵³ Assim prevê a Subcláusula 4.9 do Contrato de Concessão:

4.9. O PODER CONCEDENTE se compromete a promover a integração física, operacional e tarifária da Rede aos demais modos de transporte dos Sistemas de Transporte Público Coletivo da RMR, com o objetivo de proporcionar condições adequadas para que a operação da Rede pela CONCESSIONÁRIA se dê de maneira integrada aos Sistemas de Transporte Público Coletivo da RMR, sem qualquer forma de sobreposição de linhas ou concorrência indevida entre os modos metroferroviário e rodoviário dos Sistemas de Transporte Público Coletivo da RMR, além daquelas já existentes quando da emissão da Ordem de Início.

⁵⁴ Conforme a sistemática estabelecida pelo Convênio de Cooperação Técnica e Financeira para Operacionalização do STPP/RMR, firmado originalmente entre a CBTU e o CTM em 16 de dezembro de 2009, e com seu último aditamento informado ao BNDES e Consórcio celebrado em 03 de dezembro de 2024.

entre a Rede Metroferroviária e o SEI.⁵⁵ A implementação dessa uniformização e integração foi considerada como uma premissa dos estudos de demanda que embasam o Edital e o Contrato a partir do início do 4º (quarto) ano da Concessão.

Adicionalmente, considerando que a demanda referencial projetada pelos estudos que antecederam o Projeto (a “Demanda Referencial”) considera os cenários de integração acima, o descumprimento ou atraso do Poder Concedente no aperfeiçoamento da integração tarifária acima descrita poderá provocar a necessidade de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, quando provocar Variações Extraordinárias de Demanda, conforme sistemática que será detalhada adiante.⁵⁶

No tocante à bilhetagem, de acordo com o Contrato de Concessão, a Concessionária terá a obrigação de manter, conservar e operar os recursos tecnológicos do sistema de bilhetagem eletrônica atualmente em operação nas estações e nos terminais da Rede Metroferroviária.⁵⁷

Conforme detalhado no RT04 – *Proposição de Parâmetros Regulatórios de Referência para a Concessão*, o sistema de bilhetagem eletrônica atualmente oferecido na Rede Metroferroviária é o SCBE. Trata-se do sistema de bilhetagem nativo do STPP/RMR, regido pela Lei Estadual nº 13.235/2007 (norma que institui o consórcio público interfederativo para gestão do STPP/RMR) e pela Lei Estadual nº 14.474/2011 (norma que estabelece o regime jurídico do STPP/RMR), conforme atualizadas, cujo alcance foi estendido para a Rede Metroferroviária por meio do Convênio de Cooperação Técnica e Financeira celebrado entre o CTM – o órgão multifederativo gestor do STPP/RMR –, de um lado, e a CBTU, na qualidade de responsável pela Rede Metroferroviária, de outro.

Desse modo, a Concessão contempla a obrigação da Concessionária de manter e conservar todos os recursos tecnológicos do SCBE que já existem na Rede Metroferroviária – por meio da assunção pela Concessionária dos direitos e deveres hoje detidos pela CBTU no referido Convênio –, mas permitirá também que a Concessionária adote, adicionalmente e sem qualquer prejuízo ao SCBE, um sistema próprio de bilhetagem eletrônica e/ou outros mecanismos de pagamento, conforme o seu interesse, devendo apenas informar as novas modalidades aceitas ao Poder Concedente.⁵⁸

⁵⁵ Nesse sentido o disposto pela Subcláusula 4.9.1 do Contrato:

4.9.1. O PODER CONCEDENTE dentro do prazo máximo de 3 (três) anos contados da data da Ordem de Início deverá realizar a completa integração da Rede Metroferroviária aos serviços integrantes do STPP/RMR, mediante (i) a criação de uma Tarifa Pública de igual valor para o Serviço de Transporte Metroferroviário e para as linhas estruturais do SEI e (ii) a criação de uma Tarifa Pública integrada para viagens entre a Rede Metroferroviária e o SEI, sem prejuízo da obrigação do Poder Concedente de enviar os melhores esforços para que seja promovida a integração da Rede aos demais Sistemas de Transporte Público Coletivo da RMR.

⁵⁶ Conforme Cláusula 4.9.2 do Contrato de Concessão:

4.9.2. O Poder Concedente declara neste ato que a progressão da Demanda Referencial prevista na Cláusula 20.5.3 abaixo considera o cumprimento tempestivo da obrigação do Poder Concedente prevista na Cláusula 4.9.1 acima, de modo que eventuais impactos na demanda decorrentes de descumprimento ou atraso no cumprimento dessa obrigação contratual pelo Poder Concedente já estão implícitos e contemplados na alocação de riscos deste Contrato por meio da definição da Demanda Referencial, observando-se o disposto na Cláusula 20.5 abaixo.

⁵⁷ Conforme o disposto pela Subcláusula 4.1.6, do Contrato de Concessão, os Serviços também compreendem:

4.1.6. A manutenção, a conservação e a operação dos recursos tecnológicos integrantes do(s) sistema(s) de bilhetagem eletrônica utilizado(s) nas estações da Rede Metroferroviária e nos Terminais Metroferroviários designados pelo PODER CONCEDENTE. (...)

⁵⁸ Nesse sentido o disposto pelas Subcláusula 15.3.5 do Contrato de Concessão:

15.3.5 A remissão das receitas arrecadadas por meio da cobrança eletrônica de Tarifa Pública, a partir de viagens realizadas diretamente na Rede Metroferroviária será realizada em proveito da CONCESSIONÁRIA nos termos do Convênio de Cooperação Técnica e Financeira ou de eventual instrumento que venha a sucedê-lo, no caso do SCBE, e/ou conforme os termos de eventual sistema de bilhetagem eletrônica que venha a ser implantado pela Concessionária.

3.3.4 Principais Obrigações das Partes

A prestação dos Serviços, conforme detalhado na Seção 3.3.1 (*Objeto Contratual*), compreende a operação e manutenção da Rede Metroferroviária, incluindo a realização dos Investimentos Obrigatórios voltados à sua melhoria, de acordo com o Plano de Operação, o cronograma de investimentos e os Anexos ao Edital, para a adequada prestação dos Serviços aos usuários em cumprimento aos Parâmetros de Desempenho.

De acordo com o disposto na Cláusula 4.1 do Contrato de Concessão, os Serviços incluem, ainda: (i) a oferta de viagens da Rede Metroferroviária em integração com os demais modos de transporte dos Sistemas de Transporte Público Coletivo da RMR; (ii) a execução dos Investimentos Obrigatórios, em conformidade com o Plano de Operação, o cronograma e com o Contrato e seus Anexos; (iii) a Execução de eventuais Investimentos Adicionais que se mostrarem necessários, nos termos do Contrato; (iv) o planejamento operacional dos Serviços em observância às diretrizes técnicas e operacionais estabelecidas pelo Poder Concedente e pela Agência; (v) a gestão, a manutenção e a operação da frota de trens afeta à Rede Metroferroviária; (vi) a gestão e manutenção de pátios e instalações necessários à manutenção, conservação e guarda da frota de trens afeta à Rede; (vii) a manutenção, a conservação e a operação dos recursos tecnológicos integrantes do Sistema de Controle de Bilhetagem Eletrônica nas estações da Rede e nos Terminais Metroferroviários; (viii) a gestão e manutenção das áreas administrativas e demais Bens da Concessão; (ix) o registro da programação operacional da Rede Metroferroviária, conforme as características de funcionamento e especificações contratuais e regulamentares; (x) a automatização dos processos e relatórios de controle da operação da Rede Metroferroviária, para monitoramento em tempo real da frota de trens em operação, do número e tempo de duração das viagens realizadas, da quantidade de passageiros transportados e das ocorrências reportadas no âmbito da Rede; (xi) a disponibilização de todas as informações obtidas por meio do sistema de monitoramento da frota vinculada à Rede ao Poder Concedente e à Agência; (xii) a realização de atendimento telefônico e digital, por meio de central de atendimento telefônico e de plataformas digitais, para divulgação de informações sobre os produtos e serviços ofertados na Rede, incluindo ferramentas de roteirização e de consulta de horários e viagens; (xiii) a manutenção de canais de atendimento telefônico e digital e de ouvidoria para o recebimento de críticas, sugestões, reclamações e elogios relativos aos Serviços prestados na Rede, e para apurar reclamações relativas à execução do Contrato de Concessão; (xiv) a preservação de base de dados atualizada sobre os hábitos de consumo dos usuários da Rede em Plataforma CRM (*"Customer Relationship Management"*), acessível ao Poder Concedente e à Agência, observada a Lei Federal nº 13.709, de 14 de agosto de 2018 (Lei Geral de Proteção de Dados); (xv) a realização de pesquisa do nível de satisfação dos usuários da Rede, avaliando-se os principais motivos de contato por meio dos canais de atendimento telefônico e digital; e (xvi) administração, a operação, a manutenção, a conservação, a limpeza e a segurança patrimonial da faixa de domínio e dos Terminais Metroferroviários designados pelo Poder Concedente.

Vale pontuar que, conforme indicado na Seção 3.2.3 (*Condições Prévias à Assinatura do Contrato*), a Concessionária poderá realizar a operação da Rede Metroferroviária por meio de Operador Subcontratado, com comprovada experiência técnica na operação e gestão de ativos de mobilidade urbana, nos termos indicados no Edital. Ressalta-se que a referida subcontratação reger-se-á pelas normas do direito privado, sem atribuir qualquer responsabilidade ou obrigação ao Poder Concedente. Ademais, as condições para a celebração do contrato com o Operador Subcontratado deverão ser indicadas no Contrato de Concessão, bem como os termos para sua eventual destituição ou substituição pela Concessionária até o término do prazo contratual.⁵⁹

⁵⁹ Consoante Cláusulas 21.7 e seguintes do Contrato:
21.7. OPERADOR SUBCONTRATADO

Para a realização dos Investimentos Obrigatórios, direta ou indiretamente pela Concessionária, sob risco de aplicação das penalidades contratuais cabíveis, deverá ser observado o disposto no Plano de Operação aprovado e, principalmente, o previsto no Anexo 1 ao Contrato de Concessão, que elenca todos os Investimentos Obrigatórios, bem como os marcos nos quais serão realizados os desembolsos pelo(s) Agente(s) de Administração de Recursos Públicos – que administrará(ão) os Aportes Públicos -, dos valores correspondentes a tais investimentos.⁶⁰

Para fins da Concessão, entende-se por Plano de Operação o documento a ser elaborado pela Concessionária, a ser encaminhado para a avaliação da Agência Reguladora, que deverá nortear toda a execução contratual, do qual constarão, dentre outros: (i) a equipe da Concessionária destacada para a operação da Rede Metroferroviária; (ii) os requisitos mínimos para a implantação dos Investimentos Obrigatórios a serem executados a partir do término do Período de Operação Assistida; (iii) a metodologia de operação da Rede a ser adotada nos períodos de implantação de investimentos que possam impactar na sua operação e pós-conclusão dos Investimentos Obrigatórios; (iv) os requisitos operacionais e a metodologia empregados para o cumprimento das obrigações relacionadas à prestação dos Serviços, das atividades operacionais e dos investimentos promovidos pela Concessionária; e (v) os meios para garantia do cumprimento dos Parâmetros de Desempenho.⁶¹ A Agência Reguladora deverá emitir manifestação de não objeção ao Plano de Operação apresentado pela Concessionária, que permanecerá responsável pela execução do Plano de Operação em conformidade com os termos avaliados pela Agência, observada a alocação de riscos que consta da Minuta Contratual.⁶²

21.7.1 Caso a Concessionária tenha optado por contratar Operador Subcontratado durante a Concorrência ou já durante a execução do Contrato, deverá observar o disposto nesta Cláusula 21 e especialmente na Cláusula 21.7 e suas subcláusulas.

21.7.2 A subcontratação da operação da Rede em momento posterior à Concorrência, se houver, deverá ser precedida da apresentação, à Agência, da documentação comprobatória da experiência pregressa do subcontratado, nos mesmos termos do Edital.

21.7.3 Não será admitida solução de continuidade nos Serviços em decorrência de eventual contratação, substituição ou desconstrução do Operador Subcontratado pela Concessionária.

⁶⁰ Assim dispõe a Subcláusula 1.1 (xliv) do Contrato:

1.1 (...) (xliv) Investimentos Obrigatórios: significa o conjunto de investimentos a serem aportados pela CONCESSIONÁRIA para execução da Concessão, voltados à melhoria das condições da Rede Metroferroviária, conforme o Anexo 1, entre os quais estão os Investimentos Emergenciais;

⁶¹ É o disposto pela Subcláusula 8.1 do Contrato de Concessão:

8.1. Dentro do prazo de 3 (três) meses contados da Data de Assunção, a Concessionária apresentará o Plano de Operação à Agência, o qual disporá, dentre outros aspectos, sobre:

- (i) A equipe técnica da Concessionária que ficará responsável pela operação da Rede Metroferroviária;*
- (ii) Os requisitos mínimos necessários à adequada implementação dos Investimentos Obrigatórios, a serem executados a partir do término do Período de Operação Assistida;*
- (iii) A metodologia de operação da Rede Metroferroviária a ser adotada pela Concessionária nos períodos de implantação dos Investimentos Obrigatórios ou de outros investimentos que possam impactar na operação da Rede e pós-conclusão dos Investimentos Obrigatórios;*
- (iv) Os requisitos operacionais e a metodologia empregados para devida prestação dos Serviços e operação da Rede Metroferroviária;*
- (v) Os meios a serem utilizados para o atendimento das obrigações previstas no Anexo 2-B – Parâmetros de Desempenho; e*
- (vi) As demais informações indicadas no Anexo 2-A – Diretrizes para Elaboração do Plano de Operação*

⁶² Nesse sentido dispõe a Subcláusula 8.11 do Contrato de Concessão:

8.11. A Manifestação de Não Objeção emitida pela Agência, a resposta às consultas feitas pela CONCESSIONÁRIA durante seu processo de elaboração e os esclarecimentos, complementações e modificações solicitados pela Agência à CONCESSIONÁRIA nesse âmbito não implicam a assunção de qualquer responsabilidade técnica pela Agência, bem como não interferem, de qualquer forma, na alocação de riscos prevista no Contrato.

Os valores que serão utilizados para fazer frente aos Investimentos Obrigatórios serão aportados pela União – os Aportes Públicos –, devendo ser, conforme diretriz informada pela SEPPI, transferidos paulatinamente à(s) conta(s) vinculada(s) específica(s) (do tipo *escrow*), de titularidade do Estado de Pernambuco, conforme cronograma previsto no Anexo 1-G (Eventograma), responsabilizando-se o Poder Concedente pelo seu devido e tempestivo pagamento à Concessionária. A dinâmica de funcionamento e execução dos Aportes Públicos na Concessão será apresentada com maior detalhamento na Seção 3.3.8 (“Aportes Públicos”) a seguir.

Além dos Investimentos Obrigatórios, as Partes poderão avançar a realização de Investimentos Adicionais, nos termos da Cláusula 19.4 do Contrato, que correspondem a outras melhorias operacionais e investimentos não previstos pelo Anexo 1 ao Contrato, na forma de pleitos específicos e mediante recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato. Quando o pleito for apresentado pela Concessionária, ele deve ser avaliado pelo Poder Concedente, que deve verificar a presença dos requisitos contratuais e regulamentares pertinentes para aprová-lo, antes do processamento da recomposição econômico-financeira, nos termos apresentados na Seção 3.3.9 (*Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro*) deste Relatório.⁶³

Outras obrigações e responsabilidades assumidas pela Concessionária são: (i) a obrigação de manter capital social no valor de pelo menos R\$ 180.840.000,00 (cento e oitenta milhões e oitocentos e quarenta mil reais), na data-base de maio de 2024, cuja subscrição e integralização são condição prévia à celebração do contrato da Concessão, conforme apresentado na Seção 3.2.3 (*Condições Prévias à Assinatura do Contrato de Concessão*) deste Relatório;⁶⁴ (ii) elaboração do Plano de Operação, que norteará a execução do Contrato durante toda a sua vigência, sendo atualizado periodicamente conforme necessário;⁶⁵ (iii) execução e manutenção dos programas de responsabilidade social, ambiental e de governança corporativa, envolvendo seus clientes, funcionários, fornecedores e a sociedade;⁶⁶ (iv) a elaboração, publicação e implantação de Política de Transações com Partes Relacionadas; e (v) manter, em favor do Poder Concedente, a Garantia de Execução do Contrato, na modalidade caução, fiança bancária ou seguro-garantia, no montante de 10% (dez por cento) do valor dos Investimentos Obrigatórios até a conclusão dos investimentos tidos como prioritários no Contrato,

⁶³ É o disposto pelas Subcláusulas 19.4.2 da Minuta Contratual:

19.4.2 Em caso de necessidade ou conveniência para melhor prestação dos Serviços, poderão ser apresentados pleitos para a realização de investimentos não previstos na lista de Investimentos Obrigatórios por iniciativa de qualquer das Partes, mediante a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, conforme regramento previsto neste Contrato e na Regulamentação Específica.

⁶⁴Tal valor poderá ser reduzido após autorização da Agência, após a regular execução da integralidade dos Investimentos Obrigatórios tidos como prioritários no Contrato de Concessão, conforme disposto pelas Subcláusulas 22.5 e 22.6:

22.5. Durante o período em que forem realizados os Investimentos Principais, conforme previsto no eventograma do Anexo 1, a Concessionária não poderá (i) reduzir o montante de capital social acima previsto; ou (ii) distribuir dividendos e juros sobre capital próprio aos seus acionistas.

22.6. Após a verificação do último marco referente à conclusão dos Investimentos Principais, a Concessionária poderá (i) solicitar à Agência autorização para reduzir o seu capital social acima previsto, devendo demonstrar que os seus fluxos de caixa futuros são suficientes para o cumprimento de suas obrigações contratuais; e (ii) pagar dividendos e juros sobre capital próprio aos seus acionistas, mediante prévia informação. à Agência.

⁶⁵ É o que dispõe a Cláusula 8.13 do Contrato:

8.13. A Concessionária poderá alterar, a qualquer tempo e quando necessário, o Plano de Operação, submetendo-o à avaliação da Agência, em conformidade com o rito descrito neste Contrato, para substituição de melhorias complexas, onerosas e funcionalmente superiores por outras, desde que preservem o mesmo grau de qualidade.

⁶⁶ É o disposto pela Cláusula 6ª do Contrato (Responsabilidade Social e Ambiental e Governança Corporativa) da Minuta Contratual.

a partir de quando poderá reduzi-la até o montante de 5% (cinco por cento), mantendo essa proporção até 6 (seis) meses após o encerramento do Contrato de Concessão.⁶⁷⁻⁶⁸

Destacamos, ainda, a possibilidade de subcontratação das atividades inerentes, acessórias ou complementares aos serviços concedidos, preservada a responsabilidade da Concessionária pelo cumprimento das obrigações do Contrato de Concessão perante o Poder Concedente e demais órgãos e entidades públicos.⁶⁹ Nesse sentido, ressalta-se que o Contrato de Concessão admite inclusive a subcontratação dos serviços de operação metroferroviária, nos termos da Cláusula 21.7 do Contrato, de forma a garantir o maior número possível de interessados no âmbito da Concorrência, conforme abordado na Seção 3.2.3 (*Condições Prévias à Assinatura do Contrato de Concessão*).

A Concessionária deverá sempre comunicar ao Poder Concedente e à Agência qualquer alteração na sua composição societária, devendo solicitar anuência prévia do Poder Concedente quando se pretender realizar a transferência do controle acionário da Concessionária ou da participação acionária de qualquer acionista da Concessionária que tenha contribuído para a comprovação de qualificação técnica da Licitante Vencedora no âmbito da Concorrência. Em todo caso, essa transferência não poderá ocorrer antes da conclusão dos Investimentos Principais – os investimentos estimados para os 3 (três) primeiros anos da Concessão –, exceto no caso de transferência dentro do mesmo grupo econômico (caso em que será suficiente a prévia comunicação ao Poder Concedente) ou em caso de motivo grave que ponha em risco a continuidade dos Serviços, devidamente justificado e previamente aprovado pelo Poder Concedente.⁷⁰ Com isso, pretende-se demover os acionistas que contribuíram

⁶⁷ É o disposto pelas Subcláusulas 11.1 do Contrato de Concessão:

11.1. A CONCESSIONÁRIA deverá prestar e manter, em favor do PODER CONCEDENTE, como garantia do fiel cumprimento das obrigações contratuais, a Garantia de Execução do Contrato de Concessão nos montantes indicados na tabela abaixo: (...)

⁶⁸ Veja-se o previsto na Subcláusula 11.5 do Contrato, acerca modalidades de prestação da Garantia de Execução: 11.5. A Garantia de Execução do Contrato, a critério da CONCESSIONÁRIA, poderá ser prestada em uma das seguintes modalidades:

(i) Caução, em dinheiro ou em títulos da dívida pública federal;
(ii) Fiança bancária, na forma do modelo que integra o Anexo 3-A; ou
(iii) Seguro-garantia cuja apólice deve observar, no mínimo, o conteúdo do Anexo 3-B.

⁶⁹ É o disposto pela Subcláusula 21.1 e 21.2 do Contrato:

21.1. Sem prejuízo de suas responsabilidades, a CONCESSIONÁRIA deverá prestar os Serviços, conforme estabelecido neste Contrato e nos termos da legislação aplicável, por si ou por meio de terceiros, por sua conta e risco.

21.2. Na hipótese de subcontratar os Serviços, a Concessionária permanecerá responsável perante o Poder Concedente e a Agência por quaisquer problemas ou prejuízos decorrentes de eventual falta de hígidez financeira, de competência e habilidade técnica ou qualquer outro, atinente aos terceiros, bem como pelo adequado cumprimento do Contrato, em conformidade com as Diretrizes para Transporte Coletivo de Passageiros, pelo atingimento dos Parâmetros de Desempenho e por eventuais danos causados a terceiros, inclusive aos Usuários, na prestação dos Serviços.

⁷⁰ Nos termos previstos pelas Cláusulas 23.1 e 23.2 do Contrato de Concessão:

23.1. A Concessionária deve comunicar ao Poder Concedente e à Agência, imediatamente, as alterações na sua composição societária descrita no Anexo 5, existente à época de assinatura do Contrato, inclusive com relação aos documentos constitutivos e posteriores alterações, respeitadas as obrigações definidas no Contrato referentes à transferência do Controle e da participação acionária de acionistas da Concessionária, nos casos previstos neste Contrato.

23.2. Qualquer transferência do Controle ou da participação acionária de uma acionista da Concessionária que, ainda que não integre o bloco de Controle, tenha contribuído para a comprovação de qualificação técnica da Licitante Vencedora no âmbito da Concorrência (incluindo a qualificação técnica específica exigida como condição precedente da assinatura do Contrato, nos termos do Item 6.34, ix, do Edital), deverá ser previamente autorizada pelo Poder Concedente nos termos da lei e, ressalvada a hipótese de assunção do controle pelos

para a formação da expertise técnica da Concessionária a deixarem o projeto antes que os principais investimentos tenham sido concluídos, preservando a capacidade técnica necessária para realização dos investimentos e prestação dos Serviços.

Em todo caso, a aprovação de qualquer transferência nas condições acima estipuladas dependerá (i) da comprovação de capacidade técnica, jurídica, financeira e fiscal da nova Controladora ou acionista; (ii) à aceitação de todos os termos e condições do Contrato; e (iii) no caso de transferência do Controle, à aceitação da operação de transferência pelos Financiadores.⁷¹

Dentre as obrigações do Poder Concedente estabelecidas pela Minuta Contratual, destaca-se a promoção da integração física, operacional e tarifária da Rede Metroferroviária aos demais modos de transporte em operação no âmbito da RMR, conforme detalhado na Seção 3.3.3 acima (*Aspectos de Integração dos Serviços*).

3.3.4.1 Desapropriações, Desocupações e Servidões Administrativas

A Concessionária será autorizada a efetuar todas as desapropriações e a instituição de servidões administrativas necessárias à execução dos Serviços e à realização dos Investimentos Obrigatórios e Investimentos Adicionais, em linha com o que prevê o artigo 3º, inciso I, do Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941.⁷² Para tanto, deverá identificar e promover o levantamento cadastral das áreas pertinentes, e apontá-las ao Poder Concedente, que emitirá os necessários Decretos de Utilidade Pública, após aprová-las. A propositura e o acompanhamento das ações judiciais e procedimentos extrajudiciais pertinentes – incluindo aqueles já em curso no dia da Data de Assunção dos Serviços, em que o Poder Concedente deverá solicitar a sua substituição processual no polo ativo ou passivo pela Concessionária –, assim como a responsabilidade por realizar o pagamento dos valores das indenizações, ficarão a cargo da Concessionária. Ao final dos respectivos processos judiciais e/ou administrativos, a Concessionária deverá transferir ao Poder Concedente a titularidade sobre as áreas desapropriadas e com instituição de servidões administrativas necessárias à realização do objeto da Concessão.⁷³

Financiadores, descrita na Subcláusula 25.1, abaixo, não poderá ocorrer até a conclusão dos Investimentos Principais previstos no Anexo 1-G do Contrato, exceto nos casos de (i) transferências dentro de um mesmo grupo econômico, caso em que poderá ser realizada mediante prévia comunicação ao Poder Concedente; ou (ii) motivo grave que ponha em risco a continuidade da prestação dos Serviços, devidamente justificado e previamente aprovado pelo Poder Concedente.

⁷¹ Conforme previsto na Cláusula 23.3 do Contrato de Concessão:

23.3. A aprovação do Poder Concedente à transferência do Controle ou da participação acionária prevista na Cláusula acima será condicionada (i) à comprovação de capacidade técnica, jurídica, financeira e fiscal da nova Controladora ou acionista com relação às obrigações da Concessionária no momento da transferência, desde que equivalente à comprovação exigida pelo Edital à anterior Controladora ou acionista que estiver se retirando do quadro societário da Concessionária, (ii) à aceitação, por parte das novas Controladoras ou acionistas, de todos os termos e condições deste Contrato e (iii) à aceitação da operação de transferência de Controle pelos Financiadores.

⁷² Art. 3º Podem promover a desapropriação, mediante autorização expressa constante de lei ou contrato.

I - os concessionários, inclusive aqueles contratados nos termos da Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004; (...)

⁷³ É o disposto pelas Subcláusulas 16.1.6 da Minuta Contratual:

16.1.6 A Concessionária, observada a legislação aplicável, fica autorizada a efetuar todas as desapropriações e a instituir servidões administrativas necessárias à execução dos Serviços, dos Investimentos Obrigatórios e de eventuais Investimentos Adicionais, observado que:

(i) Caberá ao Poder Concedente emitir o Decreto de Utilidade Pública (“DUP”) das áreas apontadas pela Concessionária e por ele aprovadas, em tempo hábil para permitir o cumprimento adequado dos prazos definidos para a realização dos Investimentos Obrigatórios;

Constatadas algumas invasões e ocupações irregulares no âmbito da faixa de domínio da Rede Metroferroviária, em atendimento a orientação do Estado de Pernambuco, o Contrato de Concessão contemplará a obrigação da Concessionária de promover a liberação integral de todas as ocupações existentes sobre a faixa de domínio da Rede Metroferroviária, contando com apoio institucional do Poder Concedente para aqueles casos em que a Concessionária não obtiver êxito na desocupação amigável/negociada.⁷⁴

A operacionalização das desocupações necessárias à execução dos Serviços, por sua vez, será pautada em plano de desocupação a ser elaborado pela Concessionária e aprovado pelo Poder Concedente no âmbito do Período Pré-Operacional, com o objetivo de viabilizar a completa liberação das áreas necessárias até o término do 1º (primeiro) ano da Concessão. O plano da Concessionária deverá conter (i) o cadastro das famílias que ocupam a faixa de domínio; (ii) o número de pessoas a serem removidas; (iii) a localização exata das moradias e construções a serem demolidas; (iv) as indenizações negociadas; (v) os custos com demolição estimados; e (vi) os eventuais casos em que a Concessionária não tiver obtido êxito na negociação direta com os ocupantes e pretender ingressar com medida judicial.⁷⁵

Com base na análise da situação da Rede Metroferroviária, a responsabilidade imediata da Concessionária frente às ocupações, regulares e irregulares, identificadas ao longo da faixa de domínio da via permanente incidirá: (i) no que se refere às Linhas Centro e Sul, no interior da área delimitada pelas vedações atualmente existentes nesses trechos da Rede Metroferroviária; (ii) no que se refere à Linhas Sul e Oeste do VLT Diesel, na área abrangida pela distância de 15 (quinze) metros contados a partir de cada lado da ferrovia; e (iii) no que se refere ao Ramal Werneck, à liberação de eventual ocupação irregular, se houver, que se faça estritamente necessária para permitir a circulação segura e completa dos Trens até a Oficina Werneck, até o momento da devida desativação desse ramal e da respectiva oficina pela Concessionária.

Apresentado e aprovado o plano de desocupação, que estabelece as diretrizes imediatas para a liberação das áreas ocupadas da Rede Metroferroviária, o Poder Concedente, por meio da CBTU, será responsável por impedir novas invasões até a efetiva assunção da Rede Metroferroviária pela Concessionária na Data de Assunção, de modo a evitar novas invasões a partir da apresentação do

(ii) *Caberá à Concessionária: (a) a identificação e levantamento cadastral das áreas necessárias para a emissão do DUP pelo Poder Concedente, devendo fazê-lo em até 45 (quarenta e cinco) dias contados da data de emissão da Ordem de Início, caso constatada necessidade para realização dos Investimentos Obrigatórios; (b) a propositura e acompanhamento das ações judiciais e procedimentos extrajudiciais pertinentes; e (c) a responsabilidade por realizar o pagamento dos valores das indenizações, previamente ou ao final dos referidos processos.*

⁷⁴ É o quanto disposto pelas Cláusulas 16.1.8 e 16.1.9 do Contrato de Concessão:

16.1.8 A Concessionária é responsável por promover a liberação de todas as ocupações, regulares ou irregulares, identificadas na Rede Metroferroviária para viabilizar a prestação dos Serviços e a realização dos Investimentos Obrigatórios, conforme as diretrizes indicadas no Anexo 1 do Contrato, devendo para tanto desenvolver negociações com os ocupantes e arcar com todos os custos de indenizações, demolições e eventuais judicializações para a liberação das áreas ocupadas.

16.1.9 Para fins do disposto na Cláusula 16.1.8, o Poder Concedente deverá prestar todo apoio institucional necessário à Concessionária para a liberação das áreas ocupadas, regular ou irregularmente, na Rede Metroferroviária, sobretudo nos casos em que a Concessionária não alcançar êxito na tentativa de desocupação amigável.

⁷⁵ Conforme previsto na Cláusula 16.1.10 do Contrato:

16.1.10 A Concessionária deverá realizar vistoria completa de todas as áreas em que serão necessárias desocupações dentro de até 45 (quarenta e cinco) dias contados a partir da data de emissão da Ordem de Início, informando ao Poder Concedente o cadastro das famílias e o número de pessoas a serem removidas, a localização exata das moradias e construções a serem demolidas, as indenizações negociadas, os custos com demolição estimados e os eventuais casos em que a Concessionária não tiver obtido êxito na negociação direta com os ocupantes e pretender ingressar com medida judicial.

plano de desocupação.⁷⁶ Em contrapartida, a Concessionária ficará responsável por impedir novas invasões e realizar as desocupações identificadas posteriormente à Data de Assunção da Rede, até o final do Prazo da Concessão.⁷⁷

Uma vez concluído o plano de desocupações pela Concessionária, com a liberação integral das áreas necessárias da Rede Metroferroviária e sua efetiva comprovação perante o Certificador Independente e a Agência, a Concessionária fará jus ao recebimento dos Aportes Públicos previstos para esse marco, conforme indicados no Anexo 1-G (Eventograma).⁷⁸ Pela liberação das áreas da Rede Metroferroviária, a Concessionária receberá a integralidade dos recursos previstos para esse marco no Eventograma, seguindo o mesmo tratamento aplicável ao cumprimento dos demais marcos dos Investimentos Obrigatórios.⁷⁹

3.3.5 Regime de Bens da Concessão

De forma geral, o Contrato de Concessão tratou de definir a Rede Metroferroviária como composta pelos bens que sejam afetos à prestação dos Serviços de Transporte Público Coletivo Metroferroviário na RMR, tanto aqueles transferidos à Concessionária quando da Concorrência, quanto aqueles que vierem a ser incorporados pela Concessionária ao longo da Concessão, em decorrência de melhorias demandadas como Investimentos Obrigatórios (os “Bens da Concessão”). Nesse sentido, os Bens da Concessão, conforme a definição da Subcláusula 1.1., (ix), englobam todos os bens móveis e imóveis e direitos detidos pela Concessionária em razão da Concessão. Os Bens Reversíveis, por sua vez, são definidos pelo Contrato de Concessão como aqueles necessários à continuidade da prestação dos Serviços, devendo ser revertidos ao Poder Concedente ao fim da vigência do Contrato.⁸⁰

⁷⁶ Conforme Cláusula 16.1.15 do Contrato:

16.1.15 O Poder Concedente assume integral e exclusivamente a responsabilidade e diligenciará junto à CBTU para evitar e impedir novas invasões ou ocupações de terceiros, regulares ou irregulares, na Rede Metroferroviária, até a Data de Assunção.

⁷⁷ Nos seguintes termos:

16.1.16 A partir da Data de Assunção, a Concessionária, no exercício da função delegada pelo Poder Concedente e sob sua supervisão, ficará responsável por monitorar, evitar e impedir novas invasões ou ocupações de terceiros, regulares ou irregulares, na Rede Metroferroviária, bem como a promover todas as desocupações que não tenham sido identificadas até a Data de Assunção, e que se fizerem necessárias para a devida prestação dos Serviços e realização dos Investimentos Obrigatórios, arcando com todos os custos decorrentes, por sua conta e risco e sem qualquer ressarcimento, e contando com apoio institucional do Poder Concedente.

⁷⁸ O valor desse marco contratual foi estipulado pelo Estado de Pernambuco, por meio da Nota Técnica SEPE nº 46, de 22 de agosto de 2025, recebida pelos consultores nessa mesma data, adicionada aos estudos como apenso ao produto RT06 – Estudo Técnico-Operacional. Todo o conteúdo daquela nota é meramente referencial para a Concessionária, devendo esta promover os seus próprios estudos e levantamentos para identificar todas as desocupações que sejam necessárias para assegurar o devido cumprimento das obrigações estipuladas no Contrato de Concessão, bem como assumindo o risco de variação dos custos efetivos necessários para atendimento dessas obrigações, conforme orientação estipulada pelo Estado de Pernambuco para o projeto.

⁷⁹ Conforme previsto na Cláusula 16.1.14.1 do Contrato de Concessão:

16.1.14.1. Para obter a aprovação do Verificador Independente e da Agência acima mencionadas, a Concessionária deverá apresentar a essas entidades, além da demonstração de liberação das áreas, todos os comprovantes dos gastos incorridos, como notas fiscais e comprovantes de transferências, sendo certo que esses documentos servirão apenas para fins de prestação de contas e para viabilizar a devida fiscalização por essas entidades, dado que a Concessionária fará jus ao recebimento do exato montante de Aportes Públicos previsto no Anexo 1-G para essa finalidade.

⁸⁰ Consoante Cláusula 5.1.4 do Contrato de Concessão:

5.1.4. São considerados Bens Reversíveis os bens necessários e essenciais à prestação adequada dos Serviços objeto deste Contrato e ao atingimento dos Parâmetros de Desempenho, que deverão ser revertidos ao PODER CONCEDENTE ao fim da vigência deste Contrato, incluindo, mas não apenas:

Ademais, o Contrato de Concessão atribuirá à Concessionária a responsabilidade, assumida a partir Data de Assunção da Rede Metroferroviária, pela posse, guarda, manutenção e vigilância dos Bens da Concessão acima definidos. A fim de verificar o cumprimento destas obrigações, a Subcláusula 14.1 do Contrato de Concessão assegurará o livre acesso da Agência Reguladora aos Bens da Concessão, para o exercício das competências fiscalizatórias a ela atribuídas – a exemplo da fiscalização detalhada e específica da condição dos Bens Reversíveis prevista pela Subcláusula 14.11.⁸¹

Note-se que a propriedade dos Bens da Concessão, móveis e imóveis, existentes quando da realização da Concorrência deverá ser transferida pela CBTU ao Estado de Pernambuco, por meio de doação. Ocorre que, conforme constatou-se no decorrer dos estudos, subsiste a falta de confiabilidade nos registros patrimoniais da CBTU, em decorrência de fatores históricos da Companhia,⁸² que atualmente opera os Serviços sobre alguns imóveis sem registro de sua propriedade, sendo parcela relevante desses imóveis provenientes da extinção da antiga Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima - RFFSA S.A., que, conforme Lei Federal n.º 11.483, de 31 de maio de 2007, foram sucedidos ao Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes ou à Secretaria de Patrimônio da União - SPU, a depender da sua operacionalidade. Com esse cenário em vista, buscando garantir (i) a assunção livre e desimpedida da operação da Rede Metroferroviária pelo Estado de Pernambuco a partir da Concorrência e o domínio útil da Concessionária sobre esses bens a partir da assunção da Rede; e (ii) o progressivo processo de regularização fundiária dos imóveis atualmente utilizados na operação dos Serviços, sem que isso prejudique a outorga da Concessão, o Consórcio propôs a celebração de “Convênio de Regularização e Transferência de Bens”, que seria firmado entre a CBTU, a União, representada pela SPU, o DNIT e o Estado de Pernambuco e, com a assunção da Rede, que teria também a adesão da Concessionária, na forma de condição prévia ao início do prazo contratual. No referido Convênio, que viria a integrar o Contrato na forma do Anexo 7, seriam definidas as obrigações de cada uma das partes relativamente ao processo de regularização dos bens móveis e imóveis atualmente empregados na operação dos Serviços, além do reconhecimento da posse e do domínio útil sobre esses bens ao Estado de Pernambuco a partir da Data de Assunção, de modo a garantir a segurança jurídica necessária para a assunção da Rede Metroferroviária pela Concessionária. A proposta do Consórcio foi parcialmente acolhida por parte da SEPPI, tendo este órgão, contudo, orientado pela exclusão da SPU e do DNIT da assinatura do instrumento, por entender que a CBTU poderia centralizar as obrigações documentais necessárias. Muito embora neste formato a transferência da posse possa se fazer sem maiores dificuldades, o Consórcio indicou o risco de que a regularização fundiária se faça com maior dificuldade, por não dispor a CBTU do registro patrimonial de todos os bens imóveis integrantes da Rede Metroferroviária. Assim, conforme diretriz da SEPPI,

(i) a Rede Metroferroviária, os Terminais Metroferroviários, a faixa de domínio, o Material Rodante e as demais edificações e instalações operacionais, bem como os demais bens que sejam considerados essenciais para a prestação dos Serviços indicados no Anexo 1 deste Contrato; e

(ii) outros bens que serão gradualmente incorporados aos Serviços pela Concessionária para atendimento dos Investimentos Obrigatórios, eventuais Investimentos Adicionais e para atingimento permanente e contínuo dos Parâmetros de Desempenho.

⁸¹ Respectivamente, as Cláusulas 14.1 e 14.11 do Contrato de Concessão:

14.1. Os poderes de fiscalização da execução do Contrato serão exercidos pela AGÊNCIA, que terá, no exercício de suas atribuições, livre acesso, em qualquer época, aos dados relativos à administração, à contabilidade e aos recursos técnicos, econômicos e financeiros atinentes à Concessão e à prestação dos Serviços, assim como aos Bens da Concessão. (...)

14.11. A AGÊNCIA realizará, até 1 (um) ano antes do encerramento do Prazo da Concessão, uma fiscalização detalhada e específica para avaliar a condição dos Bens Reversíveis, inclusive em relação ao cumprimento dos Parâmetros de Desempenho.

⁸² Trata-se da conclusão alcançada no âmbito do Relatório de Avaliação da Controladoria-Geral da União sobre o Ativo Imobilizado da CBTU, denominado “Separação Patrimonial entre a RFFSA e a CBTU – Nordeste: Recife, João Pessoa, Natal e Maceió – Relatório concernente aos trabalhos da Comissão Técnica – Recife, instituída pela RP nº 175/88, de 13-06-88”, datado de 2021.

referido convênio será o único documento a ser firmado pela CBTU, será previsto o compromisso da empresa perante o Estado de Pernambuco de manter a operação da Rede até a Data de Assunção, dar suporte às visitas técnicas de interessados e disponibilizar pessoal para acompanhar a prestação de serviços pela Concessionária durante a transição operacional, bem como regradar demais atividades de responsabilidade da CBTU indicadas na Minuta Contratual e em seus Anexos.

Embora não se trate de condição indispensável para a efetivação da Concessão, a fim de promover maior segurança jurídica para a afetação formal desses bens aos Serviços (cuja afetação fática aos Serviços é indiscutível), a proposta de modelagem contempla também a edição, pelo Estado de Pernambuco, de decreto ou ato administrativo de afetação próprio que declarará formalmente a vinculação de tal acervo patrimonial à Rede Metroferroviária e aos Serviços, agora sob titularidade do Estado. Nesses termos, o Convênio e a afetação declarada sobre os bens da Concessão conferirão publicidade e garantirão que o domínio útil sobre tais bens será resguardado ao Estado de Pernambuco e, por meio deste, também à Concessionária, que poderá utilizar todos os Bens da Concessão para executar o objeto do Contrato de Concessão sem oposição de terceiros até a regularização definitiva da propriedade do Estado de Pernambuco ao longo do prazo contratual, nos termos a serem estabelecidos pelo Convênio.

Apresentados os contornos gerais do Convênio de Regularização e Transferência de Bens, que regradará a divisão de responsabilidades entre o Estado de Pernambuco e a CBTU no que diz respeito à transição interfederativa dos serviços e da infraestrutura, retornemos brevemente à sistemática prevista no Contrato de Concessão com relação aos Bens Reversíveis.

Nesse sentido, em relação aos Bens Reversíveis, cabe consignar que, ainda que estejam sob posse da Concessionária, os Bens Reversíveis com vida útil superior ao período da Concessão somente poderão ser alienados ou transferidos mediante prévia, expressa e escrita autorização do Poder Concedente. Já os Bens Reversíveis com vida útil inferior ao prazo da Concessão poderão ser livremente alienados ou substituídos por outros de igual natureza pela Concessionária, sem prévia autorização do Poder Concedente.⁸³

Em caso de desgaste, avaria ou obsolescência, os Bens Reversíveis, independentemente da sua vida útil, poderão ser alienados pela Concessionária, devendo ser substituídos por bem que tenha, ao menos, qualidade igual ou superior.⁸⁴ Já os Bens da Concessão que não se configurem Bens Reversíveis, poderão ser livremente dispostos pela Concessionária, com ou sem reposição, segundo seu interesse, devendo a Concessionária apenas comunicar as disposições dos bens em questão ao Poder Concedente.⁸⁵

Em todo caso, cabe a ressalva de que, a partir da Data de Assunção, a destinação final ambientalmente adequada de qualquer parcela dos bens transferidos pelo Poder Concedente ficará a cargo da Concessionária, mantendo o Estado de Pernambuco indene de qualquer responsabilidade decorrente

⁸³ Nesse sentido o disposto pelas Subcláusulas 5.2.1 do Contrato:

5.2.1. A CONCESSIONÁRIA não poderá alienar ou transferir a posse dos Bens Reversíveis sem prévia, expressa e escrita autorização do PODER CONCEDENTE, à exceção daqueles bens que tenham vida útil inferior ao Prazo da Concessão, caso em que será suficiente a prévia comunicação ao Poder Concedente e à Agência de sua alienação ou transferência pela Concessionária.

⁸⁴ Consoante Cláusula 5.2.6 do Contrato de Concessão:

5.2.6. A Concessionária poderá alienar os Bens Reversíveis que, por desgaste, avaria ou obsolescência, sejam substituídos ao longo da Concessão, nos termos da Cláusula 5.2.2, devendo as receitas advindas das alienações dos Bens Reversíveis serem revertidas em favor da Concessionária, bem como discriminadas em conta contábil específica, observado o disposto na Cláusula 5.2.8 abaixo.

⁸⁵ É o que dispõe a Cláusula 5.2.7 do Contrato:

5.2.7. Os Bens da Concessão que não se enquadrarem como Bens Reversíveis poderão ser livremente dispostos pela Concessionária, com ou sem reposição, segundo seu interesse, devendo a Concessionária comunicar previamente a disposição dos bens em questão ao Poder Concedente.

dessa destinação final, observada a alocação de riscos constante no Contrato de Concessão e indicada na Seção 3.3.10 (*Alocação de Riscos*) abaixo.⁸⁶ Vale destacar que essa previsão contratual materializa no Contrato de Concessão uma faculdade atribuída ao Estado de Pernambuco no Convênio de Regularização e Transferência de Bens a ser celebrado com a CBTU. Isso porque, no âmbito do referido Convênio, o Estado de Pernambuco assume *perante a CBTU* a responsabilidade pela destinação final ambientalmente adequada de qualquer parcela eventualmente inservível dos Bens transferidos pela CBTU ao Estado de Pernambuco na Data de Assunção, tendo-se facultado ao Estado delegar essa obrigação e responsabilidade para serem cumpridas e geridas pela Concessionária, na qualidade de sua delegatária, nos termos do Contrato de Concessão.⁸⁷

A Subcláusula 5.2.9 do Contrato de Concessão exige que todos os Bens Reversíveis e investimentos neles realizados pela Concessionária deverão ser depreciados e amortizados enquanto vigorar a Concessão, descabido eventual pleito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro na situação em que pendentes a depreciação e amortização, ressalvada a hipótese de investimentos que atendam cumulativamente às seguintes condições: (i) tenham sido realizados para preservação da atualidade e da qualidade dos Serviços, (ii) nos últimos 5 (cinco) anos da Concessão, (iii) com prévia anuência do Poder Concedente e (iv) com vida útil superior ao prazo da Concessão. Nesta hipótese, caberá indenização em favor da Concessionária.

Assim que extinta a Concessão, reverterão ao Poder Concedente todos os Bens Reversíveis, os quais deverão estar livres e desembaraçados de quaisquer ônus ou encargos, bem como bens arrendados ou locados pela Concessionária que sejam necessários à execução dos Serviços, ocasião na qual o Poder Concedente poderá, a seu juízo, suceder a Concessionária nos respectivos contratos de arrendamento ou locação.⁸⁸

Cumpra ressaltar que, por orientação da SEPPI e do Estado de Pernambuco, a Minuta Contratual e seus Anexos contemplaram a obrigação de desativação do Pátio de Manutenção Edgar Werneck e do seu respectivo ramal de ligação pela Concessionária, após a conclusão dos Investimentos Obrigatórios relativos às reformas e ampliações previstas no Pátio de Manutenção de Cajueiro Seco, a fim de que este possa absorver integralmente as atividades de manutenção atualmente desenvolvidas naquela oficina. A partir do cumprimento desse marco, o Pátio de Manutenção Edgar Werneck e o seu ramal de ligação serão desvinculados formalmente da Concessão e da prestação dos Serviços; e a posse direta sobre esses bens será revertida antecipadamente ao Estado de Pernambuco, que definirá a

⁸⁶ Consoante Cláusula 5.2.8.1 do Contrato:

5.2.8.1. A partir da Data de Assunção, a Concessionária será responsável pela destinação final ambientalmente adequada de qualquer parcela eventualmente inservível dos bens repassados pelo Poder Concedente, devendo manter o Poder Concedente indene quanto a qualquer responsabilidade relativa ao descumprimento, total ou parcial, dessa obrigação.

⁸⁷ Assim dispõe a Cláusula 3.9 do Convênio de Regularização e Transferência de Bens:

3.9. A partir da Data de Assunção, a responsabilidade pela destinação final ambientalmente adequada de qualquer parcela inservível dos Bens Móveis será absorvida pelo Estado de Pernambuco, enquanto beneficiário das transferências objeto do presente Convênio, que poderá delegá-la à Concessionária, nos termos indicados no Contrato de Concessão.

⁸⁸ Conforme Cláusulas 27.2 e 27.3 do Contrato:

27.2. Extinta a Concessão, serão revertidos ao PODER CONCEDENTE todos os Bens Reversíveis, livres e desembaraçados de quaisquer ônus ou encargos, bem como as atividades objeto do Contrato, e cessarão, para a CONCESSIONÁRIA, todos os direitos emergentes do Contrato.

27.3. No caso de bens arrendados ou locados pela CONCESSIONÁRIA, necessários à execução da Concessão, o PODER CONCEDENTE poderá, a seu exclusivo critério, suceder a CONCESSIONÁRIA nos respectivos contratos de arrendamento ou locação de tais bens.

destinação conferida a esses bens segundo finalidade pública estabelecida no Convênio de Transferência e Regularização de Bens.⁸⁹

Os Bens Reversíveis, devido à essencialidade dos Serviços e à continuidade e regularidade da sua prestação, serão objeto de controle e fiscalização específica pela Agência Reguladora. A esse respeito, a Concessionária deverá elaborar e submeter ao Poder Concedente, como condição prévia para a emissão da Ordem de Assunção, um inventário atualizado dos Bens da Concessão, atualizando o conteúdo do Anexo 1-B (Inventário) às condições efetivas verificadas pela Concessionária no momento prévio à assunção da Rede, na forma do Termo de Aceitação Definitiva;⁹⁰ bem como deverá atualizar anualmente essas informações, mediante apresentação de relatório com indicação de estado de conservação, vida útil e outras informações técnicas relevantes dos Bens da Concessão, para avaliação de suas condições de preservação e operabilidade.⁹¹ Adicionalmente, até 1 (um) ano antes do encerramento do Prazo da Concessão, a Agência deverá realizar uma fiscalização detalhada para avaliar a condição dos Bens Reversíveis e da Rede Metroferroviária como um todo, em relação ao cumprimento dos parâmetros de desempenho contratuais.⁹²

⁸⁹ Conforme previsto pela Cláusula 5.2.10 da Minuta Contratual:

5.2.10. Após a conclusão dos marcos dos Investimentos Obrigatórios relativos às reformas e ampliações do Pátio de Manutenção de Cajueiro Seco, conforme previstos no Anexo 1-G – Eventograma, a Concessionária deverá (i) transferir toda e qualquer atividade anteriormente desenvolvida no Pátio de Manutenção de Edgar Werneck para o Pátio de Manutenção de Cajueiro Seco, desativando definitivamente qualquer atividade realizada no primeiro; e (ii) notificar a Agência e o Poder Concedente para que (ii.1) a Agência, por meio da expedição de ato próprio, formalize a desafetação e desvinculação do Pátio de Manutenção e do Ramal de Ligação de Edgar Werneck em relação à Concessão, e (ii.2) após a sua devida desvinculação formal, o Poder Concedente possa destinar esses respectivos bens e infraestrutura conforme os termos previstos no Convênio de Transferência e Regularização de Bens.

⁹⁰ Conforme previsto nas Cláusulas 3.22 e 3.23 do Contrato:

3.22. A Concessionária deverá promover uma auditoria patrimonial completa para verificar a exatidão da descrição, do estado de conservação e das demais características técnicas dos Bens da Concessão indicados no Anexo 1-B – Inventário e de quaisquer outros bens eventualmente recebidos da CBTU e solicitar à Agência, com antecedência mínima de 30 (trinta) dias anteriores à Data de Assunção prevista, de forma justificada, eventuais ajustes e complementações ao conteúdo daquele Anexo, se necessários, para que sejam contemplados na emissão do Termo de Aceitação Definitiva.

3.23. Após deferimento dos ajustes solicitados, a Agência emitirá um novo inventário, que passará a ser anexo ao Termo de Aceitação Definitiva a ser assinado pela Concessionária e pela Agência até a Data de Assunção prevista.

⁹¹ Nesse sentido veja-se o disposto nas Cláusulas 13.1.9 e 13.1.10 ao Contrato:

13.1.9. Apresentar anualmente à Agência, em até 30 (trinta) dias corridos após o final de cada ano-calendário, a partir da Data de Assunção, relatório anual com informações detalhadas relativas à execução do Contrato no ano-calendário imediatamente anterior, devendo dispor sobre: (...)

(...) (ii) O estado de conservação da Rede Metroferroviária;

(...) (v) Auditoria patrimonial completa dos Bens da Concessão, de acordo com as normas de contabilidade brasileiras e/ou com regulamentação expedida pela Agência, incluindo a descrição de suas condições e de seus valores, atualizando as informações indicadas no Termo de Aceitação Definitiva com as alterações, alienações, substituições e aquisições realizadas pela Concessionária nos Bens da Concessão desde a emissão do último termo/relatório.

13.1.10. O relatório indicado na Cláusula 13.1.9 deverá destacar, entre os Bens da Concessão, todos aqueles que são considerados como Bens Reversíveis, nos termos da Cláusula 5.1.4 deste Contrato, bem como suas respectivas informações, estado de conservação, vida útil e outras informações técnicas relevantes, a fim de possibilitar o seu devido acompanhamento pela Agência e pelo Poder Concedente.

⁹² É o disposto pela Cláusula 14.11 do Contrato:

14.11. A AGÊNCIA realizará, até 1 (um) ano antes do encerramento do Prazo da Concessão, uma fiscalização detalhada e específica para avaliar a condição dos Bens Reversíveis, inclusive em relação ao cumprimento dos Parâmetros de Desempenho.

3.3.6 Remuneração

3.3.6.1 Receita de Remuneração

A remuneração da Concessionária, como previsto pela Subcláusula 15.2.1 do Contrato de Concessão,⁹³ se dará mediante o recebimento da Receita de Remuneração, correspondente ao produto da Tarifa de Remuneração prevista contratualmente pelo número de usuários transportados a cada mês civil, sendo custeada pela Receita Tarifária arrecadada pela Concessionária e pela Contraprestação Pública devida pelo Poder Concedente, podendo ser tais valores somados às Receitas Extraordinárias.

O Contrato de Concessão, assim, incorpora os conceitos trazidos pela PNMU, que difere os valores da tarifa pública arrecadada diretamente dos usuários da tarifa de remuneração devida ao operador de mobilidade urbana. Nesse sentido, conforme o disposto pela Cláusula 1.1.(lxxxvi) da Minuta Contratual, a Tarifa de Remuneração corresponde ao “(...) valor por passageiro transportado a que a Concessionária faz jus pela prestação dos Serviços (...)”, cujo valor exato será definido após aplicados os descontos ofertados pelas licitantes no âmbito da Concorrência, conforme apresentado na Seção 3.2 (Modelagem Jurídica do Procedimento Licitatório).

Assim, a Tarifa de Remuneração difere da Tarifa Pública, que consiste nos “(...) preços públicos pagos pelos Usuários da Rede Metroferroviária para realização de viagens exclusivamente na Rede ou com integração ao SEI e ao Sistema Complementar do STPP/RMR, nos termos do Convênio de Cooperação Técnica e Financeira, ou ainda com integração a qualquer outro sistema que venha a ser criada ou instituída na RMR, pagos pelos Usuários em dinheiro, por meio de sistemas de bilhetagem eletrônica e outros meios de pagamento que venham a ser implantados na Rede, sempre em valores iguais àqueles fixados pelo Poder Concedente”.⁹⁴ As receitas oriundas de sua cobrança serão arrecadadas diretamente pela Concessionária ou repassadas pelo SCBE ou por Sistemas de Bilhetagem Eletrônica que venham a ser por ela adotados.⁹⁵

Vale pontuar que, no âmbito dos estudos para a concepção do Projeto, foram consideradas as mais recentes discussões no Tribunal de Contas do Estado de Pernambuco a respeito da bilhetagem eletrônica, conforme exposto na Seção 5.1.2 (Normas Locais) do RT04 - Relatório de Proposição de Parâmetros Regulatórios de Referência para a Concessão. Ocorre que, apesar de toda a regulamentação conferida à gestão dos recursos financeiros do STPP/RMR pela legislação supramencionada – que, como visto, atribui a responsabilidade sobre essa gestão ao CTM – fato é que auditoria especial realizada pelo TCE-PE no âmbito do Processo Administrativo TCE-PE n.º 20100726-5 constatou que todas as atividades de comercialização, guarda, arrecadação, depósito, gestão e

⁹³ Nos seguintes termos:

15.2.1 A CONCESSIONÁRIA será remunerada mediante a Receita de Remuneração, calculada pelo produto da Tarifa de Remuneração pelo número de Usuários transportados a cada mês civil, e que será custeada pela Receita Tarifária arrecadada pela Concessionária e pela Contraprestação Pública, podendo ser tais valores somados às Receitas Extraordinárias, nos termos estabelecidos neste Contrato e na regulamentação do PODER CONCEDENTE.

⁹⁴ É o quanto dispõe a Cláusula 1.1.(lxxxv) da Minuta Contratual:

1.1. Para os fins do presente Contrato de Concessão, termos iniciados em letras maiúsculas terão os significados a eles atribuídos nos termos desta Cláusula. (...)

(lxxxv) Tarifa Pública: significa os preços públicos pagos pelos Usuários da Rede Metroferroviária para realização de viagens exclusivamente na Rede ou com integração ao SEI e ao Sistema Complementar do STPP/RMR, nos termos do Convênio de Cooperação Técnica e Financeira, ou ainda com integração a qualquer outro sistema que venha a ser criada ou instituída na RMR, pagos pelos Usuários em dinheiro, por meio de sistemas de bilhetagem eletrônica e outros meios de pagamento que venham a ser implantados na Rede, sempre em valores iguais àqueles fixados pelo PODER CONCEDENTE;

⁹⁵ É o que prevê a Cláusula 15.3.2 do Contrato:

15.3.2 As receitas oriundas da cobrança de Tarifa Pública serão arrecadadas diretamente pela CONCESSIONÁRIA ou repassadas por meio dos sistemas de bilhetagem eletrônica que vierem a ser aceitos pela CONCESSIONÁRIA, sempre de acordo com normas expedidas pelo PODER CONCEDENTE ou pela AGÊNCIA.

repassa da receita tarifária do STPP/RMR eram desempenhadas de modo precário pelo Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado de Pernambuco (“**URBANA**”), formado pelas concessionárias e permissionárias do transporte público rodoviário do Estado de Pernambuco, sem participação do CTM e em descompasso com o quanto disposto em lei.

A apuração realizada acima culminou na determinação expedida no âmbito do Acórdão n.º 1.008/2023, julgado em 20 de junho de 2023, pela Primeira Câmara do TCE-PE, de que todos os valores decorrentes das vendas de crédito eletrônico feitas pela URBANA e pelos operadores do STPP/RMR deveriam ser imediatamente transferidos às contas-garantia administradas pelo CTM, que deveria promover todas as adaptações necessárias em seus sistemas de informática e em sua estrutura administrativa para assumir a gestão e administração sobre a totalidade dos recursos da receita tarifária do STPP/RMR, em conformidade com o que exigido na Lei Estadual n.º 13.235/2007.⁹⁶

Esses pontos de atenção foram considerados na modelagem da Concessão, em que se buscou assegurar maior segurança e autonomia financeira para a Concessionária em relação aos arranjos de bilhetagem hoje existentes, de modo que a futura Concessionária, embora deva prosseguir com a utilização do SCBE gerido pelo CTM, tal como o faz atualmente a CBTU, será também livre para implantar sistemas de bilhetagem adicionais, com regulamentação e aprovação do Poder Concedente, de forma independente da gestão exercida pelo CTM no âmbito do STPP/RMR.

Assim, com relação às receitas repassadas, foram mantidos os critérios de repartição de receitas existentes antes da Concorrência, estabelecidos pelo Convênio de Cooperação Técnica e Financeira para Operacionalização do STPP/RMR, instrumento celebrado originalmente entre a CBTU e o CTM, que disciplina a integração física, operacional e tarifária entre o Sistema Complementar, o SEI e a Rede Metroferroviária, conforme mecanismo já exposto na Subseção 3.3.3 acima (*Aspectos de Integração dos Serviços*).

O valor da Tarifa Pública cobrada aos usuários para o início da Concessão será aquele cobrado atualmente para acesso à Rede, correspondente a R\$ 4,25 (quatro reais e vinte e cinco centavos), para viagens unitárias na Rede, sem integração com outros Sistemas de Transporte. O valor da Tarifa Pública a que faz jus a Concessionária, por viagem em integração com o SEI e com o Sistema Complementar do modo rodoviário do STPP/RMR é determinado pelo supramencionado Convênio de Cooperação Técnica e Financeira,⁹⁷ conforme se verá a seguir.

A repartição das receitas arrecadadas por meio de cobrança eletrônica mediante uso do VEM ou do pagamento em dinheiro da Tarifa Pública para realização de viagens em integração com o SEI ou com o Sistema Complementar será feita de modo que seja destinada à Concessionária a totalidade dos

⁹⁶ Assim dispõe a ementa do referido Acórdão:

“CTM. STPP/RMR. RECURSOS FINANCEIROS. ADMINISTRAÇÃO. SISTEMA DE COMPENSAÇÃO DE RECEITAS. GERENCIAMENTO. 1. Cabe ao GRANDE RECIFE CONSÓRCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO – CTM administrar, na forma prevista em resolução do CSTM, todos os recursos financeiros advindos do STPP/RMR, assim como gerenciar o Sistema de Compensação de Receitas, inclusive, redistribuindo as receitas entre os operadores, à vista da devida comprovação dos serviços por eles prestados, conforme previsto no item 8.1, XII e XIII, do Protocolo de Intenções que originou a empresa pública em tela, objeto do Anexo Único da Lei Estadual n.º 13.235/07.”

⁹⁷ Nos termos da Cláusula 1.1, (xxiv) do Contrato, o referido convênio consiste no “Convênio de Cooperação Técnica e Financeira para Operacionalização do STPP/RMR, conforme aditado, firmado originalmente entre a CBTU e o CTM em 16 de dezembro de 2009, tendo como objeto a disciplina da integração física, operacional e tarifária entre o Sistema Complementar e o SEI e a Rede Metroferroviária, a ser assumido pela CONCESSIONÁRIA, com a interveniência-anuência do PODER CONCEDENTE;”

valores arrecadados diretamente nos Terminais Metroferroviários a título da Tarifa Pública cobrada por viagens realizadas na Rede com integração ao SEI ou ao Sistema Complementar.⁹⁸

Com relação especificamente às viagens em integração com o SEI, a Concessionária poderá reter parcela ou a totalidade dos valores arrecadados a título de tarifa pública nos Terminais Metroferroviários por viagens realizadas exclusivamente no SEI como forma de compensação, se cabível, pelos valores arrecadados pelas operadoras do SEI em seus terminais por viagens realizadas exclusivamente na Rede Metroferroviária.⁹⁹

Ou seja, não há, atualmente, qualquer forma de repasse de valores arrecadados pelas delegatárias do STPP/RMR à Concessionária a título de repartição tarifária. No entanto, como visto na Subseção 3.3.3 acima (*Aspectos de Integração dos Serviços*), o Poder Concedente se comprometeu a estabelecer, no máximo até o término do 3º (terceiro) ano da Concessão, uma tarifa pública de valor único entre o SEI e o Sistema Metroferroviário; e implantar tarifa pública integrada entre esses modais.

Isto posto, a Tarifa de Remuneração, por sua vez, é fixada, no início da Concessão com base na Proposta Comercial apresentada pela licitante vencedora, valor que sofrerá reajuste anual a cada novo ciclo contratual contado a partir da Data Base, conforme fórmula prevista na Cláusula 15.5.1 do Contrato. Essa fórmula, que considera 80% (oitenta) por cento da variação do IPCA e 20% (vinte por cento) da variação do IGPM a cada ano contado da Data Base, reflete a composição de custos de operação (OPEX) estimados para a Concessão e sua divisão entre custos com mão de obra e demais custos de operação, respectivamente.

Além disso, a cada 5 (cinco) anos, contados da data de assunção dos Serviços, a Tarifa de Remuneração poderá ser objeto de revisão ordinária, oportunidade em que poderão ser revistos outros critérios e elementos da Remuneração e aspectos contratuais e operacionais da Concessão, com o objetivo de aferir a preservação do equilíbrio econômico-financeiro e a adequação das disposições contratuais à finalidade da Concessão, conforme será abordado na Seção 3.3.9 (*Recomposição do Equilíbrio Econômico Financeiro*).¹⁰⁰ Em todo caso, o valor da Tarifa de Remuneração revisto ou reajustado deve

⁹⁸ São os exatos termos das Cláusulas 15.3.5 e 15.3.6 do Contrato, conforme reproduzidas:

15.3.5 A remissão das receitas arrecadadas por meio da cobrança eletrônica de Tarifa Pública, a partir de viagens realizadas diretamente na Rede Metroferroviária será realizada em proveito da CONCESSIONÁRIA nos termos do Convênio de Cooperação Técnica e Financeira ou de eventual instrumento que venha a sucedê-lo, no caso do SCBE, e/ou conforme os termos de eventual sistema de bilhetagem eletrônica que venha a ser implantado pela Concessionária.

15.3.6 A repartição das receitas arrecadadas por meio da cobrança eletrônica mediante uso do VEM ou do pagamento em dinheiro da Tarifa Pública para realização de viagens em integração com o Sistema Estrutural Integrado do STPP/RMR será feita de modo que seja destinada à Concessionária a totalidade dos valores arrecadados diretamente nos Terminais Metroferroviários a título da Tarifa Pública cobrada por viagens realizadas na Rede com integração ao SEI, conforme a disciplina do Convênio de Cooperação Técnica e Financeira.”

⁹⁹ É o exato disposto pela Cláusula 15.3.7 do Contrato de Concessão, reproduzida acima.

¹⁰⁰ É o que preveem as Cláusulas 20.2.1 e 20.2.2 do Contrato de Concessão:

20.2.1 A Revisão Ordinária do Contrato será realizada a cada 5 (cinco) anos contados da Data de Assunção, com o objetivo de aferir a adequação e pertinência do Contrato à sua finalidade, entendida como a prestação dos Serviços aos Usuários no âmbito da Rede, de maneira adequada, atual e integrada, pelo menos, aos serviços integrantes do STPP/RMR, compreendendo o SEI e o Sistema Complementar.

20.2.2 Na Revisão Ordinária, poderá ser realizada qualquer modificação nos aspectos contratuais e operacionais da Concessão, incluindo, mas não se limitando, (i) aos Parâmetros de Desempenho, (ii) aos critérios de revisão e reajuste da Remuneração, (iii) à eventual necessidade ou oportunidade de inclusão de Investimentos Adicionais; e (iv) ao cronograma de realização dos Investimentos Obrigatórios e de eventuais Investimentos Adicionais; desde que de forma consensual e que, comprovadamente, seja necessária para adequar o Contrato à sua finalidade, excetuados os aspectos pertinentes ao desembolso e ao uso dos Aportes Públicos, os quais não poderão ser modificados pelas Partes.

ser implementado pelo Poder Concedente no dia de sua homologação, arcando o Poder Concedente, em caso contrário, com qualquer prejuízo incorrido pela Concessionária em decorrência do atraso na implementação do novo valor.¹⁰¹

3.3.6.2 Contraprestação Pública

Tendo em vista a possibilidade de que, ao longo da execução contratual, sejam instituídas novas gratuidades ou isenções tarifárias, expandidas as isenções existentes, ou mesmo frustradas as projeções da Receita Tarifária auferida pela Concessionária, o Contrato de Concessão incorpora a disciplina prevista pela Política Nacional de Mobilidade Urbana acerca dos déficits e superávits tarifários eventualmente observados em concessões de transporte público coletivo.¹⁰²

Para a Concessão, no caso de descasamento entre a Receita Tarifária arrecadada e o valor auferível com base na Tarifa de Remuneração – que, no caso da presente Concessão, é necessário recordar, trata-se de uma premissa do projeto, ao ser adotado o modelo de concessão patrocinada –, ficou prevista a complementação do déficit tarifário percebido por meio da Contraprestação Pública, nos termos da Lei Federal de PPPs. A Contraprestação Pública será devida a partir do início da operação comercial pela Concessionária, por meio de recursos orçamentários próprios do Poder Concedente, previsto nas Leis Orçamentárias do Estado de Pernambuco em todo o Prazo da Concessão.¹⁰³

A Contraprestação Pública será devida mensalmente à Concessionária a partir do início da sua operação comercial, mediante a emissão de documento de cobrança mensal direcionado ao Poder Concedente.¹⁰⁴ O procedimento de cobrança previsto no Contrato de Concessão envolve a emissão, pela Concessionária, de relatório contendo o descritivo dos fatores da remuneração devida no mês civil anterior, indicando: a receita tarifária arrecadada; o número de usuários efetivamente transportados na Rede Metroferroviária; os cálculos da Concessionária relativos à Receita de

¹⁰¹ É o disposto pela Cláusula 15.5.6 do Contrato de Concessão:

15.5.6 Sem prejuízo da Subcláusula 15.5.4 acima, o Poder Concedente deverá implementar, na data de sua homologação, o valor da Tarifa de Remuneração reajustado nos termos acima ou resultante de processo de reequilíbrio econômico-financeiro, conduzido conforme a Cláusula 20, e será responsável por compensar a Concessionária por quaisquer prejuízos incorridos em decorrência do atraso na implementação do novo valor da Tarifa de Remuneração, incluídos custos com a obtenção de capital de giro incorridos pela Concessionária.

¹⁰² Conforme a disciplina prevista pelo artigo 9º da Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana):

Art. 9º O regime econômico e financeiro da concessão e o da permissão do serviço de transporte público coletivo serão estabelecidos no respectivo edital de licitação, sendo a tarifa de remuneração da prestação de serviço de transporte público coletivo resultante do processo licitatório da outorga do poder público.

(...) § 3º A existência de diferença a menor entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se déficit ou subsídio tarifário.

§ 4º A existência de diferença a maior entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se superávit tarifário.

§ 5º Caso o poder público opte pela adoção de subsídio tarifário, o déficit originado deverá ser coberto por receitas extratarifárias, receitas alternativas, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrasetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte, dentre outras fontes, instituídos pelo poder público delegante.

¹⁰³ Veja-se, nesse sentido, a disciplina da Cláusula 15.6.1 do Contrato:

15.6.1 A Concessionária receberá mensalmente a Contraprestação Pública a partir do início da Operação Comercial, cujo valor será aquele necessário para cobrir o Déficit de Arrecadação verificado a cada mês civil, observada eventual dedução decorrente da incidência dos Parâmetros de Desempenho, na forma do Anexo 2-B do Contrato.

¹⁰⁴ Consoante procedimento indicado na Cláusula 15.6.3:

15.6.3. Para pagamento da Contraprestação Pública, a Concessionária deverá emitir o documento de cobrança mensal contra o Poder Concedente, observado o seguinte procedimento: (...)

Remuneração; o Déficit de Arrecadação apurado, ou eventual superávit; as Receitas Extraordinárias percebidas; os cálculos da Concessionária relativos aos Parâmetros de Desempenho; e, por fim, os cálculos da Concessionária relativos à Contraprestação Pública devida, prevendo as deduções aplicáveis, além de documentos auxiliares como memórias de cálculo, relatórios, dados e informações que se fizerem pertinentes.¹⁰⁵

Submetido o relatório de cálculo da Contraprestação Pública à Agência e ao Verificador Independente, nos termos acima descritos, esse último deverá emitir relatório aprovando os cálculos apresentados pela Concessionária ou indicando de forma fundamentada a sua discordância, apresentando os números e indicadores que entende ser corretos com relação ao mês de referência. Em correspondência, a Agência deverá aprovar o relatório de validação emitido pelo Verificador Independente, ou indicar de forma fundamentada sua discordância e apresentar os números que entende devidos acerca do período de referência, ressalvada, em todo o caso, a presunção de anuência tácita da Agência no caso de ausência de manifestação no prazo estipulado.¹⁰⁶

Nesse sentido, medido o descasamento *a menor* entre o total dos valores arrecadados pela Concessionária ao final de cada mês civil a título de Tarifa Pública e o valor a que faria jus pela prestação dos Serviços com base na Tarifa de Remuneração ("Déficit de Arrecadação"), o Poder Concedente obriga-se a complementar os valores percebidos pela Concessionária na forma da Contraprestação Pública, aplicando-se, conforme o caso, o desconto correspondendo aos Parâmetros de Desempenho.¹⁰⁷

Por outro lado, no caso de descasamento *a maior* ao término de determinado mês civil, entre o total dos valores arrecadados pela Concessionária e o valor que faria jus pela prestação dos Serviços com base na Tarifa de Remuneração, o Poder Concedente registrará em conta gráfica o montante positivo,

¹⁰⁵ Conforme procedimento indicado na Cláusula 15.6.3.1 do Contrato:

15.6.3.1 Após o término de cada mês civil de prestação dos Serviços, a partir do início da Operação Comercial, a Concessionária deverá submeter ao Verificador Independente e à Agência até o dia 7 (sete) do mês subsequente, ou, não sendo este um dia útil, até o dia útil imediatamente posterior, um relatório indicando, com referência ao mês civil anterior:

- (i) A Receita Tarifária arrecadada;*
- (ii) O número de Usuários efetivamente transportados na Rede Metroferroviária;*
- (iii) Os cálculos da Concessionária relativos à Receita de Remuneração devida pela prestação dos Serviços;*
- (iv) O Déficit de Arrecadação ou superávit eventualmente verificado;*
- (v) As eventuais Receitas Extraordinárias obtidas;*
- (vi) Os cálculos da Concessionária relativos aos Indicadores dos Parâmetros de Desempenho obtidos, conforme indicados no Anexo 2-B do Contrato;*
- (vii) Os cálculos da Concessionária relativos à Contraprestação Pública devida pela prestação dos Serviços, observadas eventuais deduções decorrentes do Coeficiente de Mensuração de Desempenho da Concessão que tenha sido atingido pela Concessionária naquele mês, na forma do Anexo 2-B do Contrato, bem como de eventual compartilhamento de Receitas Extraordinárias com o Poder Concedente, na forma da Subcláusula 17.2; e*
- (viii) Todos os documentos, relatórios, dados, informações e memoriais de cálculo necessários para a comprovação dos itens (i) a (vii), acima.*

¹⁰⁶ Consoante Cláusulas 15.6.3.4 e 15.6.3.5 do Contrato:

15.6.3.4 A Agência terá até o dia 21 (vinte e um) de cada mês subsequente ao mês civil de referência, ou, não sendo este um dia útil, até o dia útil imediatamente posterior, para aprovar o relatório de validação emitido pelo Verificador Independente ou indicar de forma fundamentada a sua discordância, apresentando os números e indicadores que entender ser corretos com relação aos Serviços prestados no mês anterior, bem como a sua repercussão sobre os valores devidos à Concessionária.

15.6.3.5 A ausência de manifestação formal da Agência no prazo previsto na Subcláusula 15.6.3.4 será reconhecida como anuência tácita ao relatório de validação apresentado pelo Verificador Independente.

¹⁰⁷ É o disposto pela Cláusula 15.4.3 do Contrato de Concessão.

o que será considerado no próximo mês em que for verificado déficit tarifário, para abatimento proporcional do valor devido pelo Poder Concedente a título de Contraprestação Pública.¹⁰⁸

3.3.6.3 Receitas Extraordinárias

Caso constatadas oportunidades de mercado, a Concessionária poderá promover a exploração de receitas extraordinárias por sua conta e risco, desde que a referida exploração não impacte em prejuízos à prestação dos Serviços, aos Bens da Concessão ou aos Parâmetros de Desempenho, consoante o previsto na Cláusula 17.1 do Contrato, mediante prévia comunicação ao Poder Concedente (as “Receitas Extraordinárias”).¹⁰⁹ Buscou-se conferir a maior liberdade ao parceiro privado para a exploração de oportunidades de negócio que garantam eficiência à Concessão, resguardando, ao Poder Concedente, por meio da Agência, a faculdade de solicitar ajustes à proposta de exploração de determinada fonte de receitas extraordinárias, bem como de vetar a iniciativa da Concessionária de forma fundamentada.¹¹⁰ Ainda, em atendimento ao artigo 11 da Lei de Concessões, o Contrato prevê a reversão das receitas extraordinárias auferidas em prol da eficiência da Concessão, que se dará por meio do compartilhamento com o Poder Concedente na proporção de 20% (vinte por cento) da receita bruta auferida a título de receitas extraordinárias, que exceder ao valor equivalente a 6% (seis por cento) da Receita de Remuneração.¹¹¹

Quanto à forma de exploração de Receitas Extraordinárias, aquelas que não dependam de investimentos adicionais pela Concessionária ou que exijam investimentos inferiores a R\$ 5.000.000,00 (cinco milhões de reais) – sendo este valor reajustado anualmente conforme o IPCA – poderão ser exploradas diretamente pela Concessionária, enquanto que Receitas Extraordinárias que demandem investimentos em valor superior ao apontado (os “Projetos Associados”) deverão ser feitos por subsidiária específica, constituída pela Concessionária para a exploração do projeto potencial de receitas,¹¹² como forma de isolar patrimonialmente a Concessionária de eventuais riscos envolvidos na exploração de atividades mais complexas das quais decorram Receitas Extraordinárias, protegendo, assim, a prestação dos Serviços, que não serão afetados por eventual insucesso de Projetos

¹⁰⁸ É o disposto pela Cláusula 15.4.4 do Contrato de Concessão.

¹⁰⁹ Assim dispõe a Cláusula 17.1 ao Contrato:

17.1. As Receitas Extraordinárias compõem a Remuneração da Concessionária, cabendo à Concessionária comunicar previamente à Agência, por escrito, com antecedência mínima de 30 (trinta) dias corridos contados para o início da atividade, a intenção de exploração de projetos que visem à obtenção de Receitas Extraordinárias, desde que não ofereçam qualquer prejuízo à prestação dos Serviços, aos Bens da Concessão e ao cumprimento dos Parâmetros de Desempenho.

¹¹⁰ Conforme Cláusula 17.1.3 do Contrato:

17.1.3 Após o recebimento da comunicação prévia indicada na Cláusula 17.1 acima, a Agência poderá, se necessário, em até 20 (vinte) dias corridos, desde que de modo fundamentado na legislação e regulamentação aplicável, em disposição deste Contrato e seus Anexos, ou em eventual necessidade de compatibilização das atividades com outras políticas públicas do Poder Concedente, (i) estabelecer condicionantes ou solicitar esclarecimentos e ajustes à proposta de exploração de Receitas Extraordinárias apresentada pela Concessionária; ou (ii) caso constate a impossibilidade de qualquer ajuste na proposta apresentada, apresentar de forma fundamentada o seu veto à proposta apresentada.

¹¹¹ Consoante Cláusula 17.2 ao Contrato:

17.2. Sempre que o montante auferido pela Concessionária a título de Receitas Extraordinárias ultrapassar o montante equivalente ao percentual de 6% (seis por cento) da Receita de Remuneração (o valor resultante do produto da Tarifa de Remuneração pelo número de passageiros transportados), o excedente deverá ser compartilhado com o Poder Concedente na razão de 20% (vinte por cento) da receita bruta auferida.

¹¹² É o que preveem as Cláusula 1.1, (Ixii) da Minuta Contratual:

(Ix) Projetos Associados: significa todas as atividades e investimentos realizados pela Concessionária para a obtenção de Receitas Extraordinárias cujo valor de investimento seja superior a R\$ 5.000.000,00 (cinco milhões de reais) na Data-Base, sendo esse valor reajustado anualmente nos mesmos termos e períodos da Tarifa de Remuneração;

Associados.¹¹³ No caso da exploração de receitas extraordinárias por meio de Projetos Associados, a iniciativa da Concessionária fica condicionada a prévia aprovação por parte do Poder Concedente, podendo a Concessionária propor regime de compartilhamento de ganhos diferenciado, desde que essencial para a viabilidade financeira do empreendimento, observado, em todo caso, o teto de compartilhamento estabelecido no Contrato.¹¹⁴

Com relação à exploração das áreas das estações da Rede Metroferroviária para a instalação de empreendimentos imobiliários, vale destacar a possibilidade de que, caso os investimentos realizados pela Concessionária não sejam integralmente amortizados até o fim do prazo contratual, o Poder Concedente venha a conceder direito real de uso das respectivas áreas, pelo prazo estritamente necessário para a referida amortização, ou, alternativamente, assegure a indenização da Concessionária.¹¹⁵

3.3.7 Garantia Pública

Para honrar as obrigações pecuniárias assumidas pelo Estado de Pernambuco no Contrato de Concessão, notadamente o pagamento da Contraprestação Pública, a minuta contratual prevê a instituição de Garantia Pública em favor da Concessionária, nos termos do artigo 8º, inciso I, da Lei Federal nº 11.079/2004 e dos artigos 17, inciso I, e 17-A da Lei Estadual nº 12.765/2005,¹¹⁶ conforme

¹¹³ Conforme previsão contida na Cláusula 17.6.1 do Contrato:

17.6.1. A exploração de Projetos Associados será realizada mediante apresentação de um plano de negócios separado pela Concessionária, o qual deverá ser aprovado pela Agência, devendo detalhar os investimentos, o modelo de negócio, as projeções de receita e os percentuais de compartilhamento do faturamento bruto gerado pelo empreendimento a serem aplicados.

¹¹⁴ Conforme Cláusula 17.6 do Contrato:

17.6. A exploração de Receitas Extraordinárias decorrentes de Projetos Associados deverá ser previamente autorizada pelo Poder Concedente, facultada a proposição pela Concessionária de regras e percentuais de compartilhamento distintos daqueles previstos na Subcláusula 17.2 acima quando essa alteração for comprovadamente imprescindível para viabilizar financeiramente a exploração da atividade, observado como limite máximo o percentual de compartilhamento com o Poder Concedente previsto naquela Subcláusula

¹¹⁵ Isso está de acordo com o disposto pela Subcláusula 17.8.2 da Minuta Contratual:

17.8.2. Caso os investimentos realizados pela CONCESSIONÁRIA para a exploração imobiliária de áreas das estações da Rede Metroferroviária, não tenham sido integralmente amortizados quando do advento do termo deste Contrato, e desde que esses investimentos tenham sido previamente aprovados pelo Poder Concedente, o PODER CONCEDENTE poderá (i) outorgar, em favor da CONCESSIONÁRIA, instrumento de concessão de direito real de uso destas áreas, estritamente pelo prazo necessário à amortização do saldo de investimentos existente; ou (ii) assegurar a indenização da Concessionária nos mesmos termos previstos na Subcláusula 19.4.6, abaixo, incluindo a possibilidade de sub-rogação do Poder Concedente ou do futuro operador dos Serviços na posição contratual da Concessionária nos instrumentos celebrados com a finalidade de explorar Receitas Extraordinárias decorrentes da realização dos Investimentos Adicionais.

¹¹⁶ Veja-se, nesse sentido, o quanto disposto pelos artigos 17 e 17-A da Lei Estadual n.º 12.765/2005, este último recentemente incluído pela Lei Estadual nº 17.218, de 15 de abril de 2021:

Art. 17. As obrigações pecuniárias contraídas pela Administração Pública em contrato de parceria público-privada poderão ser garantidas mediante:

I - vinculação de receitas, observado o disposto no inciso IV do art. 167 da Constituição Federal, garantia real, pessoal, fidejussória e seguro;

II - contratação de seguro-garantia com companhias seguradoras que não sejam controladas pelo Poder Público;

III - instituição ou utilização de fundos especiais previstos em Lei;

IV - atribuição ao parceiro privado do encargo de faturamento e cobrança de crédito do parceiro público em relação a terceiros, salvo os relativos a tributos, prevista a forma de compensação dos créditos recíprocos;

V - garantia prestada por organismos internacionais ou instituições financeiras que não sejam controladas pelo Poder Público;

VI - garantia prestada por fundo garantidor ou empresa estatal criada para esta finalidade;

definição recebida do Estado de Pernambuco para o Projeto. Desse modo, a Garantia Pública corresponde à constituição de uma conta vinculada de passagem para parcela dos recursos devidos ao Estado de Pernambuco em função de transferências obrigatórias da União por meio do Fundo de Participação dos Estados e do Distrito Federal (FPE) previsto no artigo 159 da Constituição Federal,¹¹⁷ para o adimplemento de obrigações pecuniárias assumidas pelo Poder Concedente no Contrato de Concessão, ou seja, trata-se de um fluxo financeiro inicial que poderá ser destinado à Concessão, em caso de utilização da garantia, para posterior liberação do valor excedente ao Tesouro do Estado de Pernambuco.

Ressalta-se que a utilização de recursos do FPE para o adimplemento de obrigações pecuniárias em contratos de PPP é prática já consolidada pelo Estado de Pernambuco, sendo esse mecanismo empregado também no Contrato de Concessão nº 015.2021, para a concessão patrocinada dos terminais e estações do STPP/RMR, e no Contrato de Concessão Administrativa nº 001.2022, para a implantação de usina fotovoltaica no Estado de Pernambuco.¹¹⁸

A despeito da utilização do FPE nas parcerias acima, ressalta-se que, conforme verificado no decorrer dos estudos que fundamentaram o Projeto, o Fundo constitui fonte suficiente de recursos para o adimplemento de obrigações pecuniárias em contratos de parceria celebrados pelo Estado. Aliás, destaca-se que o artigo 17-A da Lei Estadual nº 12.765/2005, que autoriza o Estado de Pernambuco a segregar recursos provenientes das transferências obrigatórias da União para garantia em contratos de parceria público-privada, expressamente limita o percentual de utilização de recursos do FPE para esses fins em 3,5% (três inteiros e cinquenta centésimos por cento).

Assim, com base nas leis orçamentárias mais recentes publicadas até a data de fechamento deste Relatório, o Estado de Pernambuco arrecadou, a título de recursos do FPE, R\$ 11.059.216.623,62 (onze bilhões, cinquenta e nove milhões duzentos e dezesseis mil seiscentos e vinte e três reais e sessenta e dois centavos) em 2023; R\$ 12.881.879.648,65 (doze bilhões oitocentos e oitenta e um milhões oitocentos e setenta e nove mil seiscentos e quarenta e oito reais e sessenta e cinco centavos) em 2024; e R\$ 3.788.112.771,05 (três bilhões setecentos e oitenta e oito milhões cento e doze mil setecentos e setenta e um reais e cinco centavos) em 2025, até a data de fechamento deste Relatório.

VII - repasse de garantias do Governo Federal através de convênios, protocolos ou outros contratos administrativos, advindos de Programas de Incentivo ao desenvolvimento de atividades prioritárias, visando o melhoramento no atendimento e universalização dos serviços públicos;

VIII - outros mecanismos admitidos em Lei.

Art. 17-A. A administração pública estadual fica autorizada a vincular até 3,5% (três e meio por cento) da receita mensal do Fundo de Participação dos Estados e do Distrito Federal - FPE ao pagamento de obrigações pecuniárias estabelecidas em contratos de parceria público-privada, firmados no âmbito do Programa de Parcerias Estratégicas de Pernambuco-PPPE.

§ 1º A receita de que trata o caput poderá ser transferida pela instituição financeira repassadora do FPE para conta vinculada, em nome da Agência de Desenvolvimento Econômico de Pernambuco - AD Diper, a quem competirá adimplir as obrigações pecuniárias decorrentes de contratos de parceria público-privada, nos termos e periodicidade neles previstos, mediante transferência direta ao parceiro privado.

§ 2º Os recursos ficarão segregados na conta vinculada de que trata o §1º e serão utilizados exclusivamente para adimplir as obrigações decorrentes de contratos de parceria público-privada.

§ 3º O saldo remanescente dos recursos retidos, após o pagamento das obrigações públicas, será na mesma periodicidade transferido ao tesouro estadual.

¹¹⁷ Nos seguintes termos:

Art. 159. A União entregará:

I - do produto da arrecadação dos impostos sobre renda e proventos de qualquer natureza e sobre produtos industrializados e do imposto previsto no art. 153, VIII, 50% (cinquenta por cento), da seguinte forma:

a) vinte e um inteiros e cinco décimos por cento ao Fundo de Participação dos Estados e do Distrito Federal; (...)

¹¹⁸ Conforme previsto, respectivamente, nas Cláusulas 32.1 e 34.1 dos referidos Contratos.

Aplicando-se o teto de vinculação indicado na Lei Estadual nº 12.765/2005 (3,5% - três e meio por cento) ao valor da rubrica consolidada da lei orçamentária mais recente – a Lei Orçamentária Anual de 2024 –, chega-se ao montante de R\$ 450.865.787,70 (quatrocentos e cinquenta milhões oitocentos e sessenta e cinco mil setecentos e oitenta e sete reais e setenta centavos), correspondendo a uma média de disponibilidade mensal de recursos de R\$ 37.572.148,97 (trinta e sete milhões quinhentos e setenta e dois mil cento e quarenta e oito reais e noventa e sete centavos) disponível para garantia de adimplemento em contratos de parceria público-privada pelo Estado de Pernambuco. Finalmente, descontados os valores mais recentes dispendidos nos demais contratos de parceria acima indicados,¹¹⁹ conclui-se pela disponibilidade anual de R\$ 372.842.471,64 (trezentos e setenta e dois milhões, oitocentos e quarenta e dois mil quatrocentos e setenta e um reais e sessenta e quatro centavos) para a constituição de novas garantias públicas – valor suficiente para fazer frente às obrigações pecuniárias de pagamento da Contraprestação Pública assumidas pelo Estado de Pernambuco no âmbito do Contrato de Concessão.

A esse respeito, vale destacar que os contratos de garantia celebrados entre o Estado de Pernambuco e as outras duas concessionárias de PPP acima indicadas preveem, em uma situação de escassez de recursos oriundos do FPE, ordem de prioridade para o pagamento das obrigações pecuniárias das PPPs com base na anterioridade dos projetos. Desse modo, enquanto prosseguirem os demais projetos concessórios que já foram celebrados, a Concessão entraria na terceira ordem de prioridade para recebimento desses recursos, seguida, se o caso, por eventuais outros projetos concessórios que vierem a ser celebrados após a assinatura do Contrato de Concessão pelo Estado de Pernambuco. Como visto acima, essa ordem de prioridade não prejudica atualmente a disponibilidade de recursos para adimplemento das obrigações pecuniárias de pagamento da Contraprestação Pública no âmbito da Concessão, dada a suficiência atual dos valores residuais vinculados às garantias de PPP do Estado de Pernambuco para essa finalidade.

Ressalva-se que os montantes brevemente acima calculados se prestam apenas a fins referenciais, tratando-se de valores estimados que podem ainda sofrer oscilações, para mais ou para menos, a depender dos volumes das transferências obrigatórias da União devidas ao Estado de Pernambuco em cada ano a título de quota-parte do FPE, ou mesmo das obrigações pecuniárias assumidas pelo Estado de Pernambuco nos demais contratos de parceria público-privada que utilizam desse mecanismo.

Nesse sentido, será previsto na forma do Anexo 8 ao Contrato de Concessão a *Minuta de Contrato de Agente de Pagamento e Garantia e Administração de Contas*. Vale pontuar que o referido contrato segue a prática empregada pelo Estado de Pernambuco em suas mais recentes parcerias público-privadas, e cuida da nomeação de instituição financeira de reputação ilibada para a manutenção, gestão e, se necessário, desembolso, dos recursos provenientes do FPE depositados em conta vinculada mantida junto ao Agente de Administração de recursos, destinados ao adimplemento das obrigações pecuniárias inadimplidas pelo Poder Concedente.

Observado o critério de anterioridade acima previsto entre as PPPs já firmadas pelo Estado de Pernambuco, a modelagem proposta contempla a abertura de uma conta vinculada de passagem (de trânsito) específica para a Concessão, que receberá mensalmente um valor fixo definido contratualmente que seja, no mínimo, suficiente para o pagamento mensal da Contraprestação Pública (a “Conta Garantia” e a “Parcela Mensal Garantida”, respectivamente).

¹¹⁹ Com base em atas de prestação de contas da Agência de Desenvolvimento do Estado de Pernambuco de 2022 e 2021, responsável pelo desembolso de valores das contas vinculadas ao FPE, registram-se os valores de contraprestação mensal máxima dos demais contratos de Parceria Público Privada do Estado de Pernambuco de R\$ 4.460.000,00 (quatro milhões e quatrocentos e sessenta mil reais), no âmbito do Contrato de Concessão n.º 015.2021, para a concessão patrocinada dos terminais e estações do STPP/RMR; e R\$ 2.041.943,00 (dois milhões quarenta e um mil novecentos e quarenta e três reais) correspondentes ao Contrato de Concessão Administrativa n.º 001.2022.

Essa conta vinculada será aberta em nome da Agência de Desenvolvimento Econômico de Pernambuco S.A. (“ADEPE”), entidade integrante da Administração Pública indireta do Estado de Pernambuco, instituída pela Lei Estadual nº 16.440, de 30 de outubro de 2018, que assume funções relativas à gestão dos recursos oriundos do FPE para pagamento de obrigações pecuniárias do Estado assumidas no âmbito de contratos de parceria público-privada, conforme previsto na Lei Estadual nº 12.765/2005 e do Decreto Estadual nº 51.209, de 22 de julho de 2021, mas será movimentada exclusivamente pela instituição financeira depositária – o Agente de Pagamento –, conforme as regras pré-fixadas no âmbito do Contrato de Nomeação de Agente de Pagamento e Garantia que será anexo ao Contrato de Concessão.

Dessa forma, caberá ao Agente de Pagamento receber mensalmente notificação da ADEPE com os valores efetivos a serem transferidos à Concessionária em função do Contrato de Concessão, transferi-los à conta de livre movimentação da Concessionária e devolver o saldo remanescente da Parcela Mensal Garantida que não tiver sido utilizado à conta do tesouro estadual, de modo que, após o pagamento dos valores devidos, não permanecerão depositados na Conta Garantia quaisquer valores – por isso a natureza de conta de trânsito ou passagem.

Além do expediente acima descrito, que poderá ser utilizado para o pagamento regular da Contraprestação Pública à Concessionária (isto é, das obrigações vincendas), a modelagem proposta contempla a possibilidade de utilização dos valores da Conta Garantia também para o pagamento de eventuais obrigações vencidas e não pagas pelo Poder Concedente (isto é, em caso de inadimplemento). Nesse caso, o contrato de nomeação de agente de pagamentos contempla a permissão prévia da ADEPE para que a Concessionária notifique diretamente o Agente de Pagamento para realização do pagamento dos valores em atraso, podendo utilizar os mesmos recursos como garantia no caso de inadimplemento.¹²⁰

Entende-se que a possibilidade contratual de utilização da conta especial vinculada também no caso de inadimplemento – além de sua utilização no fluxo de regular de pagamento – é um elemento muito relevante para conferir segurança financeira ao investidor privado, dado o risco existente no caso em que a ADEPE, por qualquer motivo, deixar de notificar ou notificar com erro ou com atraso o Agente de Pagamento para pagamento dos valores devidos a título de Contraprestação Pública.

Até o momento de fechamento deste Relatório, não havia sido definido pelos entes públicos um mecanismo de garantia para o pagamento das obrigações pecuniárias do Poder Concedente relativas aos Aportes Públicos, muito embora se entenda que sua eventual incorporação posterior ao projeto teria o condão de promover maior segurança jurídica e financeira ao futuro investidor.

3.3.8 Aportes Públicos

Como forma de garantir e potencializar a melhoria e requalificação da Rede Metroferroviária, ao mesmo tempo em que é garantido o equilíbrio econômico-financeiro da Concessão, serão alocados recursos públicos na Concessão, potencialmente oriundos da União, para a realização dos Investimentos Obrigatórios: os Aportes Públicos.¹²¹

¹²⁰ Entende-se não haver vedação a essa sistemática na redação atual do Decreto Estadual nº 51.029, de 22 de julho de 2021, que não impede eventual delegação do ato de notificação do Agente de Pagamento pela ADEPE a outra entidade, como a própria concessionária, mediante permissão expressa no próprio contrato de garantia. De todo modo, para mitigar risco de eventual questionamento a esse respeito, seria vantajosa eventual alteração do Decreto Estadual nº 51.029/2021, sobretudo em seu artigo 4º, § 2º, que tornasse expressa a autorização para arranjos distintos de notificação que sejam previamente anuídos pela ADEPE.

¹²¹ Assim são definidos os Aportes Públicos pela Subcláusula 1.1, (vii) da Minuta Contratual:

1.1. (...) (vii) *Aportes Públicos: significa o montante de R\$ 3.209.600.000,00 (três bilhões, duzentos e nove milhões e seiscentos mil reais), na Data-Base, depositado gradualmente junto ao AGENTE DE ADMINISTRAÇÃO DE RECURSOS, em conta especial vinculada (tipo escrow), para utilização exclusivamente no custeio dos*

Conforme introduzido pela Seção 3.1.1 acima (“*Concessão patrocinada de Serviços Públicos*”), os Aportes Públicos consistirão em um montante de valor pré-determinado e fixo para todo o Prazo da Concessão, que será paulatinamente transferido pela União à conta vinculada de tipo *Escrow*, conforme diretriz informada pela SEPPI.

O Estado de Pernambuco, na qualidade de Poder Concedente, manterá a integralidade da parcela do aporte recebido da União a título de Aportes Públicos em conta especial vinculada (*escrow*) de sua titularidade, mantida junto ao Agente de Administração de Recursos, que somente poderá movimentar os recursos da conta vinculada para desembolso em favor da Concessionária na medida em que forem comprovadamente cumpridos os marcos de investimentos indicados no Anexo 1G (Eventograma) ao Contrato.

Como titular da conta vinculada, todos os custos atrelados à contratação do Agente de Administração de Recursos correrão às expensas do Poder Concedente, que, em todo caso, deverá contratar Instituição Financeira Nacional de Primeira Linha ou instituição financeira controlada pela União. Do mesmo modo, a substituição do Agente de Administração de Recursos somente será possível mediante prévia notificação à Concessionária e atendidas as qualificações da instituição financeira acima indicadas.¹²²

Nesses termos, o Contrato de Administração de Recursos contará com condição suspensiva que condiciona a produção de seus efeitos à posterior adesão da Concessionária, enquanto beneficiária final dos recursos, que então passará a integrar o Contrato na forma do Anexo 6.

Os desembolsos dos valores depositados na conta vinculada de movimentação restrita só poderão ser realizados pelo(s) Agente(s) de Administração de Recursos Públicos após a emissão do respectivo atestado de conclusão pelo Certificador Independente, indicando a conclusão da medição a que se refere o respectivo marco contratual. Em todo caso, tal atestado deverá ser ratificado pela Agência, para que os valores devidos sejam finalmente liberados à Concessionária.¹²³

Os Aportes Públicos destinados à realização de Investimentos Obrigatórios somente poderão ser utilizados para este fim, e serão liberados à medida que os marcos determinados pelo Anexo 1 da Minuta Contratual forem alcançados, conforme os prazos estabelecidos no referido anexo.¹²⁴

Essa destinação específica dos recursos dos Aportes Públicos decorre diretamente da Lei Federal de PPP, segundo a qual os aportes públicos realizados em concessões administrativas e patrocinadas

Investimentos Obrigatórios, a serem liberados e transferidos à Concessionária na exata medida em que sejam alcançados os marcos determinados pelo Anexo 1-G – Eventograma, conforme a sistemática prevista neste Contrato e no Anexo 6 – Contrato de Administração dos Recursos de Aporte celebrado com o Agente de Administração de Recursos;

¹²² Consoante Cláusula 16.3.5 do Contrato:

16.3.5 Todos os custos associados à contratação do Agente de Administração de Recursos correrão às expensas do Poder Concedente, que o contratará nos termos do Anexo 6 – Contrato de Administração dos Recursos de Aporte, com interveniência-anuência da União, e a substituição do Agente de Administração de Recursos somente será permitida após notificação à Concessionária em que sejam indicados os motivos da substituição e desde que o substituto também seja uma Instituição Financeira Nacional de Primeira Linha ou instituição financeira controlada pela União.

¹²³ Consoante Cláusula 16.3.14 do Contrato:

16.3.14 O Agente de Administração de Recursos desembolsará cada uma das parcelas devidas dos Aportes Públicos se e somente se a Concessionária apresentar a comprovação de conclusão do respectivo marco contratual de execução dos Investimentos Obrigatórios, devidamente atestada pelo Certificador Independente e pela Agência.

¹²⁴ É o quanto disposto na Cláusula 16.3.6 do Contrato:

16.3.6 Os recursos destinados ao pagamento dos Aportes Públicos somente poderão ser utilizados para os Investimentos Obrigatórios e serão desembolsados pelo Agente Administrador de Recursos somente quando comprovadamente alcançados os marcos constantes do Anexo 1-G – Eventograma.

destinados à amortização de investimentos em obras ou bens reversíveis não são contabilizados para fins de cálculo da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido, da Contribuição para o PIS/Pasep, da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social e da Contribuição Previdenciária sobre a Receita Bruta.¹²⁵ Desse modo, busca-se garantir maior eficiência aos recursos que transitam pela Concessão, bem como assegurar a maior atratividade da Concorrência, que contará com benefícios tributários garantidos em lei.

Dessa forma, ressalva-se que os Aportes Públicos destinados aos Investimentos Obrigatórios não integram a Remuneração da Concessionária também para fins negociais, uma vez que tais recursos têm destinação exclusivamente vinculada no âmbito da Concessão, de modo que o Contrato de Concessão deverá vedar a instituição de qualquer ônus sobre tais recursos.¹²⁶

A sistemática de depósito dos recursos federais destinados à composição dos Aportes Públicos na conta vinculada indicada no Contrato prevê que tais recursos serão gradualmente disponibilizados na conta especial vinculada de titularidade do Poder Concedente, com maior concentração nos primeiros 36 (trinta e seis) meses contados do início da contagem do prazo da Concessão. Como garantia de segurança da efetiva aplicação dos recursos destinados para Aportes Públicos, a partir do 2º (segundo) ano contado da emissão da Ordem de Início, a disponibilização dos valores devidos para Aporte Público na Conta Vinculada depende da necessidade de conclusão dos investimentos anteriores e realização dos respectivos pagamentos dos Aportes Públicos à Concessionária que alcancem conjuntamente, no mínimo, 80% (oitenta por cento) dos valores totais dos marcos contratuais relativos aos 12 (doze) meses imediatamente antecedentes para a realização.

Por fim, ressalta-se que, por meio do Contrato de Concessão, o Poder Concedente assume integral responsabilidade pelo pagamento dos Aportes Públicos devidos à Concessionária nos prazos, valores e condições estabelecidos, ainda que o Estado de Pernambuco não receba devidamente parcela ou a totalidade dos recursos destinados ao pagamento dos Aportes Públicos, pela União ou eventuais terceiros.¹²⁷

Nesse sentido, quando do desembolso dos Aportes Públicos para a Concessionária, o Poder Concedente deverá assegurar que os valores devidos deverão estar sempre atualizados

¹²⁵ Conforme artigo 6º da Lei Federal de PPPs:

Art. 6º A contraprestação da Administração Pública nos contratos de parceria público-privada poderá ser feita por: (...) § 2º O contrato poderá prever o aporte de recursos em favor do parceiro privado para a realização de obras e aquisição de bens reversíveis, nos termos dos incisos X e XI do caput do art. 18 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, desde que autorizado no edital de licitação, se contratos novos, ou em lei específica, se contratos celebrados até 8 de agosto de 2012.

§ 3º O valor do aporte de recursos realizado nos termos do § 2º poderá ser excluído da determinação:

I - do lucro líquido para fins de apuração do lucro real e da base de cálculo da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido - CSLL; e

II - da base de cálculo da Contribuição para o PIS/Pasep e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - COFINS.

III - da base de cálculo da Contribuição Previdenciária sobre a Receita Bruta - CPRB devida pelas empresas referidas nos arts. 7º e 8º da Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011, a partir de 1º de janeiro de 2015.

¹²⁶ É o disposto pela Subcláusula 16.3.17 da Minuta Contratual:

16.3.17 Os recursos provenientes dos Aportes Públicos não integram a Remuneração da Concessionária, nem os Recursos da Concessionária e não poderão ser oferecidos em garantia ou de qualquer forma onerados.

¹²⁷ Consoante Cláusula 16.3.3.1 do Contrato de Concessão:

16.3.3.1 O Poder Concedente assegurará que os valores indicados no Anexo 1-G – Eventograma para o pagamento dos Aportes Públicos estarão disponíveis na conta especial vinculada indicada acima nos montantes e prazos previstos naquele Anexo, observados os procedimentos contidos neste Contrato de Concessão.

monetariamente desde a Data Base até a data do efetivo desembolso. Conforme orientação da SEPPI e do Estado de Pernambuco, essa atualização deverá observar a variação do IPCA no período.¹²⁸

A título de contextualização e esclarecimento, muito embora não se trate de tema afeto à disciplina jurídico-contratual da Concessão, vale destacar que a União e o Estado estabeleceram acordo para que a União contribua com recursos financeiros para o custeio dos Aportes Públicos que serão pagos pelo Poder Concedente à Concessionária - conforme a sistemática prevista no Contrato de Concessão e em seus Anexos, com destaque para o Eventograma. Este apoio financeiro se efetivará nos termos das normas regentes do Programa de Aceleração de Crescimento – PAC (Lei Federal nº 11.578, de 26 de novembro de 2007; Decreto Federal nº 11.855, de 26 de dezembro de 2023; Portaria Conjunta MGI/MF/CGU nº 32, de 4 de junho de 2024, entre outras) e será formalizado pela celebração de um Termo de Compromisso próprio entre a União e o Estado para reger a disponibilização gradual desses recursos.

Como os valores dos Aportes Públicos indicados nos estudos de modelagem estão referenciados à Data-Base, e o Estado de Pernambuco precisará pagá-los à Concessionária devidamente reajustados conforme o índice previsto em Contrato (o IPCA), a União e o Estado acordaram que o valor total de recursos a serem transferidos pela União será indicado no Termo de Compromisso desde o início, considerando o valor nominal dos Aportes Públicos indicados nos estudos de modelagem acrescido dos valores adicionais estimados para custear os reajustamentos inflacionários devidos até o efetivo desembolso dos Aportes Públicos à Concessionária, seguindo os prazos e marcos previstos no Eventograma. Com isso, o Termo de Compromisso não deverá prever novos reajustamentos, pois seu valor já contemplará a estimativa inflacionária durante o período de aportes federais. Por indicação da SEPPI, essa estimativa inflacionária deverá considerar as projeções futuras do IPCA constantes do Projeto de Lei de Diretrizes Orçamentárias para o exercício de 2026, ou outra base semelhante mais atualizada que estiver disponível no momento da assinatura do termo de compromisso.¹²⁹

Vale reiterar e destacar que, como a União não será parte do Contrato de Concessão, o Estado de Pernambuco permanecerá como único responsável, perante a Concessionária, pelo pagamento integral, tempestivo e devidamente reajustado dos Aportes Públicos após a conclusão de cada marco dos Investimentos Obrigatórios. Desse modo, se, por qualquer motivo, os valores aportados pela União nos termos do Termo de Compromisso se tornarem insuficientes para custear os Aportes Públicos devidos à Concessionária, o Estado será integralmente responsável, perante a Concessionária, por disponibilizar recursos adicionais na Conta Vinculada para o cumprimento dessa finalidade.¹³⁰

3.3.9 Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro

O equilíbrio econômico-financeiro da Concessão será preservado por diferentes mecanismos, em especial (i) o reajuste anual da Tarifa de Remuneração, conforme abordado na Seção 3.3.6.1 (*Receita de Remuneração*); (ii) a revisão ordinária; e (iii) a revisão extraordinária.

¹²⁸ Conforme previsto na Cláusula 16.3.3.4 do Contrato de Concessão:

16.3.3.4 Todos os valores de Aportes Públicos indicados no Anexo 1-G – Eventograma estão referenciados na Data-Base, de modo que o Poder Concedente assegurará que esses valores serão atualizados anualmente pela variação do IPCA verificada entre a Data-Base e o último aniversário da Data-Base ocorrido até o momento do seu efetivo desembolso à Concessionária, nos termos da Cláusula 16.3.3.1 acima, observado que a Concessionária não fará jus a qualquer atualização monetária do valor dos Aportes Públicos que decorra exclusivamente de atraso imputável à Concessionária no cumprimento dos marcos contratuais indicados no respectivo Anexo 1-G.

¹²⁹ Na data de fechamento deste Relatório, o respectivo PLDO encontra-se disponível em <<https://www.gov.br/planejamento/pt-br/assuntos/orcamento/orcamentos-anuais/2026/pldo/3-anexo-iv-2-anexo-de-metas-fiscais-anuais.pdf>> (Acesso em 17/10/2025).

¹³⁰ Conforme se extrai do disposto nas Cláusulas 16.3.3.1 e 16.3.3.4 do Contrato de Concessão, acima transcritas.

Entre os mecanismos de preservação do equilíbrio econômico-financeiro, a revisão ordinária ocorrerá a cada 5 (cinco) anos contados da data de assunção dos Serviços pela Concessionária, com o objetivo de verificar a adequação e pertinência do Contrato à sua finalidade, entendida como a prestação dos Serviços aos usuários de maneira adequada, atual e integrada aos demais Sistemas de Transporte elencados na Seção 3.3.3 (*“Aspectos de Integração dos Serviços”*) deste Relatório.¹³¹ Para tanto, poderá ser realizada qualquer modificação nos aspectos contratuais e operacionais da Concessão, incluindo os parâmetros de desempenho; critérios de revisão e reajuste da Remuneração; eventual necessidade de inclusão de Investimentos Adicionais; o cronograma de realização dos Investimentos Obrigatórios, excetuados os aspectos pertinentes aos Aportes Públicos, que não podem ser alterados pelas Partes.¹³²

A revisão extraordinária, por sua vez, poderá ocorrer a qualquer momento da execução contratual, por iniciativa do Poder Concedente ou por solicitação da Concessionária, desde que identificada a ocorrência de evento que rompa o equilíbrio econômico-financeiro da Concessão inicialmente estabelecido (um *“Evento de Desequilíbrio”*).¹³³

Para garantir a maior flexibilidade nos pleitos de reequilíbrio econômico financeiro, a recomposição se dará por metodologia de fluxo de caixa marginal aplicada especificamente sobre o evento que deu causa ao desequilíbrio econômico financeiro.¹³⁴ Conforme orientação recebida para o projeto pelo BNDES, foi definida como taxa de desconto aplicável no fluxo de caixa marginal uma taxa que mantém fixa a diferença do WACC atual do projeto (10,16% real) para a NTN-B de 10 (dez) anos vigente, mantendo o prêmio de risco sobre ela, conforme metodologia recentemente adotada no Edital do Túnel Santos-Guarujá.¹³⁵

¹³¹ Conforme Cláusula 20.2.1 do Contrato:

20.2.1 A Revisão Ordinária do Contrato será realizada a cada 5 (cinco) anos contados da Data de Assunção, com o objetivo de aferir a adequação e pertinência do Contrato à sua finalidade, entendida como a prestação dos Serviços aos Usuários no âmbito da Rede, de maneira adequada, atual e integrada, pelo menos, aos serviços integrantes do STPP/RMR, compreendendo o SEI e o Sistema Complementar.

¹³² É o que prevê a Cláusula 20.2.2 do Contrato de Concessão:

20.2.2 Na Revisão Ordinária, poderá ser realizada qualquer modificação nos aspectos contratuais e operacionais da Concessão, incluindo, mas não se limitando, (i) aos Parâmetros de Desempenho, (ii) aos critérios de revisão e reajuste da Remuneração, (iii) à eventual necessidade ou oportunidade de inclusão de Investimentos Adicionais; e (iv) ao cronograma de realização dos Investimentos Obrigatórios e de eventuais Investimentos Adicionais; desde que de forma consensual e que, comprovadamente, seja necessária para adequar o Contrato à sua finalidade, excetuados os aspectos pertinentes ao desembolso e ao uso dos Aportes Públicos, os quais não poderão ser modificados pelas Partes.

¹³³ Assim dispõem as Cláusulas 20.3.1 e 20.3.3 do Contrato:

20.3.1 A Concessionária somente poderá solicitar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro nas hipóteses previstas na Subcláusula 19.3, desde que o evento ocorrido efetivamente altere as condições originalmente pactuadas. (...)

20.3.3 O Poder Concedente poderá efetuar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro quando cabível, nos termos da lei e observada a alocação de riscos constante deste Contrato.

¹³⁴ Conforme Cláusula 20.3.2 do Contrato:

20.3.2 Na hipótese prevista na Subcláusula 20.3.1, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato será feita com base no fluxo de caixa marginal da Concessão.

¹³⁵ Nos seguintes termos do Edital de Concorrência Internacional nº 01/2025 do Estado de São Paulo:

24.5.3. A Taxa de Desconto real anual a ser utilizada no cálculo do Valor Presente de que tratam as Cláusulas 24.3.2, 24.3.3, 24.3.4.1 e 24.4.1 será composta pela média diária no período dos últimos 12 (doze) meses da taxa bruta de juros de venda das Notas do Tesouro IPCA+ com juros Semestrais (NTN-B) ou, na ausência deste, outro que o substitua, ex-ante a dedução do Imposto de Renda, com vencimento em 15/05/2055 ou vencimento mais compatível com a data do termo contratual, publicada pela Secretaria do Tesouro Nacional, apurada no início de cada ano contratual, acrescida de um spread ou sobretaxa sobre os juros equivalente a 3,55 p.p. (três vírgula cinquenta e cinco pontos percentuais) ao ano, base 252 (duzentos e cinquenta e dois) dias úteis, de acordo com a seguinte fórmula: (...)

Quanto à temporalidade dos pleitos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, as Partes poderão propor a revisão extraordinária em até 5 (cinco) anos contados da ocorrência do referido Evento de Desequilíbrio ou da materialização dos seus efeitos, a partir de quando decairá o direito de pleitear o reequilíbrio que não tiver sido apresentado à outra Parte, observado, em todo caso, o efeito retroativo de no máximo 180 (cento e oitenta) dias.¹³⁶

A fim de evitar o acúmulo de pleitos de reequilíbrio de menor monta que não representam impacto relevante sobre o equilíbrio econômico-financeiro da Concessão, e assegurar o processamento mais eficiente desses pleitos, o Contrato de Concessão restringiu a possibilidade de pleitear Revisão Extraordinária às hipóteses em que o(s) Evento(s) de Desequilíbrio que fundamenta(m) o pleito de recomposição represente(m), isoladamente ou em conjunto, valores superiores a 5% (cinco por cento) da Receita de Remuneração obtida pela Concessionária nos 12 (doze) meses imediatamente anteriores à data de conhecimento ou materialização dos efeitos do respectivo Evento de Desequilíbrio (ou do primeiro Evento, no caso de acúmulo de pleitos),¹³⁷ deixando que os Eventos de Desequilíbrio que não alcancem esse montante sejam processados no âmbito da Revisão Ordinária seguinte, assegurada em todo caso a suspensão dos prazos limitadores de efeitos retroativos e de decadência do direito ao reequilíbrio acima indicados quando houver a postergação do pleito devido à falta de atingimento aos critérios materiais estabelecidos.¹³⁸

Quando o pleito se der por iniciativa da Concessionária, essa deverá instruir o pedido com todas as informações e documentos exigidos pelo Contrato de Concessão e eventuais regulamentos pertinentes, voltados à demonstração da ocorrência de um Evento de Desequilíbrio.¹³⁹ O pleito

¹³⁶ É o que dispõem as Subcláusulas 20.4.4 do Contrato:

20.4.4 A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato não poderá importar efeito retroativo superior a 180 (cento e oitenta) dias da data da apresentação do pleito ou da comunicação, e a Parte decairá do direito de pleitear o reequilíbrio se não apresentá-lo à outra Parte no prazo máximo de 5 (cinco) anos contados da data de conhecimento ou de materialização dos efeitos do Evento de Desequilíbrio.

¹³⁷ Conforme Cláusula 20.4.5 do Contrato:

20.4.5 Uma Parte somente apresentará um pleito de reequilíbrio econômico-financeiro à outra Parte quando este pleito versar sobre um Evento de Desequilíbrio ou conjunto de Eventos de Desequilíbrio cujos efeitos financeiros imediatos sejam superiores a 5% (cinco por cento) da Receita de Remuneração obtida pela Concessionária nos 12 (doze) meses imediatamente anteriores à data de conhecimento ou materialização do respectivo Evento de Desequilíbrio ou, quando versar sobre um conjunto de eventos, à data de conhecimento ou materialização do primeiro Evento de Desequilíbrio.

¹³⁸ Conforme Cláusula 20.4.6 do Contrato:

20.4.6 Caso ocorra um Evento de Desequilíbrio que isoladamente não atinja os efeitos financeiros mínimos indicados na Cláusula 20.4.5 acima, a Parte prejudicada deverá aguardar (i) até que o efeito financeiro mínimo tenha sido atingido, em virtude dos impactos prolongados desse mesmo Evento de Desequilíbrio ou da sua acumulação com os impactos provocados por outro(s) Evento(s) de Desequilíbrio subsequente(s); ou (ii) até a próxima Revisão Ordinária, observada em ambos os casos a suspensão dos prazos limitadores de efeitos retroativos e de decadência do direito ao reequilíbrio previstos na Cláusula 20.4.4 quando o pleito decorrente de um Evento de Desequilíbrio for postergado em virtude do não atingimento do critério de materialidade previsto nesta Cláusula.

¹³⁹ É o que dispõe a Cláusula 20.4.1 do Contrato de Concessão:

20.4.1 Quando o pedido de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro for iniciado pela CONCESSIONÁRIA, deverão ser obedecidos os seguintes procedimentos:

(i) Apresentação do pedido de recomposição juntamente a relatório técnico ou laudo pericial, demonstrando o impacto da ocorrência;
(ii) Apresentação do pedido de recomposição juntamente a todos os documentos necessários à demonstração do cabimento do pleito, podendo o PODER CONCEDENTE, ainda, solicitar laudos econômicos específicos, elaborados por entidades independentes; e
(iii) Satisfação, por conta e risco da CONCESSIONÁRIA, de todos os custos com diligências e estudos necessários à plena instrução do pedido de recomposição.

iniciado pelo Poder Concedente, por sua vez, deverá ser comunicado à Concessionária juntamente com cópia dos laudos e estudos pertinentes.¹⁴⁰

Após apreciar e decidir o pleito de recomposição econômico-financeira, o Poder Concedente deverá adotar as medidas que julgar adequadas para preservar o equilíbrio econômico-financeiro inicialmente pactuado, incluindo, mas sem limitação a (i) modificação da Tarifa de Remuneração; (ii) modificação da Contraprestação Pública devida; (iii) modificação do Prazo do Contrato, respeitados os limites legais; (iv) ressarcimento à Concessionária, dos investimentos, custos ou despesas adicionais efetivamente incorridos ou do valor equivalente da receita prejudicada; ou (v) modificação de obrigações contratuais da Concessionária, de forma proporcional e, preferencialmente, diretamente relacionada ao evento provocador da recomposição.

A disciplina sugerida para o Contrato de Concessão adota formas de recomposição do equilíbrio contratual propositalmente amplas, de modo a possibilitar que o Poder Concedente e a Concessionária adotem aquela que melhor sirva à prestação dos Serviços e que seja mais adequada para recompensar o desequilíbrio constatado. Contudo, há limites quanto às formas de recomposição, sendo vedadas alterações na alocação de riscos entre as Partes constante do Contrato.¹⁴¹

Todo o procedimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro deverá ser concluído em prazo não superior a 120 (cento e vinte) dias, ressalvada a hipótese, devidamente justificada, em que seja necessária a prorrogação para complementação da instrução.¹⁴²

Por fim, considerando os mais recentes parâmetros regulatórios para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em concessões públicas, a pedido do Estado de Pernambuco, a Minuta de Contrato de Concessão adotou mecanismos de reequilíbrio cautelar, em linha com o quanto disposto na Resolução nº 87, de 04 de junho de 2024, do Conselho Gestor do Programa de Parcerias Estratégicas de Pernambuco (“CPPE”).¹⁴³ Nesse sentido, será facultado à Agência Reguladora, de ofício ou mediante provocação da Concessionária, adotar medidas cautelares ou antecipatórias voltadas a mitigar os efeitos negativos provocados por determinado Evento de Desequilíbrio oficialmente comprovado, ainda que antes da sua precificação.¹⁴⁴ Dessa forma, o acionamento de tais medidas cautelares poderá mitigar os efeitos adversos decorrentes do Evento de Desequilíbrio e, assim, reduzir os impactos no equilíbrio econômico financeiro a serem custeados pelas Partes.

Ressalta-se que tal mecanismo já vem sendo incorporado no acervo regulatório de diversas entidades reguladoras no Brasil, a exemplo do Estado de São Paulo e da Agência Nacional de Transportes

¹⁴⁰ Nos termos da Cláusula 20.4.2 do Contrato:

20.4.2 O procedimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro iniciado pelo PODER CONCEDENTE deverá ser objeto de comunicação à CONCESSIONÁRIA, à qual será enviada juntamente a cópia dos laudos e estudos pertinentes.

¹⁴¹ É o que dispõe a Subcláusula 20.6.1 do Contrato:

20.6.1 Os processos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro não poderão alterar a alocação de riscos originalmente prevista no Contrato.

¹⁴² É o disposto pela Cláusula 20.4.3 do Contrato.

¹⁴³ Veja-se, a título ilustrativo, o quanto disposto pelo artigo 1º da Resolução CPPE n.º 87, de 04 de junho de 2024:

Art. 1º Os órgãos e entidades da Administração Pública do Estado de Pernambuco poderão adotar as medidas necessárias, na forma prevista nesta Resolução, para a mitigação de desequilíbrios econômico-financeiros identificados nos contratos de parcerias de que trata o § 2º do art. 1º da Lei nº 16.573, de 20 de maio de 2019

¹⁴⁴ Conforme o disposto pela Subcláusula 20.7.2 do Contrato:

20.7.2 A Agência poderá, de ofício ou mediante provocação da Concessionária, adotar, justificadamente, medidas cautelares ou antecipatórias voltadas a mitigar os impactos sobre a execução do Contrato de Concessão causados por determinados Eventos de Desequilíbrio, enquanto não for ultimado o processamento do reequilíbrio econômico-financeiro, nos termos desta Cláusula, nas hipóteses previstas pela Resolução CPPE n.º 87 de 04 de junho de 2024, ou outra que venha a substituí-la;

Terrestres.¹⁴⁵ No caso do Estado de Pernambuco, além da regulamentação trazida pela Resolução CPPE nº 87, de 04 de junho de 2024, a minuta de contrato de concessão para a prestação regionalizada de serviços de saneamento básico no Estado, ainda em consulta pública na data de fechamento deste Relatório, já abarca o referido mecanismo, o que traz maior institucionalidade para esse instrumento e garante benefícios à gestão contratual realizada pela Administração Pública do Estado.¹⁴⁶

3.3.10 Alocação de Riscos

Consoante o previsto na Lei Federal de PPPs como cláusula essencial dos contratos de parceria público-privada, será incorporada ao Contrato de Concessão cláusula específica que disciplina a alocação de riscos entre o Poder Concedente e a Concessionária – a Cláusula 19 do Contrato –, cujas disposições atuarão como baliza e fundamento para a verificação da preservação do equilíbrio econômico-financeiro da Concessão, de eventuais Eventos de Desequilíbrio e do cabimento de pedidos de revisão extraordinária da Concessão para recomposição de seu equilíbrio econômico-financeiro. De tal modo, garante-se maior segurança jurídica tanto à Concessionária quanto ao Poder Concedente acerca das hipóteses de cabimento de reequilíbrio econômico-financeiro, evitando que qualquer das partes se beneficie indevidamente de compensações por risco que tenha sido a ela atribuído. Buscou-se, por intermédio da alocação de riscos que consta da Minuta Contratual, realizar a alocação de riscos conforme um critério de eficiência, alocando riscos à parte mais bem dotada de condições para evitar ou mitigar a sua ocorrência. Em alguns casos, conforme destacados nos itens a seguir, a alocação de determinados riscos foi estabelecida conforme orientação estabelecida pela SEPPi e pelo Estado de Pernambuco.

Consta do Anexo II a este Relatório (*“Matriz de Riscos da Minuta Contratual”*) a esquematização, na forma de matriz de riscos, da Cláusula 19 da Minuta Contratual.

3.3.10.1 Risco de Demanda

Acerca da alocação de riscos proposta para a modelagem contratual, cumpre realizar considerações específicas acerca do risco de demanda envolvido na Concessão, tendo em vista sua relevância para assegurar a sua viabilidade econômico-financeira. Nesse sentido, foram incluídas as Variações Ordinárias de Demanda como risco assumido pela Concessionária e as Variações Extraordinárias de Demanda como risco assumido pelo Poder Concedente. Essas variações são definidas pelo Contrato de Concessão e determinadas com base na demanda de referência calculada para cada ano do Prazo da Concessão, com base nos estudos realizados para dar suporte à Concessão (a *“Demanda Referencial”*).

As variações de demanda real em relação à Demanda Referencial, para mais ou para menos, em níveis inferiores a 20% (vinte por cento), ou que, ainda que superiores a tal percentual, perdurem por período inferior a 12 (doze) meses consecutivos, conforme definido pelo Contrato, são consideradas Variações Ordinárias de Demanda, configurando um risco assumido pela Concessionária, não ensejando, pois, causa para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da Concessão.¹⁴⁷

¹⁴⁵ Tratam-se, respectivamente, da Resolução n.º 19, de 31 de maio de 2023, da Secretaria de Parcerias e Investimentos do Estado de São Paulo; e da Instrução Normativa n.º 33, de 14 de novembro de 2024, da Agência Nacional de Transportes Terrestres, ambas que regulamentam o referido mecanismo de mitigação de riscos nas contratações de suas respectivas competências.

¹⁴⁶ Documentos da referida modelagem disponíveis na data de fechamento deste Relatório em: <<https://hubdeprojetos.bndes.gov.br/pt/projetos/Pernambuco-Saneamento/c418a543-2a4a-11ee-bc0b-0242ac11002b>>

¹⁴⁷ Consoante Cláusula 20.5.1 do Contrato:

20.5.1 *Constituem Variações Ordinárias de Demanda as variações em relação à Demanda Referencial observadas em níveis iguais ou inferiores a 20% (vinte por cento) ou que, ainda que superiores a 20% (vinte por*

Por outro lado, as variações da demanda real em níveis superiores a 20% (vinte por cento) que perdurem por, pelo menos, período de 12 (doze) meses consecutivos, são consideradas Variações Extraordinárias de Demanda. Elas consistem em um risco assumido pelo Poder Concedente e, uma vez concretizadas, constituem justo motivo para o pleito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da Concessão.¹⁴⁸

Ainda, para aferição das Variações Ordinárias e Extraordinárias de Demanda, o Contrato prevê a incidência dos Fatores de Sazonalidade, índices trimestrais destinados a incorporar à Demanda Referencial as variações sazonais na demanda pelos Serviços.¹⁴⁹

3.3.10.2 Investimentos Adicionais

Além dos Investimentos Obrigatórios previstos no Anexo 1 ao Contrato, a modelagem contratual é maleável quanto à inclusão de novos investimentos que se fizerem necessários ao longo da execução contratual, em decorrência de oportunidade ou conveniência diante de eventuais melhorias operacionais à Rede Metroferroviária ou na prestação dos Serviços (os “Investimentos Adicionais”).

De modo geral, a propositura de Investimentos Adicionais voltados ao melhoramento da Rede ou dos Serviços pode se dar por qualquer uma das partes, mediante o correspondente reequilíbrio econômico-financeiro, segundo procedimentos elencados nas Seções acima deste Relatório.¹⁵⁰ Ainda, prevê-se no Contrato de Concessão a possibilidade de Investimentos Adicionais por iniciativa direta da Concessionária para melhorias operacionais na Rede Metroviária mediante a manifestação de não-objeção do Poder Concedente, neste caso, sem que isso enseje em reequilíbrio econômico-financeiro.¹⁵¹

Em todo o caso, o Poder Concedente deverá proceder com análise criteriosa da conveniência e oportunidade do Investimento Adicional proposto, considerando, cumulativamente, os seguintes aspectos: (i) a pertinência e sinergia entre o investimento proposto e o objeto do Contrato; (ii) comprovação de que o novo investimento não está previsto no rol de Investimentos Obrigatórios; (iii) demonstração de vantajosidade quanto à realização do novo investimento, quando comparada à realização de nova contratação para a sua execução, bem como a existência de interesse público em sua realização; (iv) análise quanto aos possíveis impactos do investimento proposto nos Parâmetros de Desempenho e nas demais obrigações da Concessionária; (v) avaliações técnicas quanto aos estudos que tenham sido apresentados pela Concessionária acerca do investimento proposto; (vi) demonstração dos impactos econômico-financeiros sobre o Contrato, com a sua caracterização como

cento), ocorram por período inferior a 12 (doze) meses consecutivos, observados os Fatores de Sazonalidade, as quais constituem risco integralmente assumido pela Concessionária, que em todo caso fará jus ao recebimento da Tarifa de Remuneração que estiver vigente nos termos deste Contrato, devida por cada Usuário transportado pela Concessionária.

¹⁴⁸ Conforme Cláusula 20.5.2 do Contrato:

20.5.2 Constituem Variações Extraordinárias de Demanda aquelas variações à Demanda Referencial identificadas em níveis superiores a 20% (vinte por cento), a maior ou a menor, durante, ao menos, 12 (doze) meses consecutivos, observados os Fatores de Sazonalidade.

¹⁴⁹ Nesse sentido, veja-se o disposto pela Cláusula 20.5.4 do Contrato.

¹⁵⁰ É que prevê a Cláusula 19.4.2 do Contrato:

19.4.2 Em caso de necessidade ou conveniência para melhor prestação dos Serviços, poderão ser apresentados pleitos para a realização de investimentos não previstos na lista de Investimentos Obrigatórios por iniciativa de qualquer das Partes, mediante a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, conforme regimento previsto neste Contrato e na Regulamentação Específica.

¹⁵¹ Conforme previsto na Cláusula 19.4.1 do Contrato:

19.4.1 A Concessionária, por sua iniciativa e sem que isto caracterize Evento de Desequilíbrio, poderá realizar melhorias operacionais ou investimentos que não estejam inclusos no rol dos Investimentos Obrigatórios, atendidos os requisitos contratuais e regulamentares, mediante manifestação de não objeção do Poder Concedente, a exclusivo critério deste, consultada a Agência, se necessário.

Evento de Desequilíbrio; (vii) avaliação dos impactos orçamentários decorrentes da implementação do investimento proposto, se for o caso; e (viii) verificação da capacidade técnica e financeira da Concessionária para executar o investimento proposto.¹⁵²

Ressalva-se que os Investimentos Adicionais em nada podem alterar a alocação de riscos originalmente prevista no Contrato, a aplicação dos Parâmetros de Desempenho ou as atribuições de obrigações previstas no Contrato.¹⁵³ Também, vale apontar que o reequilíbrio econômico-financeiro decorrente da inclusão de Investimentos Adicionais deve obedecer ao prazo contratual máximo de 35 (trinta e cinco) anos previsto pelo artigo 5º, inciso I, da Lei Federal nº 11.079/2004; bem como será vedada a inclusão de Investimentos Adicionais nos últimos 5 (cinco) anos do prazo contratual, salvo em virtude da ocorrência de situações emergenciais e extremas que apresentem risco de descontinuidade dos Serviços.¹⁵⁴

Accepta a inclusão de Investimentos Adicionais, a Concessionária deverá proceder com a atualização do Plano de Operação, nos termos indicados no Contrato, de forma a indicar as especificações mínimas e características do investimento, e o projeto básico do respectivo investimento, acompanhado de cronograma físico-executivo próprio, conforme alinhado com a Agência.¹⁵⁵

3.3.10.3 Eventos Climáticos Extremos

Conforme prática adotada nas mais recentes modelagens coordenadas pelo BNDES, o Contrato de Concessão prevê procedimentos específicos para a mitigação de riscos decorrentes de eventos climáticos extremos. Nesse sentido, ficou prevista a apresentação pela Concessionária de Relatório de Monitoramento de Riscos Climáticos em até 1 (um) ano contado da Data de Assunção da Rede Metroferroviária pela Concessionária, devendo mantê-lo atualizado anualmente ao longo da execução contratual. O referido plano deverá dispor, pelo menos, (i) do fornecimento dos dados necessários para o monitoramento climático contínuo da área de influência da Rede Metroferroviária; (ii) da identificação de eventuais áreas de risco e o tipo de impacto a que se encontram expostas; e (iii) da proposição de medidas de curto, médio e longo prazo para a redução dos riscos de danos à Rede Metroferroviária e aos Bens da Concessão.

Assim, as medidas propostas pela Concessionária no âmbito do Relatório de Monitoramento de Riscos Climáticos que não estejam previstas originalmente no Contrato como de sua responsabilidade poderão ser incluídas no escopo da Concessão com o correspondente reequilíbrio econômico-financeiro a critério do Poder Concedente, o que se dará por meio de Revisão Extraordinária ou, se possível, no âmbito de Revisão Ordinária, descontados, em ambos os casos, eventuais valores recebidos pela Concessionária a título de cobertura de seguros que abranjam o evento climático extremo ou seus efeitos.¹⁵⁶

¹⁵² Conforme indicado na Cláusula 19.4.3 do Contrato.

¹⁵³ Consoante o previsto na Cláusula 19.4.7 do Contrato:

19.4.7 A inclusão de investimentos não previstos pelo Anexo 1 em nada altera a aplicação dos Parâmetros de Desempenho, a alocação de riscos prevista pelo Contrato e as demais obrigações contratuais assumidas por qualquer das Partes, exceto quando disposto expressamente em sentido contrário.

¹⁵⁴ Conforme vedações previstas na Cláusula 19.4.5 do Contrato.

¹⁵⁵ É o disposto pela Cláusula 19.4.8 do Contrato:

19.4.8 No caso de implementação de investimentos não previstos pelo Anexo 1, a Concessionária deverá atualizar o Plano de Operação, em conformidade com o rito previsto na Seção acima, que deverá prever:

(i) Especificações mínimas para caracterização do investimento; e

(ii) Projeto Básico do novo investimento acompanhado de seu Cronograma Físico-Executivo, em caso de obras de engenharia, após a manifestação de não objeção da Agência sobre aquele.

¹⁵⁶ Conforme o previsto na Cláusula 19.5.2 do Contrato:

Por sua vez, o reconhecimento de um evento que caracterize evento climático extremo deve se dar por meio de ato próprio da Agência, de forma unilateral ou mediante provocação da Concessionária, face à publicação de decreto de calamidade pública na imprensa oficial correspondente, pelo Poder Concedente ou por município atendido pela Rede, conforme o caso. Igualmente, o reconhecimento também pode se dar no caso de verificada recorrência de determinado evento climático, que comprovadamente resulte em avarias aos Bens da Concessão ou prejuízos à Rede Metroferroviária, de forma a demandar a realização de obras de manutenção emergencial.¹⁵⁷

A partir do reconhecimento indicado acima, a Concessionária deverá se mobilizar para implementar as medidas determinadas pela Agência, que deverá considerar, ainda que sem efeito vinculativo, o Relatório de Monitoramento de Riscos Climáticos, conforme previsto na Cláusula 19.5.4 do Contrato. A adoção das medidas indicadas pela Agência deverá ser relatada em Plano de Retomada Operacional específico elaborado pela Concessionária e submetido a análise do Verificador Independente, que contará com as medidas já adotadas para remediar o risco previamente à sua materialização e as iniciativas emergenciais necessárias ao reestabelecimento dos Serviços.¹⁵⁸

Vale mencionar que a materialização de evento climático extremo enseja a desoneração de obrigações contratuais da Concessionária, podendo a Agência, a seu exclusivo critério, optar por (i) não aplicar penalidades pelo descumprimento de obrigações cujo adimplemento tenha se tornado inviável em razão da materialização do evento; e (ii) suspender a apuração dos Parâmetros de Desempenho cujo cumprimento tenha se tornado inviável em razão do evento.¹⁵⁹

3.3.10.4 Outros riscos relevantes

O Consórcio recomendou que fossem atribuídos ao Poder Concedente os riscos relativos a (i) **passivos socioambientais** existentes na Rede Metroferroviária até a Data de Assunção; (ii) **vícios ocultos** nos Bens da Concessão, considerando que esses riscos são tradicionalmente considerados parte da álea

19.5.2 As medidas de curto, médio e longo prazo propostas pela Concessionária, se não previstas originalmente como de responsabilidade da Concessionária nos termos do Contrato e seus Anexos, poderão ser incluídas no escopo da Concessão mediante o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato em favor da Concessionária, a exclusivo critério do Poder Concedente, sendo certo que as medidas de curto prazo poderão ser avaliadas no âmbito de Revisão Extraordinária e que as medidas de médio e longo prazo, se forem igualmente avaliadas no âmbito de Revisão Extraordinária, deverão necessariamente ser avaliadas pelo Poder Concedente quanto à sua pertinência e necessidade no âmbito da próxima Revisão Ordinária do Contrato.

¹⁵⁷ Conforme Cláusula 19.5.3 do Contrato:

19.5.3 A ocorrência de um Evento Climático Extremo que afete a Rede Metroferroviária será reconhecida pela Agência, de forma unilateral ou mediante provocação da Concessionária, (i) em face da publicação no DOE-PE do decreto de calamidade pública do Poder Concedente ou de Município atendido pela Rede; ou (ii) da comprovação de que a recorrência de determinado evento climático está provocando prejuízo à Rede, em ambos os casos mediante a identificação de avarias nos Bens da Concessão que demandem a realização de obras de manutenção emergencial para a restauração da adequada prestação dos Serviços.

¹⁵⁸ Conforme previsão contida na Cláusula 19.5.5 do Contrato:

19.5.5 A Concessionária deverá apresentar ao Verificador Independente, em até 7 (sete) dias corridos, prorrogáveis por igual período, mediante justificativa, a contar do reconhecimento do Evento Climático Extremo, um Plano de Retomada Operacional da Rede Metroferroviária, em que deverá especificar as medidas já tomadas pela Concessionária para mitigação dos impactos do evento antes e após sua ocorrência e o cronograma e a descrição das medidas emergenciais necessárias ao restabelecimento dos Serviços com segurança para os Usuários.

¹⁵⁹ É o previsto pela Cláusula 19.5.7 do Contrato:

19.5.7 Em razão dos efeitos do Evento Climático Extremo que afetarem a Rede Metroferroviária, a Agência poderá, a seu critério, considerando as circunstâncias do caso concreto, mas sem obrigação, optar por (i) não aplicar penalidades pelo descumprimento de obrigações cujo adimplemento tenha se tornado inviável em razão do evento; e (ii) suspender a apuração dos Parâmetros de Desempenho cujo cumprimento tenha se tornado inviável em razão do evento.

extraordinária das concessões, sendo fatores sobre os quais a Concessionária exerce pouca ou nenhuma influência de gestão e que implicariam dificuldade de precificação pelos futuros licitantes. No entanto, considerando as características do caso concreto e as peculiaridades do processo de desestatização da CBTU, a SEPPI e o Estado de Pernambuco estabeleceram a orientação de atribuir esses riscos ao concessionário, o que sobreleva a importância de que os licitantes realizem seus próprios estudos e levantamentos a fim de melhor estimar os possíveis custos que poderão decorrer da materialização desses riscos.

Em sentido próximo, o Consórcio também havia recomendado que fossem expressamente atribuídos ao Poder Concedente os riscos inerentes a (i) **riscos trabalhistas** relativos a funcionários da CBTU e (ii) risco residual de **interferências** com outras redes de infraestrutura durante a realização dos Investimentos Obrigatórios e da prestação dos Serviços pela Concessionária (desde que as referidas redes e infraestruturas não pudessem ser identificadas nos arquivos públicos dos municípios e das concessionárias respectivas). No entanto, considerando as características do caso concreto e as peculiaridades do processo de desestatização da CBTU, a SEPPI e o Estado de Pernambuco estabeleceram, quanto aos riscos trabalhistas, que a Concessionária teria liberdade para contratar ou não qualquer funcionário da CBTU, mas responsabilizando-se por qualquer risco ou passivo trabalhista que essa contratação possa suscitar, sem que o Poder Concedente assumisse qualquer responsabilidade relativa a esses eventuais passivos. Ademais, a SEPPI e o Estado de Pernambuco expressaram o entendimento de que os riscos e passivos relativos aos funcionários da CBTU serão arcados exclusivamente pela própria CBTU, e, nessa linha, orientaram no sentido de que a matriz de riscos entre Concessionária e Poder Concedente não alocasse esse risco expressamente a nenhuma das partes. Quanto às interferências, a SEPPI e o Estado de Pernambuco orientaram a exclusão da alocação expressa desse risco ao Poder Concedente, sob a justificativa de que o Estado de Pernambuco, por estar assumindo um serviço e infraestrutura novos que não estavam anteriormente sob a sua gestão, não teria o conhecimento suficiente para controlar e administrar o risco relativo às interferências.

No tocante aos riscos de natureza tributária, o Consórcio havia inicialmente recomendado que o risco relativo à não habilitação da Concessão no **Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura – REIDI**, bem como a não renovação ou prorrogação do referido benefício, *nos casos em que isso não decorresse de ato ou fato imputável à Concessionária*, fosse alocado integralmente ao Poder Concedente, por se tratar de risco que estaria fora do âmbito de controle da Concessionária. No entanto, considerando as características do caso concreto e as peculiaridades do processo de desestatização da CBTU, foi estabelecida determinação pelo Estado de Pernambuco no sentido de atribuir de forma mais ampla à Concessionária o risco geral relativo à não habilitação da Concessão ao Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura – REIDI, a não renovação ou prorrogação do referido benefício, ou ainda a extinção ou alteração das regras aplicáveis para obtenção desse benefício tributário, *sem restringir* essa responsabilidade às hipóteses em que a Concessionária tenha dado causa a esse resultado.

Por fim, o Consórcio também havia recomendado inicialmente que o risco e a responsabilidade relativa à realização das **desocupações** necessárias na faixa de domínio da Rede Metroferroviária fossem atribuídos ao Poder Concedente, a fim de mitigar o risco social para o investidor privado. No entanto, por orientação da SEPPI e do Estado de Pernambuco, a Minuta Contratual atribuiu de forma geral à Concessionária a obrigação de promover as desocupações necessárias, dentro dos limites possíveis de sua atuação como entidade privada, mediante a devida compensação financeira, observados os termos e detalhes indicados na Seção 3.3.4 (*Principais Obrigações das Partes*) deste Relatório. Nessa linha, atribuiu-se ao Poder Concedente apenas o risco residual relativo a eventuais *novas* invasões e ocupações da Rede Metroferroviária que ocorram até a Data de Assunção, dado que a Concessionária, até a chegada desta data, ainda não terá a posse da Rede para mitigar ou controlar o risco relativo a novas ocupações. A partir da Data de Assunção, caberá exclusivamente à Concessionária, por sua conta e risco, impedir novas ocupações na Rede Metroferroviária e promover eventuais novas desocupações que se façam necessárias.

3.3.11 Resolução de Controvérsias e Agentes de Verificação

A resolução de conflitos relacionados ao Contrato de Concessão ou a quaisquer de seus documentos, anexos ou acordos a ele relativos poderá ocorrer por meio de 5 (cinco) modalidades, a depender da matéria objeto de conflito ou do método de resolução de conflitos que se deseja adotar – se autocompositivo ou heterocompositivo.

Nesse sentido, a Cláusula 36.1 do Contrato estipula uma gama de métodos de solução de controvérsias a serem progressivamente observadas entre as Partes, na seguinte ordem: (i) primeiramente, as partes buscarão solução por meio da autocomposição amigável; (ii) em segundo lugar, para assuntos relacionados aos temas de competência dessas entidades, a submissão da demanda ao Verificador Independente ou ao Certificador Independente, conforme o caso; (iii) em terceiro lugar, poderão as Partes submeter a controvérsia ao Comitê de Prevenção e Resolução de Divergências (*Dispute Board*), no tocante a temas eminentemente técnicos; (iv) em quarto lugar, as Partes buscarão a resolução por meio da mediação ou conciliação; e (v) em quinto e último lugar, no caso de esgotamento de todos os demais meios, as Partes se obrigam a resolver definitivamente a disputa por meio da arbitragem. Passamos, a seguir, a apresentar cada uma das possibilidades.

A resolução amigável de controvérsias representa o primeiro método autocompositivo disponível às Partes. Por meio dela, Concessionária e Poder Concedente são instados a se notificar acerca de qualquer controvérsia e buscar a solução amigável, nos termos e prazos indicados na Cláusula 36.2 do Contrato.

Tratando-se de divergência a respeito de problemas e desafios técnico-operacionais que surjam no decorrer da Concessão, ou da execução da totalidade ou de qualquer parcela de Investimentos Obrigatórios atribuídos à Concessionária, ou dos Investimentos Adicionais, poderão as partes recorrer ao Verificador Independente ou ao Certificador Independente, respectivamente, para a devida solução, de acordo com as competências atribuídas a cada uma pela Minuta Contratual, conforme detalhado na Seção 3.3.11.1 (*Agentes de Verificação*) abaixo.

Posteriormente, as Partes deverão buscar a resolução da controvérsia por meio do Comitê de Prevenção e Resolução de Divergências (*Dispute Board*), a ser instaurado junto ao Conselho de Disputas da Câmara de Comércio Internacional (CCI), conforme definição do Estado de Pernambuco, composto por 3 (três) membros, um indicado para cada Parte, com o restante indicado pelos membros por elas indicados, sendo as custas e despesas necessárias arcadas antecipadamente pela Concessionária.¹⁶⁰ O Comitê de Prevenção e Resolução de Divergências terá atribuição para dirimir, fundamentadamente, eventuais controvérsias de natureza técnica que surjam quando da execução dos projetos de engenharia aprovados para a realização dos Investimentos Obrigatórios.¹⁶¹

Ainda, o Contrato reserva às Partes a solução autocompositiva de controvérsias junto à Câmara de Negociação, Conciliação e Mediação da Administração Pública Estadual, conforme o disposto pela Lei

¹⁶⁰ Conforme Cláusula 36.3.1 do Contrato:

36.3.1 O Comitê de Prevenção e Resolução de Divergências possuirá as seguintes características:

(i) será instaurado e se desenvolverá perante o CONSELHO DE DISPUTAS DA CÂMARA DE COMÉRCIO INTERNACIONAL, segundo as regras previstas no seu regulamento vigente na data em que o *Dispute Board* for instaurado; e

(ii) será composto por 3 (três) membros com apoio e reconhecido domínio e experiência nas áreas de conhecimento objeto da controvérsia, designados da seguinte forma: 1 (um) indicado pela Concessionária; 1 (um) indicado pelo Poder Concedente; e 1 (um) escolhido de comum acordo pelos membros indicados pela Concessionária e pelo Poder Concedente, o qual exercerá a função de presidente do Comitê de Prevenção e Resolução de Divergências.

¹⁶¹ Nos termos da Cláusula 36.3.4 do Contrato.

Complementar Estadual nº 417, de 9 de dezembro de 2019, e pelo Decreto Estadual nº 48.505, de 6 de janeiro de 2020, ou normas que venham a substituí-las.¹⁶²

Por fim, no que se refere à resolução de conflitos por heterocomposição, a Cláusula 36.5 da Minuta Contratual obriga as partes a submeterem à arbitragem qualquer controvérsia ou disputa relacionada ao Contrato ou a quaisquer contratos, documentos, anexos ou acordos a ele relacionados que não possam ser resolvidas pelos demais mecanismos de resolução de controvérsias indicados acima.¹⁶³

O procedimento arbitral será administrado pelo Conselho de Disputas da Câmara de Comércio Internacional (CCI), conforme definido pelo Estado de Pernambuco; será conduzido em Recife, em língua portuguesa, e apreciará o mérito da causa de acordo com a legislação brasileira, vedada a arbitragem por equidade. O tribunal arbitral será composto por 3 (três) árbitros, sendo 1 (um) escolhido por cada uma das partes e 1 (um) escolhido de comum acordo pelos árbitros indicados pelas partes, ao qual competirá a presidência do tribunal. As decisões do tribunal arbitral serão definitivas e vinculantes para as partes e seus sucessores.¹⁶⁴

Em que pese seja tema de livre escolha pelo Poder Concedente, a definição, no momento de assinatura do Contrato de Concessão, do foro ao qual serão submetidas as controvérsias e conflitos decorrentes da Concessão é medida essencial para garantir a devida segurança jurídica às partes, evitando eventuais demoras na solução de tais controvérsias em decorrência da indefinição da instância competente.

3.3.11.1 Agentes de Verificação

Em linha com a maioria dos projetos recentes de infraestrutura no Brasil, a Minuta Contratual prevê as figuras de agentes independentes de fiscalização, que irão desempenhar atividades de verificação de parâmetros operacionais e certificação de projetos e obras de forma independente. São eles o Verificador Independente e o Certificador Independente, respectivamente.

Nesse sentido, foi promovida a separação das figuras do Verificador Independente e do Certificador Independente de acordo com as atribuições de cada agente de fiscalização, tendo como parâmetro inicial, por orientação do Estado de Pernambuco, a recente licitação para concessão dos serviços de tratamento de água e esgotamento sanitário nas Microrregiões de Água e Esgoto do Estado de Pernambuco (Concorrência Pública n.º 0021.2025.0021.SRHS).

Assim, enquanto o Verificador Independente garantirá apoio técnico na fiscalização dos aspectos operacionais dos Serviços, com responsabilidade, dentre outros, sobre a aprovação dos cálculos da Concessionária para pagamento da Contraprestação Pública – vide Seção 3.3.6.2 (*Contraprestação Pública*) deste Relatório, o Certificador Independente fornecerá suporte nos processos de verificação

¹⁶² Conforme Cláusula 36.4.1 do Contrato de Concessão:

36.4.1. Qualquer das Partes poderá iniciar processo de solução autocompositiva de controvérsias junto à Câmara de Negociação, Conciliação e Mediação da Administração Pública Estadual, em conformidade com a Lei Complementar Estadual nº 417, de 9 de dezembro de 2019, e com o Decreto Estadual nº 48.505, de 6 de janeiro de 2020, ou de normas que venham a substituí-las, para dirimir controvérsias ou divergências relacionadas ao Contrato ou a quaisquer contratos, documentos, anexos ou acordos a ele relacionados, incluídas aquelas decorrentes da não concordância com as determinações do Certificador Independente.

¹⁶³ Dispõe a Cláusula 36.1 da Minuta Contratual:

36.1. Toda e qualquer controvérsia ou disputa oriunda ou relacionada a este Contrato ou a quaisquer contratos, documentos, anexos ou acordos a ele relacionados deverão ser submetidas aos seguintes métodos de resolução de controvérsias, obrigatoriamente nesta ordem: (...)

(v) em quinto e último lugar, em caso de insucesso na resolução de controvérsias pelos métodos acima indicados, as Partes se obrigam a resolver definitivamente a controvérsia ou disputa por meio de arbitragem, nos termos da Cláusula 36.5, abaixo.

¹⁶⁴ Conforme Cláusula 36.5.6 do Contrato:

36.5.6 As decisões e a sentença do tribunal arbitral serão definitivas e vincularão as PARTES e seus sucessores.

e certificação de projetos e obras de engenharia, procedimento necessário também para fins de recebimento dos Aportes Públicos pela Concessionária por cada marco de Investimento concluído, conforme Seção 3.3.8 (*Aportes Públicos*) deste Relatório.

Consoante a definição constante da Cláusula 1.1. (xciii) da Minuta Contratual, o Verificador Independente é(são) *“a(s) empresa(s) de notório conhecimento no campo de acompanhamento de indicadores de desempenho e de verificação/acompanhamento de concessões e/ou parcerias público-privadas a ser(em) nomeada(s) preferencialmente pela Agência, nos termos da Cláusula 35 deste Contrato, à(s) qual(is) caberá a verificação do atingimento dos Parâmetros de Desempenho, além de outras atividades devidamente definidas no âmbito do presente Contrato”* (*“Verificador Independente”*), sendo contratado e remunerado a princípio por honorários pagos integralmente pela Agência.¹⁶⁵

As Cláusulas 35.2 e seguintes do Contrato de Concessão contêm o procedimento de indicação da(s) empresa(s) que atuará(ão) como Verificador Independente, as quais determinam que deverá a Agência, dentro de até 60 (sessenta) dias antes da data prevista para a Data de Assunção, concluir a contratação do Verificador Independente e notificar a Concessionária e o Poder Concedente sobre a(s) entidade(s) eleita(s) para o exercício dessas funções, preferencialmente escolhida(s) entre aquelas previamente credenciadas junto ao Poder Concedente ou à Agência. No caso de inércia da Agência na Contratação do Verificador Independente, a Minuta Contratual admite a contratação direta pelo Poder Concedente, e, na ausência deste, pela Concessionária, desde que com cláusula de adesão e sub-rogação para a Agência no instrumento contratual correspondente, e resguardado o direito da Concessionária ao ressarcimento dos custos incorridos com a contratação.¹⁶⁶

Neste caso, as empresas indicadas para atuar como Verificador Independente pela Concessionária deverão atender a três requisitos mínimos: (i) ter comprovadamente executado, em relação a empreendimentos de grande porte e longa duração (implantação e operação de linhas metroviárias ou ferroviárias, rodovias, terminais rodoviários, portuários ou aeroportuários), fiscalização, verificação ou controle independente, e avaliação de indicadores de desempenho; (ii) não integrar o grupo econômico da controladora da Concessionária; e (iii) apresentar, no momento da contratação, compromisso de não indicar profissional que seja membro de Conselho de Administração ou outro órgão societário da Concessionária ou de qualquer sociedade a ela afiliada.¹⁶⁷

De acordo com o Contrato de Concessão, foram alocadas as seguintes funções ao Verificador Independente: (i) acompanhar a performance da Concessionária, verificando sua adequação aos Parâmetros de Desempenho; (ii) auditar os dados que resultam nas informações de Variações Ordinárias de Demanda e Variações Extraordinárias de Demanda, assim como seus cálculos; (iii) auditar mensalmente os dados que resultam nas informações de Déficit de Arrecadação, ou de eventual superávit, incluindo os dados oriundos dos sistemas de bilhetagem eletrônica utilizados na

¹⁶⁵ Assim dispõe a Cláusula 35.2.2 do Contrato:

35.2.2 A Agência será a responsável por contratar o Verificador Independente e pagar todos os honorários devidos em virtude dessa contratação, devendo apresentar ao Poder Concedente e à Concessionária uma cópia integral do instrumento contratual celebrado em até 5 (cinco) dias após a celebração do contrato pertinente com o Verificador Independente.

¹⁶⁶ Conforme previsto nas Cláusulas 35.2.1.6 e 35.2.2.2 do Contrato:

35.2.1.6. Em qualquer caso em que o Verificador Independente seja contratado pelo Poder Concedente ou pela Concessionária, o instrumento contratual pertinente deverá prever cláusula que permita a adesão e sub-rogação da Agência ao contrato celebrado com o Verificador Independente a qualquer tempo.

* * *

35.2.2.2. Eventuais custos arcados pela Concessionária com a contratação do Verificador Independente deverão ser ressarcidos pela Agência, podendo ser utilizados os mecanismos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro previstos neste Contrato para essa finalidade.

¹⁶⁷ São os termos da Cláusula 35.2.3 do Contrato de Concessão.

Rede e das bilheterias operadas pela Concessionária, com a finalidade de verificar e validar os dados relativos à demanda e à Receita Tarifária informados pela Concessionária, e os montantes auferidos a título de Receitas Extraordinárias, assim como seus cálculos; (iv) atestar as estatísticas relacionadas à quantidade de passageiros transportados; (v) atestar o estado de conservação da Rede Metroferroviária; (vi) Atestar as condições e valores dos Bens da Concessão; (vii) apresentar laudos não vinculantes, de caráter técnico, para a solução de problemas e desafios técnicos e operacionais que surjam no decorrer da Concessão e relacionados às matérias de atuação do Verificador Independente, bem como divergências existentes entre o Poder Concedente e a Concessionária relacionadas a essas matérias, neste caso conforme para resolução de controvérsias apresenta acima; e (viii) prover suporte técnico, econômico-financeiro e/ou jurídico à Agência, de acordo com demanda específica, nos procedimentos de Revisões Ordinárias e Revisões Extraordinárias do Contrato, em especial com relação a aspectos operacionais da Rede Metroferroviária e procedimentais dos Parâmetros de Desempenho, tais como, mas sem limitação a procedimentos de aferição, formato de relatórios e alteração de métricas.¹⁶⁸

No que se refere ao Certificador Independente, este é definido pela Cláusula 1.1. (xv) da Minuta Contratual como *“empresa(s) de notório conhecimento no campo de engenharia de obras e de verificação/acompanhamento de concessões e/ou parcerias público-privadas a ser(em) nomeada(s) de comum acordo entre a Concessionária e o Poder Concedente, à(s) qual(is) caberá análise dos Projetos de Engenharia elaborados pela Concessionária e a verificação e certificação da completude dos Investimentos Obrigatórios e de demais novos investimentos que venham a ser executados pela Concessionária mediante o consentimento do Poder Concedente, além de outras atividades devidamente definidas no âmbito do presente Contrato”* (*“Certificador Independente”*).

Quanto ao procedimento de seleção e contratação do Certificador Independente, sua disciplina é estabelecida pela Cláusula 35.4 e seguintes da Minuta Contratual, que estabelecem a responsabilidade da Concessionária para indicação, contratação e remuneração do Certificador Independente.¹⁶⁹ Neste caso, a Concessionária deverá apresentar lista tríplice de empresas aptas ao desempenho de suas funções em até 60 (sessenta) dias da data de emissão da Ordem de Início, que serão escolhidas a critério da Agência, para fazer frente à demanda por certificação dos Investimentos a serem realizados já no primeiro ano da Concessão.¹⁷⁰

Para atender às competências demandadas do Certificador Independente, as empresas selecionadas deverão comprovar (i) possuir acreditação como organismo de avaliação da conformidade, na forma da Portaria Inmetro nº 367, de 20 de dezembro de 2017, alterada pela Portaria Inmetro nº 39, de 06 de fevereiro de 2020, ou posterior regulamento aplicável sobre inspeção por organismo acreditado; e (ii) ter comprovadamente executado, em relação a empreendimentos de grande porte e longa duração (implantação e operação de linhas metroviárias ou ferroviárias, rodovias, terminais rodoviários, portuários ou aeroportuários), serviços de fiscalização, verificação e/ou supervisão envolvendo a certificação de projetos e obras de engenharia, abrangendo obras civis, sistemas elétricos, eletrônicos e mecânicos; e ainda (iii) os requisitos de *compliance* já exigidos no caso do Verificador Independente (ausência de grupo econômico com a Concessionária ou Operador Subcontratado, e ausência de profissional do Certificador Independente nos quadros do Conselho de Administração da Concessionária, ou de seu grupo econômico).¹⁷¹

¹⁶⁸ É o disposto pela Cláusula 35.1.1 do Contrato.

¹⁶⁹ São os termos da Cláusula 35.4.1 do Contrato.

¹⁷⁰ Conforme Cláusula 35.4.2 da Minuta Contratual:

35.4.2. *Dentro de até 60 (sessenta) dias após a data de emissão da Ordem de Início, deverá a Concessionária encaminhar ao Poder Concedente uma lista tríplice de empresas independentes indicadas para exercer o papel de Certificador Independente, preferencialmente escolhidas entre aquelas previamente credenciadas junto ao Poder Concedente ou à Agência para o exercício dessas funções, se houver.*

¹⁷¹ Nos termos da Cláusula 35.4.4 da Minuta Contratual.

As funções desempenhadas pelo Certificador Independente são definidas pela Cláusula 35.3.1 da Minuta Contratual, no seguinte sentido: (i) avaliar eventuais ajustes propostos pela Concessionária aos Projetos de Engenharia, bem como analisar a adequação dos Projetos de Engenharia à legislação e normas técnicas que lhes sejam aplicáveis, bem como às diretrizes fixadas neste Contrato e em seus Anexos, em especial no Anexo 1; (ii) verificar a adequação e completude das ações, intervenções e obras de engenharia realizadas na Rede pela Concessionária para a implementação e conclusão dos marcos dos Investimentos Obrigatórios previstos no Anexo 1G (Eventograma); e (iii) apresentar laudos não vinculantes, de caráter técnico, para a solução de problemas e desafios técnicos e operacionais que surjam no decorrer da Concessão e relacionados às matérias de atuação do Certificador Independente, bem como divergências existentes entre o Poder Concedente e a Concessionária relacionadas a essas matérias, neste caso conforme procedimento de resolução de controvérsias anteriormente mencionado.

Ressalta-se que as competências do Certificador Independente para aprovação de projetos e obras de engenharia também se estendem no caso da aquisição de Material Rodante pela Concessionária, que deverão contar com prévia e expressa manifestação de não objeção do Certificador Independente e da Agência quanto ao modelo e padrões tecnológicos pertinentes, a fim de assegurar a sua prestabilidade e adequação técnica para utilização na Rede Metroferroviária.¹⁷²

Por fim, vale destacar que será admitida a contratação de mais de uma empresa, inclusive consórcio de empresas, para atuar nas figuras de Verificador Independente e/ou de Certificador Independente do Contrato, desde que as empresas consorciadas atendam às exigências indicadas e se responsabilizem solidariamente pelas atividades desempenhadas em cada caso.

3.3.12 Penalidades

A Concessionária está sujeita à fiscalização e aplicação de penalidades pela Agência no caso de descumprimento de regras contratuais, editais, legais ou regulamentares.¹⁷³

Entre as infrações e penalidades estabelecidas diretamente no Contrato de Concessão, destacamos: (i) a multa moratória por dia de atraso na apresentação e conclusão do Plano de Transição no prazo estipulado, conforme mencionado na Seção 3.3.2 (*Prazos da Concessão*); (ii) a multa moratória por dia de atraso na conclusão e apresentação do Plano de Operação, cujo prazo é de 120 (cento e vinte) dias contados da assunção da Rede Metroferroviária pela Concessionária; (iii) a multa moratória por dia de atraso no início da operação comercial da Concessionária, por fato a ela imputável, nos termos do Contrato de Concessão; e (iv) multa moratória por dia de atraso na conclusão de qualquer marco dos

¹⁷² In verbis:

5.2.5.2. *Com relação à aquisição dos Trens necessários à prestação dos Serviços, a Concessionária deverá obter prévia e expressa manifestação de não objeção do Certificador Independente e da Agência quanto ao(s) modelo(s) a serem adquirido(s), nos seus aspectos técnicos, sendo que sua aceitação, após entrega pelo respectivo fabricante, estará condicionada à conformidade com o(s) modelo(s) previamente avaliado(s) pelo Certificador Independente e pela Agência, mantida em todo caso a integral e exclusiva responsabilidade da Concessionária pela prestabilidade dos Trens adquiridos para a adequada prestação dos Serviços e para o atingimento dos Parâmetros de Desempenho.*

¹⁷³ É o disposto pela Cláusula 18.1 do Contrato:

18.1. *O não cumprimento das cláusulas deste Contrato, dos Anexos, do Edital, dos Anexos ao Edital e das normas e regulamentos editados pelo PODER CONCEDENTE e pela Agência ensejará a aplicação das penalidades previstas nesses instrumentos e nos demais dispositivos legais e regulamentares do PODER CONCEDENTE e da AGÊNCIA, conforme o caso, exceto em caso de conflito de disposições, quando prevalecerão as disposições indicadas no Contrato, observado, no que cabível, o disposto no Decreto Estadual n.º 57.002, de 25 de julho de 2024, ou outro que venha a substituí-lo.*

Investimentos Obrigatórios pela Concessionária, sem prejuízo, nesse caso, da possibilidade de recomposição econômico-financeira da Concessão em favor do Poder Concedente; e (v) penalidade pela inexecução parcial ou total do Contrato ou por desrespeito às normas aplicáveis à Rede Metroferroviária, garantida a prévia defesa, consistente na aplicação de advertência, multa ou declaração de caducidade da concessão.

Ressalva-se que o rol de penalidades indicadas no Contrato de Concessão constitui rol exemplificativo, e não exaustivo, das infrações cabíveis, valendo-se sempre da aplicação das disposições legais e regulamentares específicas do Estado de Pernambuco e da Agência.¹⁷⁴ A valorização da fiscalização exercida por esses entes, em detrimento do tratamento exaustivo no Contrato de Concessão, é medida intencional da modelagem contratual proposta, privilegiando o exercício dessas funções públicas pelos entes competentes ao longo do extenso prazo da execução do contrato.

Nesse sentido, também o regramento aplicável ao processo administrativo e a imposição das penalidades deverá observar as normas expedidas pelo Poder Concedente e pela Agência,¹⁷⁵ podendo ser executada a Garantia de Execução do Contrato mencionada na Seção 3.3.4 (“*Principais Obrigações das Partes*”) no caso de não pagamento pela Concessionária do valor das multas impostas.¹⁷⁶

Ainda assim, o Contrato de Concessão não deixará de dispor das balizas gerais aplicáveis às penalidades em benefício da previsibilidade das relações e da segurança jurídica. Aponta-se, entre outros, a vedação ao enriquecimento ilícito das Partes na aplicação das penalidades; o princípio da especialidade, segundo o qual é vedada a cumulatividade de infrações por nível de generalidade; o caráter não indenizatório ou compensatório das penalidades, resguardadas as demais obrigações decorrentes da falta que originou a infração; e a reserva do direito à intervenção do Poder Concedente.¹⁷⁷

No mesmo sentido, o Contrato de Concessão cuidou de prever expressamente situações agravantes, como no caso de reincidência ou recusa no tratamento dos efeitos adversos pela Concessionária, risco aos usuários ou deterioração dos Bens Reversíveis; e atenuantes, tais como manifestação espontânea, reconhecimento de culpa ou não interposição de recurso administrativo pela Concessionária, no âmbito da apuração de infrações cometidas.¹⁷⁸

3.3.13 Hipóteses de Extinção da Concessão

A Concessão poderá ser extinta, nos termos da Subcláusula 19.1 da Minuta Contratual, por (i) advento do termo contratual, (ii) encampação, (iii) caducidade, (iv) rescisão, (v) anulação ou (vi) falência ou extinção da Concessionária. Em qualquer desses casos, os Bens Reversíveis serão revertidos ao Poder Concedente no momento de extinção da Concessão e cessarão para a Concessionária todos os direitos

¹⁷⁴ Conforme expressamente previsto pela Cláusula 18.6 do Contrato:

18.6. As condutas infratoras previstas neste Contrato constituem rol exemplificativo e não esgotam as possibilidades de aplicação de penalidades contratuais, de modo que poderão ser aplicadas sanções em razão de infrações diversas daquelas aqui expressamente previstas, no caso de descumprimento do Contrato, de seus Anexos e da legislação aplicável, observados de todo modo as diretrizes e limites estabelecidos neste Contrato e na Regulamentação Específica.

¹⁷⁵ Consoante Cláusula 18.8 do Contrato:

18.8. Na aplicação das sanções, será observada a Regulamentação Específica do PODER CONCEDENTE e da AGÊNCIA quanto à tipificação das infrações e às sanções específicas aplicáveis a cada tipo, observadas as balizas indicadas na Cláusula 18.7 acima e as demais diretrizes fixadas neste Contrato, assegurados sempre à Concessionária a ampla defesa e o contraditório.

¹⁷⁶ É o disposto pela Subcláusula 18.17 do Contrato de Concessão:

18.17. Caso a CONCESSIONÁRIA não proceda ao pagamento de multas no prazo estabelecido no Contrato, o PODER CONCEDENTE executará a Garantia de Execução do Contrato até o valor devido.

¹⁷⁷ Conforme previsto, respectivamente, nas Cláusulas 18.10, 18.11, 18.12, e 18.16.

¹⁷⁸ É o previsto, respectivamente, pelo elencado nas Cláusulas 18.13 e 18.14 do Contrato de Concessão.

emergentes do Contrato,¹⁷⁹ podendo o Poder Concedente suceder a Concessionária nos respectivos contratos de arrendamento ou locação de bens que forem necessários à execução dos Serviços, a seu exclusivo critério.¹⁸⁰

No caso de eventuais indenizações devidas à Concessionária quando da extinção da Concessão em função de investimentos realizados em Bens da Concessão não amortizados ou depreciados integralmente, o saldo de investimentos será apurado a partir do ativo da Concessionária, tendo como termo final a data da notificação da extinção da Concessão, de acordo com as normas contábeis aplicáveis, devidamente atualizado conforme regra de reajuste aplicável à Tarifa de Remuneração.¹⁸¹ Ressalva-se que, consoante Cláusula 27.7.1 do Contrato, não serão indenizados valores referentes a (i) margem de receita de construção; (ii) Investimentos Obrigatórios realizados por meio de Aportes Públicos; (iii) adiantamento a fornecedores por serviços ainda não realizados; e (iv) custos pré-operacionais, salvo se comprovadamente benéficos à Rede Metroferroviária.

3.3.13.1 Advento do termo contratual

Quando do advento do termo contratual, a Concessionária será responsável por finalizar todos os contratos inerentes à Concessão celebrados com terceiros, assumindo todos os ônus e encargos decorrentes, com exceção daqueles que o Poder Concedente optar por sucedê-la, nos termos expostos acima.¹⁸² A Concessionária deverá cooperar plenamente com o Poder Concedente para que os Serviços sejam continuamente prestados conforme os parâmetros de desempenho e que não haja interrupção da sua prestação ou qualquer tipo de inconveniência no momento de transição do operador.¹⁸³

3.3.13.2 Encampação

O Poder Concedente poderá promover a encampação da Concessão a qualquer tempo, por motivos de interesse público, mediante lei autorizativa específica e prévio pagamento de indenização, a ser calculada nos termos das Cláusula 29.2 do Contrato.¹⁸⁴

¹⁷⁹ É o que dispõe a Cláusula 27.2 do Contrato:

27.2 Extinta a Concessão, serão revertidos ao PODER CONCEDENTE todos os Bens Reversíveis, livres e desembaraçados de quaisquer ônus ou encargos, bem como as atividades objeto do Contrato, e cessarão, para a CONCESSIONÁRIA, todos os direitos emergentes do Contrato.

¹⁸⁰ É o disposto pela Cláusula 27.4.2 do Contrato de Concessão.

¹⁸¹ Conforme disposto pela Cláusula 27.7.2 do Contrato de Concessão.

¹⁸² Conforme Cláusula 28.1 do Contrato:

28.1. Encerrado o Prazo da Concessão, a CONCESSIONÁRIA será responsável pela finalização de quaisquer contratos inerentes à Concessão que tenha celebrado com terceiros, assumindo todos os encargos, responsabilidades e ônus resultantes de tais instrumentos, excetuadas as contratações essenciais à continuidade da prestação dos Serviços, ou que, conforme manifestação do PODER CONCEDENTE, se enquadrem na definição da Subcláusula 27.3, casos em que serão arcadas pelo PODER CONCEDENTE.

¹⁸³ É o disposto pela Cláusula 28.2 do Contrato:

28.2. A CONCESSIONÁRIA deverá adotar todas as medidas apropriadas e cooperar plenamente com o PODER CONCEDENTE para que os Serviços continuem a ser prestados de acordo com os Parâmetros de Desempenho, sem que haja interrupção de sua prestação, além de tomar as providências cabíveis à prevenção e mitigação de qualquer inconveniência ou risco à saúde ou segurança dos usuários e dos funcionários do PODER CONCEDENTE.

¹⁸⁴ Assim dispõem as Cláusula 29.2 do Contrato:

29.2. A indenização devida à CONCESSIONÁRIA em caso de encampação cobrirá:

(i) As parcelas dos investimentos em Bens Reversíveis que constem do Anexo 1, ainda não amortizados ou depreciados, para as quais não tenham sido empregados recursos oriundos dos Aportes Públicos;
(ii) As parcelas dos investimentos não previstos pelo Anexo 1 e autorizados pelo Poder Concedente, conforme a disciplina prevista neste Contrato, ainda não amortizados ou não depreciados, que tenham sido realizados para

3.3.13.3 Caducidade

A caducidade da Concessão poderá ser declarada pelo Poder Concedente, sendo ouvida a Agência Reguladora, após frustração de prazo concedido para correção das falhas verificadas, e após regular processo administrativo em que seja assegurada ampla defesa à Concessionária, independentemente de prévia indenização. A caducidade será declarada especialmente quando verificada a inexecução total ou parcial do Contrato de Concessão pela Concessionária, desde que não causada pela ocorrência de caso fortuito ou força maior, especialmente nas hipóteses em que a Concessionária: (i) prestar os Serviços de forma inadequada ou deficiente pelos períodos indicados no Contrato, tendo por base o coeficiente de mensuração de desempenho aplicável indicado no Anexo 2 ao Contrato; (ii) descumprir cláusulas contratuais ou disposições legais e regulamentares concernentes à Concessão; (iii) paralisar os Serviços ou concorrer para tanto, ressalvadas as hipóteses decorrentes de caso fortuito ou força maior; (iv) perder as condições econômicas, técnicas ou operacionais para manter a adequada prestação do serviço concedido; (v) não cumprir as penalidades impostas por infrações, nos devidos prazos; (vi) não atender a intimação do Poder Concedente no sentido de regularizar a prestação dos Serviços; ou (vii) for condenada em sentença transitada em julgado por sonegação de tributos, inclusive contribuições sociais, ou em caso de qualquer condenação criminal.¹⁸⁵

o cumprimento deste Contrato com Recursos da CONCESSIONÁRIA, ou seja, que não tenham envolvido a aplicação dos Aportes Públicos, deduzidos os ônus financeiros remanescentes;

(iii) Os valores relacionados a uma parcela dos Investimentos Obrigatórios em curso de realização no momento da decretação da encampação, que não tenham sido quitados com o desembolso da respectiva parcela dos Aportes Públicos;

(iv) A desoneração da CONCESSIONÁRIA em relação às obrigações decorrentes de contratos de financiamentos firmados por essa com vista ao cumprimento do Contrato, mediante, conforme o caso:

(iv.1) Prévia assunção, perante os Financiadores, das obrigações contratuais da CONCESSIONÁRIA, em especial quando a receita tarifária figurar como garantia do financiamento; ou

(iv.2) Prévia indenização à CONCESSIONÁRIA no valor da totalidade dos débitos remanescentes que tenha contraído em favor dos Financiadores;

(v) Todos os encargos e ônus decorrentes de multas, rescisões e indenizações que se fizerem devidas a fornecedores, contratados e terceiros em geral, inclusive honorários advocatícios, em decorrência do consequente rompimento dos respectivos vínculos contratuais; e

(vi) Lucros cessantes da Concessionária.

¹⁸⁵ São os termos dispostos pelas Cláusulas 30.1 a 30.4 do Contrato:

30.1. O PODER CONCEDENTE, por recomendação da AGÊNCIA, poderá declarar a caducidade da Concessão na hipótese de inexecução total ou parcial do Contrato pela CONCESSIONÁRIA, observado o disposto nas normas regulamentares e legais pertinentes, e especialmente quando a CONCESSIONÁRIA:

(i) Prestar os Serviços de forma inadequada ou deficiente, tendo por base os Parâmetros de Desempenho, observado exemplificativamente o disposto na Cláusula 26.3 acima;

(ii) Descumprir cláusulas contratuais ou disposições legais e regulamentares concernentes à Concessão;

(iii) Paralisar o serviço ou concorrer para tanto, ressalvadas as hipóteses decorrentes de caso fortuito ou força maior;

(iv) Perder as condições econômicas, técnicas ou operacionais para manter a adequada prestação do serviço concedido;

(v) Não cumprir as penalidades impostas por infrações, nos devidos prazos;

(vi) Não atender a intimação do PODER CONCEDENTE no sentido de regularizar a prestação do serviço; ou

(vii) For condenada em sentença transitada em julgado por sonegação de tributos, inclusive contribuições sociais, ou em caso de qualquer condenação criminal.

30.2. O PODER CONCEDENTE não poderá declarar a caducidade da Concessão com relação ao inadimplemento da CONCESSIONÁRIA resultante dos eventos indicados na Subcláusula acima quando causados pela ocorrência de caso fortuito ou força maior.

Além da extinção da Concessão, a declaração de caducidade acarretará ainda a execução da Garantia de Execução do Contrato e a retenção de eventuais créditos decorrentes do Contrato, até o limite dos prejuízos causados ao Poder Concedente,¹⁸⁶ fazendo jus a Concessionária apenas ao valor da indenização pelos Bens Reversíveis ainda não amortizados ou depreciados, descontados os prejuízos causados ao Poder Concedente, as multas pendentes de pagamento e os valores recebidos a título de cobertura de seguros relacionada aos fatos que ensejaram a declaração de caducidade.¹⁸⁷

3.3.13.4 Rescisão

A rescisão contratual somente poderá ser promovida pela Concessionária, no caso específico de descumprimento de normas contratuais pelo Poder Concedente. Nesse caso, a Concessionária deverá notificar o Poder Concedente de sua intenção de rescindir o contrato, e promover processo arbitral especialmente intentado para esse fim, nos termos da legislação e normas regulamentares pertinentes,¹⁸⁸ podendo interromper ou paralisar a prestação dos Serviços somente após 20 (vinte) dias do trânsito em julgado da decisão arbitral definitiva que decretar a rescisão do Contrato.¹⁸⁹ No caso de rescisão, a Concessionária será indenizada pelo Poder Concedente nos mesmos termos da indenização por encampação, considerando-se os valores recebidos pela Concessionária a título de cobertura de seguros relacionados aos eventos ou circunstâncias que ensejaram a rescisão.¹⁹⁰

3.3.13.5 Anulação

A nulidade do Contrato deverá ser declarada pelo Poder Concedente, impedindo a produção de efeitos jurídicos e desconstituindo os já produzidos, no caso de verificada ilegalidade na sua formalização ou na Concorrência, desde que insuscetível de convalidação ou correção.¹⁹¹ Se a ilegalidade for imputável apenas ao próprio Poder Concedente, a Concessionária será indenizada pelo que houver executado

30.3. A declaração de caducidade da Concessão deverá ser precedida da verificação de inadimplemento contratual da CONCESSIONÁRIA em processo administrativo, assegurado o direito de ampla defesa à CONCESSIONÁRIA.

30.4. Não será instaurado processo administrativo de caducidade sem prévia notificação à CONCESSIONÁRIA, sendo-lhe dada, em cada caso, prazo para corrigir as falhas e transgressões apontadas e para o enquadramento nos termos contratuais.

¹⁸⁶ É o que dispõe a Cláusula 30.9 do Contrato.

¹⁸⁷ É o disposto pelas Cláusulas 30.7 e 30.8 do Contrato:

30.7. A indenização devida à CONCESSIONÁRIA em caso de caducidade restringir-se-á ao valor dos investimentos vinculados aos Bens Reversíveis ainda não amortizados ou não depreciados, realizados com Recursos da CONCESSIONÁRIA, ou seja, que não envolveram a aplicação dos Aportes Públicos.

30.8. Do montante previsto na Subcláusula anterior serão descontados:

(i) Os prejuízos causados pela CONCESSIONÁRIA ao PODER CONCEDENTE;

(ii) As multas contratuais aplicadas à CONCESSIONÁRIA que não tenham sido pagas até a data de pagamento da indenização a que se refere a Subcláusula 30.7; e

(iii) Quaisquer valores recebidos pela CONCESSIONÁRIA a título de cobertura de seguros relacionados aos eventos ou circunstâncias que ensejaram a declaração de caducidade.

¹⁸⁸ São os termos previstos na Cláusula 31.1 do Contrato.

¹⁸⁹ É o disposto pela Cláusula 31.2 do Contrato.

¹⁹⁰ É o disposto pelas Cláusulas 31.3 e 31.4 do Contrato:

31.3. A indenização devida à CONCESSIONÁRIA no caso de rescisão do Contrato será calculada na forma prevista para a hipótese de encampação, conforme a Cláusula 29.

31.4. Para fins do cálculo indicado na Subcláusula acima, considerar-se-ão os valores recebidos pela CONCESSIONÁRIA a título de cobertura de seguros relacionados aos eventos ou circunstâncias que ensejaram a rescisão

¹⁹¹ É o que dispõe a Cláusula 32.1 do Contrato de Concessão.

com seus próprios recursos até o momento da anulação. Mas se for imputável à Concessionária, a indenização devida será aquela devida em caso de declaração de caducidade da Concessão.¹⁹²

3.3.13.6 Falência ou extinção da Concessionária

No caso de falência ou extinção da Concessionária, a indenização devida será equivalente àquela aplicável em caso de caducidade, inclusive com os descontos aplicáveis àquela hipótese.¹⁹³ No caso de extinção da Concessionária por motivo outro que não seja a sua falência, não será realizada a partilha de seu eventual acervo líquido entre as suas controladoras antes do pagamento de todas as obrigações devidas ao Poder Concedente e à Agência, nos termos do artigo 1.103 do Código Civil, e da emissão de termo de vistoria pelo Poder Concedente que ateste o estado em que se encontram os Bens da Concessão, devendo qualquer valor remanescente dos Aportes Públicos ser transferido ao Poder Concedente.¹⁹⁴

¹⁹² É o que dispõem as Cláusulas 32.2 e 32.3 do Contrato de Concessão:

32.2. Na hipótese descrita na Subcláusula acima, se a ilegalidade for imputável apenas ao próprio PODER CONCEDENTE, a CONCESSIONÁRIA será indenizada pelo que houver executado até a data em que a nulidade for declarada, bem como por outros prejuízos regularmente comprovados, descontados, todavia, quaisquer valores recebidos pela CONCESSIONÁRIA a título de cobertura de seguros relacionados aos eventos ou circunstâncias que ensejaram a declaração da nulidade.

32.3. Caso a ilegalidade que deu causa à declaração de nulidade do Contrato seja imputável apenas à CONCESSIONÁRIA, a indenização devida à CONCESSIONÁRIA será aquela devida em caso de declaração de caducidade da Concessão, a ser calculada na forma da Subcláusula 30.7.

¹⁹³ É o disposto pela Cláusula 33.1 do Contrato de Concessão:

33.1. Na hipótese de extinção da Concessão por falência ou extinção da CONCESSIONÁRIA, a indenização devida será equivalente àquela aplicável em caso de caducidade, calculada na forma prevista nas Subcláusulas 30.7 e 30.8, observado, ainda, o que consta da Subcláusula 30.9.

¹⁹⁴ É o que dispõe a Cláusula 33.2 do Contrato:

33.2. No caso de extinção da CONCESSIONÁRIA, por motivo outro que a sua falência, não será realizada a partilha de seu eventual acervo líquido entre as CONTROLADORAS antes do pagamento de todas as obrigações devidas ao PODER CONCEDENTE e à AGÊNCIA, nos termos do artigo 1.103 do Código Civil, e da emissão de termo de vistoria pela AGÊNCIA que ateste o estado em que se encontram os Bens da Concessão, devendo qualquer valor remanescente dos Aportes Públicos ser transferido ao Poder Concedente, conforme o caso.

4 ANÁLISE FINANCEIRA DO ESTADO DE PERNAMBUCO

A seguir são analisados os indicadores fiscais de Pernambuco, conforme solicitado no item 3.3.11.f Anexo I do Edital (Termo de Referência) do BNDES. Apesar do referido item fazer referência também à análise da situação financeira dos municípios, tal análise não será incluída pois nesse momento não está prevista a participação direta dos entes municipais no projeto de Concessão.

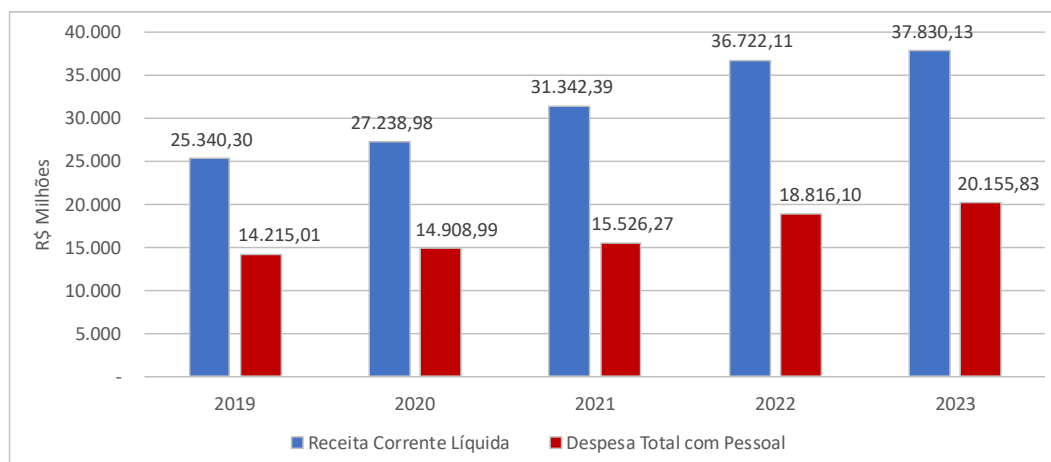
Os indicadores analisados foram:

- Receita Corrente Líquida (RCL), que é o somatório das receitas tributárias, de contribuições patrimoniais, industriais e de serviços, transferências correntes e outras receitas correntes, exceto a contribuição dos servidores para o custeio do seu sistema de previdência e as receitas provenientes da compensação financeira. A RCL serve de parâmetro comparativo para as despesas totais com pessoal, e para os limites da dívida pública.
- RCL ajustada, que é calculada, como sendo a $[RCL - (\text{Transferências obrigatórias da União relativas às emendas individuais})]$, e é usada no cálculo do índice DTP/RCL ajustada.
- Despesa Total com Pessoal (DTP), que considera a Despesa Líquida com o Pessoal liquidada no exercício e as inscritas em restos a pagar.
- Dívida Consolidada Líquida (DCL), que corresponde aos saldos das dívidas de longo e de curto prazo, deduzidas as disponibilidades financeiras.
- Resultado Primário (RP), que corresponde à diferença entre as receitas arrecadadas e as despesas pagas não financeiras. O RP tem como principal função determinar a capacidade de pagamento dos compromissos da dívida pública e, consequentemente, de obtenção de novos financiamentos.
- DTP/RCL ajustada, que é o índice utilizado na comparação com os índices limites estabelecidos pela Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF), a fim de avaliar a DTP, levando em conta também a RCL.
- DCL/RCL, que é o índice utilizado na comparação com os índices limites estabelecidos pela Resolução do Senado Federal n.º 40, de 2001, a fim de avaliar a DCL, levando em conta também a RCL.

Nas análises a seguir, foi adotada a Metodologia Nova do cálculo do RP, que foi inserida pelo Manual de Demonstrativos Fiscais (2018, 8ª edição) do Tesouro Nacional, que adota o Regime de Caixa e sem operações intraorçamentárias, sendo calculado como sendo a $[\text{Receita Primária Total} - (\text{Despesas Primárias Pagas} + \text{Restos a Pagar Processados Pagos} + \text{Restos a Pagar Não Processados Pagos})]$.

4.1 RECEITA CORRENTE LÍQUIDA (RCL) E DESPESA TOTAL COM PESSOAL (DTP)

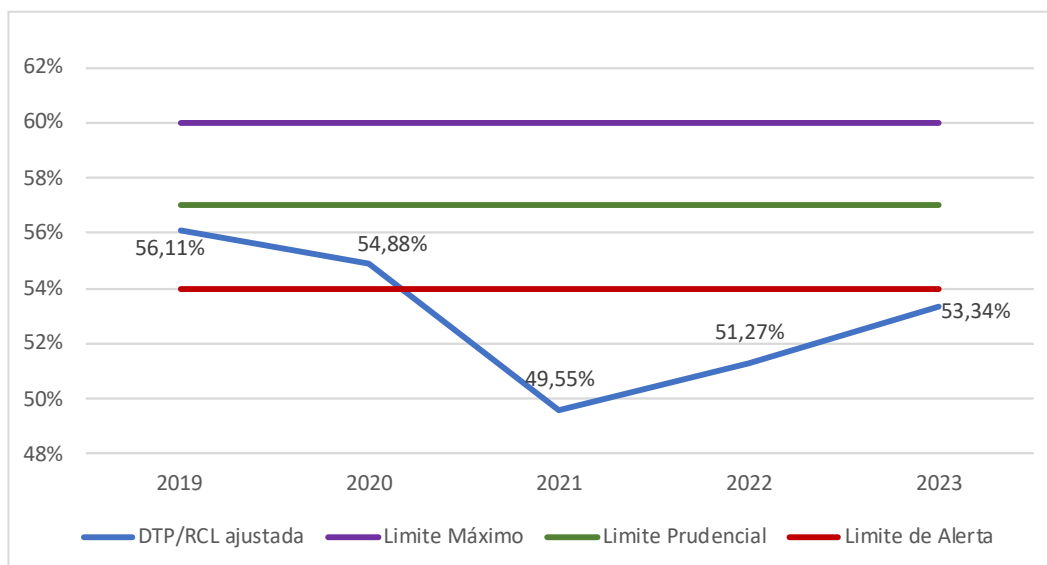
Gráfico 1-1 – RCL e DTP



Fonte: Relatório de Gestão Fiscal – Consolidado - Sefaz-PE.

A RCL e a DTP vêm aumentando continuamente de 2019 a 2023. A RCL de 2023 teve um aumento de 3,02% em relação ao ano anterior, o que demonstra uma melhora nesse indicador. Já a DTP teve um aumento de 7,12% em relação ao ano anterior, o que sinaliza uma piora da DTP.

Gráfico 1-2 – DTP/RCL ajustada



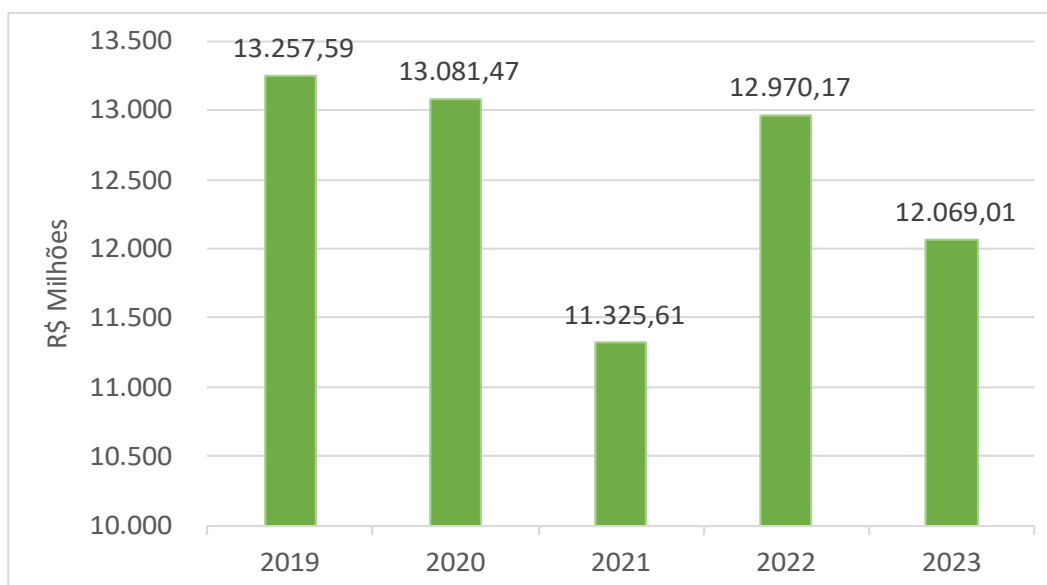
Fonte: Relatório de Gestão Fiscal - Consolidado – Sefaz-PE.

Durante um período de 3 anos, entre 2021 e 2023, o índice DTP/RCL ajustada esteve abaixo do limite de alerta de 54% da RCL ajustada, estabelecido pela LRF. Porém, nota-se que o estado de Pernambuco, em 2019 e 2020, esteve acima desse limite de alerta e abaixo do limite prudencial de 57%.

4.2 DÍVIDA CONSOLIDADA LÍQUIDA (DCL)

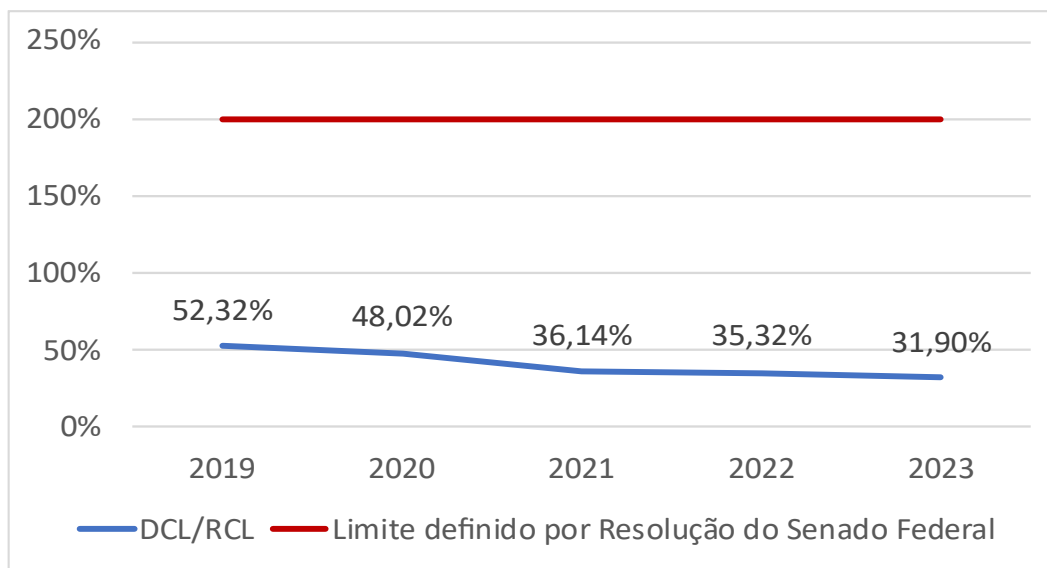
A DCL manteve uma diminuição de 2019 a 2021, destacando-se por uma queda acentuada em 2021. Em 2023, a DCL diminuiu 6,95% em relação a 2022, o que representa uma melhora com relação ao endividamento do estado.

Gráfico 1-3 – DCL



Fonte: Relatório de Gestão Fiscal - Consolidado – Sefaz-PE.

Gráfico 1-4 – DCL/RCL

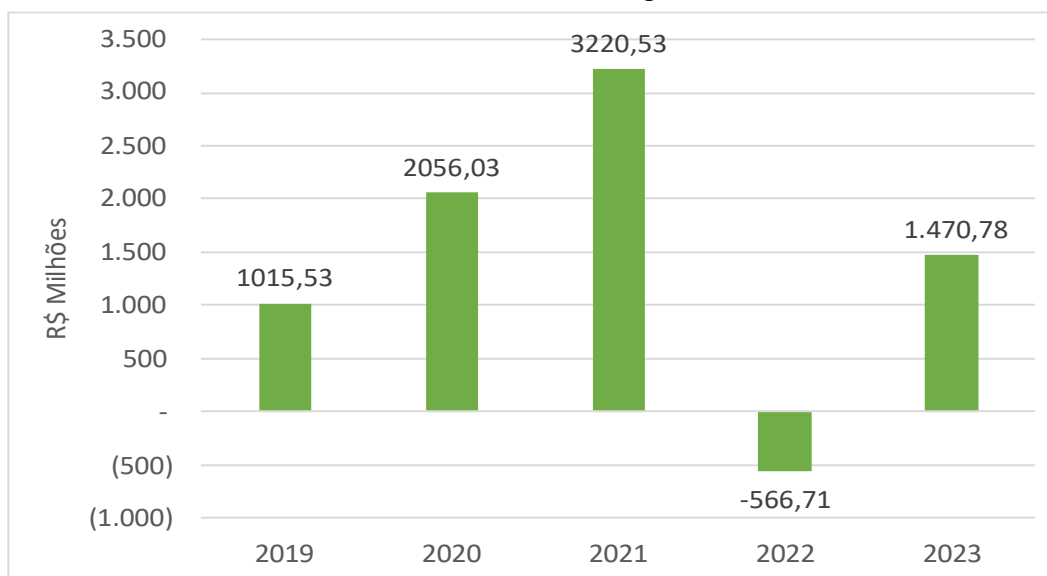


Fonte: Relatório de Gestão Fiscal – Consolidado – Sefaz -PE.

Por Resolução do Senado Federal, o limite máximo da DCL é de 200% da RCL. Em Pernambuco, este percentual chegou, no final de 2023, a 31,90% em relação à RCL, sendo o menor índice atingido nos últimos 5 anos. Analisando os índices nesses anos, nota-se que o estado teve uma melhora nesse indicador de endividamento de 2019 a 2023, e mantém-se em uma situação confortável, estando bem abaixo do limite máximo.

4.3 RESULTADO PRIMÁRIO

Gráfico 1-5 – RP – Metodologia Nova



Fonte: Relatório Resumido da Execução Orçamentária -Sefaz-PE

Pode-se notar que os Resultados Primários se mantiveram positivos, com exceção do ano de 2022, que ficou negativo, com uma diminuição de 117,60% em relação ao ano anterior. Em 2023, o Resultado Primário voltou a crescer, com um aumento de 359,53% em relação ao ano anterior, o que reflete uma melhor capacidade do pagamento de suas dívidas públicas, e maior possibilidade em obter futuros financiamentos.

4.4 CONSIDERAÇÕES FINAIS SOBRE A SITUAÇÃO FINANCEIRA DO ESTADO

Se observarmos os principais indicadores acima e seus montantes, por exemplo, a RCL do estado se aproximou de R\$ 38 bilhões em 2023, as contas públicas tiveram superávit e o endividamento pelo DCL/RCL ficou em 31,90% (abaixo do limite de 200% permitido). Diante desses resultados, pode-se concluir que seria factível suportar uma eventual PPP. De maneira complementar, outra análise interessante se trata sobre a nota CAPAG¹⁹⁵ (Capacidade de Pagamento). Ela é um indicador atribuído pelo Tesouro Nacional que avalia a saúde fiscal dos Estados e do Distrito Federal, com foco na capacidade de honrar compromissos financeiros assumidos com garantia da União. A classificação, que vai de A (melhor situação) a D (pior situação), considera três indicadores principais: endividamento, poupança corrente e liquidez. Estados com nota A ou B estão aptos a contratar operações de crédito com garantia da União, enquanto notas C e D indicam restrições fiscais. A CAPAG é amplamente utilizada para análise de risco e planejamento de políticas de equilíbrio fiscal. No caso de Pernambuco, a nota atribuída é B+, corroborando com a ideia de que seria factível suportar a eventual PPP abordada nesse documento.

Além da avaliação da saúde fiscal do Estado de Pernambuco com base em indicadores tradicionais — como superávit orçamentário, endividamento em relação à RCL em 31,90% (bem abaixo do limite de 200%) e nota B+ na CAPAG atribuída pelo Tesouro Nacional —, é fundamental considerar o limite legal de comprometimento da RCL com obrigações de PPPs, conforme determina o Art. 28 da Lei Federal nº 11.079/2004.

Segundo os dados de execução orçamentária, a Receita Corrente Líquida do Estado em 2024 foi estimada em aproximadamente R\$ 38 bilhões, o que implica um limite máximo legal para despesas anuais com PPPs de R\$ 1,9 bilhão (5% da RCL). Paralelamente, a legislação estadual pré-autoriza a administração pública estadual a vincular parte do FPE: o Art. 17-A da Lei Estadual nº 12.765/2005, regulamentado pelo Decreto nº 51.029/2021, possibilita que até 3,5% da receita anual do FPE sejam vinculada ao para o pagamento de obrigações pecuniárias de PPPs. Em 2024, o FPE repassado a Pernambuco somou R\$ 12,88 bilhões, resultando em um teto estadual de aproximadamente R\$ 451 milhões. Atualmente, as duas PPPs vigentes — a dos terminais e estações do BRT (NovaMobi) e a de autoprodução de energia renovável (Solar Serrita) — demandam cerca de R\$ 137 milhões anuais em contraprestações, valor que representa apenas 30% desse limite estadual, indicando folga fiscal relevante para novas contratações.

Adicionalmente, as estimativas de repasse do Fundo de Participação dos Estados (FPE) para os próximos anos mostram tendência de crescimento, partindo de R\$ 12,88 bilhões em 2024 para mais de R\$ 18 bilhões em 2030, o que contribui positivamente para a sustentabilidade das finanças estaduais. Dessa forma, tanto sob a ótica da RCL quanto do FPE, o Estado de Pernambuco apresenta margem legal e fiscal disponível para estruturar novas PPPs, desde que respeitados os limites normativos e que haja interesse por parte do governo estadual.

¹⁹⁵ [Capacidade de Pagamento \(CAPAG\) — Tesouro Transparente](#)

5 QUADRO DE INDICADORES DE DESEMPENHO

Os indicadores de desempenho selecionados para medir o desempenho da Concessionária durante todo o prazo da concessão¹⁹⁶ e os padrões aceitáveis para cada um deles estão apresentados no Quadro de Indicadores de Desempenho (QID) abaixo (Tabela 5-1).

¹⁹⁶ Etapa 1: Durante o Período Pré-Operacional (Fase I), a CBTU permanecerá como única e exclusiva responsável pela operação, manutenção e conservação da Rede Metroferroviária, sendo que os indicadores de desempenho não serão aferidos, assim como durante o Período de Operação Assistida;

Etapa 2: A partir do término do Período de Operação Assistida até o mês 36 da concessão, quando a Linha Diesel estará em obras, os indicadores de desempenho para os serviços Linha Diesel Sul (estação Cajueiro Seco – estação Cabo) e Linha Diesel Oeste (estação Cajueiro Seco – estação Curado) não serão aferidos; já para as Linhas Centro e Sul, a aferição dos IDs é iniciada;

Etapa 3: Do mês 37 ao término da Concessão, os Indicadores de Desempenho serão aferidos para todas as linhas.

Tabela 5-1 Quadro de Indicadores de Desempenho (QID)

SIGLA	DEFINIÇÃO E OBJETIVO	PROCEDIMENTO DE CÁLCULO	PADRÃO ACEITÁVEL
TMP	<p>TEMPO MÉDIO DE PERCURSO</p> <p>Monitorar a rapidez de deslocamento dos passageiros</p>	<p>O indicador de desempenho será apurado diariamente (D^{TP}), e por cada linha, por meio da média aritmética das relações entre as medições dos tempos de percurso dos trens (real) e o tempo de percurso dos trens (programado), e será calculado com 4 (quatro) casas decimais.</p> <p>Mensalmente (mês civil), será calculada a média aritmética dos indicadores obtidos diariamente (M^{TP}).</p> <p>Os tempos médios de percurso estimados para a Etapa 2 tem como insumo os dados informados pela CBTU/STU Recife em 2022 considerando as viagens realizadas, tempos de viagem (tempo de ciclo) e tempos de atraso (RT01 Parte B Capítulo 4).</p> <p>As estimativas resultaram em $M^{TP} = 1,07$ sendo considerado como limites para esta Etapa M^{TP} entre 1,10 e 1,08.</p> <p>Para a Etapa 3 foi adotado o mesmo limite superior e um limite inferior $M^{TP} = 1,05$</p>	<p><u>Etapa 2 (Linha Centro e Linha Sul)</u></p> $TMP = \frac{(1,10 - M^{TP})}{1,10 - 1,08}, \quad \text{para } 1,08 \leq M^{TP} \leq 1,10$ $TMP = 0,0, \quad \text{para } M^{TP} > 1,10$ $TMP = 1,0, \quad \text{para } M^{TP} < 1,08$ <p><u>Etapa 3 (Linha Centro, Linha Sul e Linha Diesel)</u></p> $TMP = \frac{(1,10 - M^{TP})}{1,10 - 1,05}, \quad \text{para } 1,05 \leq M^{TP} \leq 1,10$ $TMP = 0,0, \quad \text{para } M^{TP} > 1,10$ $TMP = 1,0, \quad \text{para } M^{TP} < 1,05$

SIGLA	DEFINIÇÃO E OBJETIVO	PROCEDIMENTO DE CÁLCULO	PADRÃO ACEITÁVEL
ICO	<p>CUMPRIMENTO DA OFERTA PROGRAMADA</p> <p>Monitorar o cumprimento da programação de oferta de viagens nos horários de pico e de vale</p>	<p>Como ponto de partida, este indicador de desempenho será apurado diariamente por meio de uma relação entre o número de viagens realizadas e o número de viagens programadas, tanto no período de pico quanto no período de vale, sendo calculado com 2 (duas) casas decimais.</p> <p>Mensalmente (mês civil), deverá ser calculada a média aritmética dos indicadores obtidos diariamente, calculando, separadamente, período de pico e período de vale, com arredondamento de 2 (duas) casas decimais, denominando-se M^{ICO^p} e M^{ICO^v}, cujos valores resultantes deverão ser utilizados para obtenção do ICO (mensal), tendo o indicador do período de pico peso 0,6 e o indicador do período de vale, peso 0,4.</p>	<p><u>Etapa 2 (Linha Centro e Linha Sul)</u></p> $ICO^p = \frac{M^{ICO^p} - 0,90}{0,99 - 0,90}, \text{ para } 0,90 < M^{ICO^p} \leq 0,99$ $ICO^v = \frac{M^{ICO^v} - 0,90}{0,99 - 0,90}, \text{ para } 0,90 < M^{ICO^v} \leq 0,99$ $ICO^p = 0,0, \quad \text{para } M^{ICO^p} \leq 0,90$ $ICO^p = 1,0, \quad \text{para } M^{ICO^p} > 0,99$ $ICO^v = 0,0, \quad \text{para } M^{ICO^v} \leq 0,90$ $ICO^v = 1,0, \quad \text{para } M^{ICO^v} > 0,99$ <p><u>Etapa 3 (Linha Centro, Linha Sul e Linha Diesel)</u></p> $ICO^p = \frac{M^{ICO^p} - 0,95}{0,99 - 0,95}, \text{ para } 0,95 < M^{ICO^p} \leq 0,99$ $ICO^v = \frac{M^{ICO^v} - 0,95}{0,99 - 0,95}, \text{ para } 0,95 < M^{ICO^v} \leq 0,99$ $ICO^p = 0,0, \quad \text{para } M^{ICO^p} \leq 0,95$ $ICO^p = 1,0, \quad \text{para } M^{ICO^p} > 0,99$ $ICO^v = 0,0, \quad \text{para } M^{ICO^v} \leq 0,95$ $ICO^v = 1,0, \quad \text{para } M^{ICO^v} > 0,99$

SIGLA	DEFINIÇÃO E OBJETIVO	PROCEDIMENTO DE CÁLCULO	PADRÃO ACEITÁVEL
IAL	<p>ACIDENTES COM PASSAGEIROS NA LINHA</p> <p>Monitorar o nível de segurança da linha para o passageiro, levando em consideração eventos repentinos, indesejados ou intencionais</p>	<p>O indicador será apurado mensalmente (mês civil) por meio da relação entre o número de acidentados e o total mensal (em milhões) de passageiros transportados na linha.</p> <p>Mensalmente (mês civil) também deverá ser calculada a média aritmética dos 12 últimos meses (AL), cujo valor obtido deverá ser utilizado para obtenção do valor de IAL.</p> <p>Os patamares superiores nas Linhas Centro e Linha Sul na Etapa 2 são referentes aos observados na CBTU/STU Recife em 2022 (RT01 Parte B) ponderando as quantidades de acidentes (item 5.1.2.1) pela quantidade de passageiros transportado de cada linha. Na Etapa 3, com os investimentos e reabilitação dos serviços será aferido um índice com melhores desempenhos sendo que para o serviço Diesel será considerado para o patamar superior, índice análogo ao já observado nesta linha (referência ano de 2019).</p>	$AL_{linha} = \frac{\sum_{m=1}^m \frac{total\ mensal\ de\ acidentados}{total\ mensal\ (em\ milhões)\ de\ pax\ transportados}}{12}$ <p><u>Etapa 2 (Linha Centro e Linha Sul)</u></p> <p>$IAL_{Linha\ Centro} = 1,6 - AL_{linha}, para\ 0,6 < AL_{linha} < 1,6$</p> <ul style="list-style-type: none"> $IAL_{Linha\ Centro} = 0,0\ para\ AL_{linha} \geq 1,6$ $IAL_{Linha\ Centro} = 1,0\ para\ AL_{linha} \leq 0,6$ <p>$IAL_{Linha\ Sul} = 2,2 - AL_{linha}, para\ 1,2 < AL_{linha} < 2,2$</p> <ul style="list-style-type: none"> $IAL_{Linha\ Sul} = 0,0\ para\ AL_{linha} \geq 2,2$ $IAL_{Linha\ Sul} = 1,0\ para\ AL_{linha} \leq 1,2$ <p><u>Etapa 3 (Linha Centro, Linha Sul e Linha Diesel)</u></p> <p>$IAL_{Linha\ Centro} = 1,4 - AL_{linha}, para\ 0,4 < AL_{linha} < 1,4$</p> <ul style="list-style-type: none"> $IAL_{Linha\ Centro} = 0,0\ para\ AL_{linha} \geq 1,4$ $IAL_{Linha\ Centro} = 1,0\ para\ AL_{linha} \leq 0,4$ <p>$IAL_{Linha\ Sul} = 2,0 - AL_{linha}, para\ 1,0 < AL_{linha} < 2,0$</p> <ul style="list-style-type: none"> $IAL_{Linha\ Sul} = 0,0\ para\ AL_{linha} \geq 2,0$ $IAL_{Linha\ Sul} = 1,0\ para\ AL_{linha} \leq 1,0$ <p>$IAL_{Linha\ Diesel} = 2,0 - AL_{linha}, para\ 1,0 < AL_{linha} < 2,0$</p> <ul style="list-style-type: none"> $IAL_{Linha\ Diesel} = 0,0\ para\ AL_{linha} \geq 2,0$ $IAL_{Linha\ Diesel} = 1,0\ para\ AL_{linha} \leq 1,0$

SIGLA	DEFINIÇÃO E OBJETIVO	PROCEDIMENTO DE CÁLCULO	PADRÃO ACEITÁVEL
IOL	INCIDENTES Monitorar o nível de segurança operacional da linha, levando em consideração eventos repentinos, indesejados ou intencionais	Cada incidente será valorado por sua classificação: (i) Atraso Leve (AtL) - conta como meio incidente (0,5); (ii) Atraso Grave (AtG) - conta como um incidente (1,0); (iii) Interrupção de Serviço em Plataforma (InP) - conta como dois incidentes (2,0); e (iv) Interrupção Urgente de Serviço (InV) - conta como quatro incidentes (4,0).	$Inc_m = 0,5 * AtL + 1,0 * AtG + 2,0 * InP + 4,0 * InV$ <p><u>Etapa 2 (Linha Centro e Linha Sul) e Etapa 3 (Linha Centro, Linha Sul e Linha Diesel)</u></p> <p>O limite máximo admissível será de 1 incidente mensal a cada 10 quilômetros de via, arredondado para cima:</p> $limite_{m_{LC}} = \frac{extensão\ da\ Linha\ Centro}{10} = \frac{24,5}{10} = 3\ incidentes$ $limite_{m_{LS}} = \frac{extensão\ da\ Linha\ Sul}{10} = \frac{13,0}{10} = 2\ incidentes$ $limite_{m_{LD}} = \frac{extensão\ da\ Linha\ Diesel}{10} = \frac{33,7}{10} = 4\ incidentes$ $IOL_{m_{LC}} = 0,0\ para\ Inc_m > 3$ $IOL_{m_{LC}} = 1,0\ para\ Inc_m \leq 3$ $IOL_{m_{LS}} = 0,0\ para\ Inc_m > 2$ $IOL_{m_{LS}} = 1,0\ para\ Inc_m \leq 2$ $IOL_{m_{LD}} = 0,0\ para\ Inc_m > 4$ $IOL_{m_{LD}} = 1,0\ para\ Inc_m \leq 4$
IDO	INDICADOR GERAL DE DESEMPENHO DA OPERAÇÃO	$IDO = 0,10 * TMP + 0,30 * (ICO + IAL + IOL)$	

SIGLA	DEFINIÇÃO E OBJETIVO	PROCEDIMENTO DE CÁLCULO	PADRÃO ACEITÁVEL
MRO	<p>CONFIABILIDADE DO MATERIAL RODANTE</p> <p>Monitorar a confiabilidade dos trens disponíveis para operação</p>	<p>Será apurado mensalmente, por meio da relação entre a quilometragem percorrida por trem no mês (multiplicada pela quantidade de carros por trem) e o total de falhas de carros no mesmo mês. Pode variar de 0 (zero) a 1 (um) e deve ser calculado com notação científica de 2 casas decimais.</p> <p>Os patamares de MKBF referenciais das Linhas Centro e Linha Sul na Etapa 2 que resultam em índice zero são os observados pela CBTU/STU Recife em 2022 (RT01 Parte B Capítulo 4.4).</p> <p>Na Etapa 3 com os investimentos na reabilitação dos serviços, considerou como MKBF referencial para MRO = 1 nas Linhas Elétricas o índice histórico, ano 2018 da CAF (a frota da Linha Sul será substituída) e na Linha Diesel o MKBF histórico do ano 2021 (RT01 Parte B Capítulo 4.4).</p>	<p><u>Etapa 2 (Linha Centro e Linha Sul)</u></p> $MRO_{LC} = \frac{MKBF - 2.000}{500}, \text{ para } 2.000 < MKBF < 2.500$ <ul style="list-style-type: none"> $MRO = 1,0$ para $MKBF \geq 2.500$ $MRO = 0,0$ para $MKBF \leq 2.000$ $MRO_{LS} = \frac{MKBF - 700}{100}, \text{ para } 700 < MKBF < 800$ <ul style="list-style-type: none"> $MRO = 1,0$ para $MKBF \geq 800$ $MRO = 0,0$ para $MKBF \leq 700$ <p><u>Etapa 3 (Linha Centro, Linha Sul e Linha Diesel)</u></p> $MRO_{LC} = \frac{MKBF - 2.500}{1.000}, \text{ para } 2.500 < MKBF < 3.500$ <ul style="list-style-type: none"> $MRO = 1,0$ para $MKBF \geq 3.500$ $MRO = 0,0$ para $MKBF \leq 2.500$ $MRO_{LS} = \frac{MKBF - 2.500}{1.000}, \text{ para } 2.500 < MKBF < 3.500$ <ul style="list-style-type: none"> $MRO = 1,0$ para $MKBF \geq 3.500$ $MRO = 0,0$ para $MKBF \leq 2.500$ $MRO_{LD} = \frac{MKBF - 700}{100}, \text{ para } 700 < MKBF < 800$ <ul style="list-style-type: none"> $MRO = 1,0$ para $MKBF \geq 800$ $RO = 0,0$ para $MKBF \leq 700$

SIGLA	DEFINIÇÃO E OBJETIVO	PROCEDIMENTO DE CÁLCULO	PADRÃO ACEITÁVEL
DTT	<p>DISPONIBILIDADE TÉCNICA DOS TRENS NOS PICOS</p> <p>Monitorar a disponibilidade técnica de trens nos períodos de pico</p>	<p>A disponibilidade técnica de trens para atendimento do POT nos picos ($DISP^{MRO}$) deve ser apurada mensalmente, por meio da relação entre a quantidade de trens regulares nos picos (manhã e tarde) e a quantidade de trens necessários para atendimento do POT nos picos (manhã e tarde). Pode variar de 0 (zero) a 1 (um) e deve ser calculado com notação científica de 2 (duas) casas decimais.</p>	<p><u>Etapa 2 (Linha Centro e Linha Sul)</u></p> <p>O indicador de desempenho DTT será considerado como 1 para todas as Linhas.</p> <p><u>Etapa 3 (Linha Centro, Linha Sul e Linha Diesel)</u></p> $DTT = \frac{DISP^{MRO} - 0,92}{0,07}, \text{ para } 0,92 \leq DISP^{MRO} \leq 0,99$ $DTT = 0,0, \quad \text{para } DISP^{MRO} < 0,92$ $DTT = 1,0, \quad \text{para } DISP^{MRO} > 0,99$

SIGLA	DEFINIÇÃO E OBJETIVO	PROCEDIMENTO DE CÁLCULO	PADRÃO ACEITÁVEL
EST	<p>DISPONIBILIDADE DAS ESTAÇÕES</p> <p>Monitorar a conservação civil das estações e a manutenção dos ativos instalados, bem como padrões mínimos de operacionalidade</p>	<p>O estado de regularidade das estações (REG^{EST}) será apurado mensalmente, por meio da relação entre o número de horas em que os equipamentos (escadas rolantes, elevadores e bloqueios) das estações de toda a linha estiveram disponíveis, e o número de horas operacionais do mês, multiplicado pela quantidade de equipamentos ao longo das estações da respectiva linha. Pode variar de 0 (zero) a 1 (um) e deve ser calculado com notação científica de 2 casas decimais. O índice aferido será o resultante da média dos índices observados.</p>	<p><u>Etapa 2 (Linha Centro e Linha Sul)</u></p> $EST_{equipamento} = \frac{REG^{ST} - 0,90}{0,05}, \text{ para } 0,90 \leq REG_{equipamento}^{EST} < 0,95$ $EST_{equipamento} = 1,0 \text{ para } REG_{equipamento}^{EST} \geq 0,95$ $EST_{equipamento} = 0,0 \text{ para } REG_{equipamento}^{EST} < 0,90$ <p><u>Etapa 3 (Linha Centro, Linha Sul e Linha Diesel)</u></p> $EST_{equipamento} = \frac{REG^{EST} - 0,97}{0,02}, \text{ para } 0,97 \leq REG_{equipamento}^{EST} < 0,99$ $EST_{equipamento} = 1,0 \text{ para } REG_{equipamento}^{EST} \geq 0,99$ $EST_{equipamento} = 0,0 \text{ para } REG_{equipamento}^{EST} < 0,97$ <p>Índice Médio</p> $EST_{médio} = \frac{(EST_{escada\ rolante} + EST_{elevador} + EST_{bloqueios} + EST_{regular})}{4}$

SIGLA	DEFINIÇÃO E OBJETIVO	PROCEDIMENTO DE CÁLCULO	PADRÃO ACEITÁVEL
LIN	<p>DISPONIBILIDADE DOS SISTEMAS DE LINHA</p> <p>Monitorar a conservação e a disponibilidade de via para circulação de trens</p>	<p>A regularidade do Sistema de Sinalização (REG^{SIN}) será medida por meio da somatória do produto do número de equipamentos e respectivas quantidade de horas disponíveis (real) no mês, e da somatória do produto do número de equipamentos e respectiva quantidade de horas programadas.</p> <p>A regularidade da Rede Aérea e da Via Permanente (REG^{RA-VP}) será medida por meio da relação entre o produto de extensão de via operacional e número de horas operacionais por dia e o produto de extensão da via e o número de horas programado por dia.</p> <p>A regularidade geral da via ($REG^{GERAL VIA}$) deve ser obtida pela média aritmética da REG^{SIN} e da REG^{RA-VP}.</p>	<p><u>Etapa 2 (Linha Centro e Linha Sul)</u></p> $LIN = \frac{REG^{GERAL VIA} - 95,00}{3,00}, \text{ para } 95,00 \leq REG^{GERAL VIA} \leq 98,00$ $LIN = 1,0 \text{ para } REG^{GERAL VIA} > 98,00$ $LIN = 0,0 \text{ para } REG^{GERAL VIA} < 95,00$ <p><u>Etapa 3 (Linha Centro, Linha Sul e Linha Diesel)</u></p> $LIN = \frac{REG^{GERAL VIA} - 96,00}{3,00}, \text{ ara } 96,00 \leq REG^{GERAL VIA} \leq 99,00$ $LIN = 1,0 \text{ para } REG^{GERAL VIA} > 99,00$ $LIN = 0,0 \text{ para } REG^{GERAL VIA} < 96,00$
IDM	<p>INDICADOR GERAL DE DESEMPENHO DE MANUTENÇÃO</p>	$IDM = 0,25 * (MRO + DTT + EST + LIN)$	
IRG	<p>ÍNDICE DE RECLAMAÇÕES GERAIS DA LINHA</p> <p>Monitorar as manifestações espontâneas dos usuários sobre insatisfações com o serviço prestado</p>	<p>O índice será apurado anualmente, e independentemente para cada linha, estabelecendo a relação entre o número total de reclamações gerais e o total anual (em milhões) de passageiros transportados na linha. Entende-se por “passageiros transportados” a soma do total de entradas nas linhas de bloqueios das estações metroviárias.</p>	<p><u>Etapa 3 (Linha Centro, Linha Sul e Linha Diesel).</u></p> $RG = \frac{Nr}{\text{milhão de Pt}}$ $IRG = 0,0, \text{ para } RG > 6,00$ $IRG = 1,0, \text{ para } RG \leq 6,00$

SIGLA	DEFINIÇÃO E OBJETIVO	PROCEDIMENTO DE CÁLCULO	PADRÃO ACEITÁVEL
ISP	INDICADOR GERAL DE SATISFAÇÃO DOS PASSAGEIROS Monitorar o grau de satisfação dos passageiros mediante pesquisa de qualidade do serviço	O Índice Geral de Satisfação (IGS) deverá ser calculado pela somatória ponderada dos índices de avaliação dos usuários a respeito de 7 atributos (rapidez, conforto, confiabilidade, segurança operacional, segurança pública, atendimento ao passageiro e informação ao passageiro).	<u>Etapa 3 (Linha Centro, Linha Sul e Linha Diesel)</u> $ISP = \frac{(IGS - 60)}{15}, \quad \text{para } 60 \leq IGS \leq 75$ $ISP = 1,0, \text{ para } IGS > 75$ $ISP = 0,0, \text{ para } IGS < 60$
IAS	INDICADOR GERAL DE AVALIAÇÃO DO SERVIÇO PELOS USUÁRIOS	$IAS = 0,50 * (IRG + ISP)$	
IDG	INDICADOR GERAL DE DESEMPENHO	$IDG = 0,4 * IDO + 0,4 * IDM + 0,2 * IAS$	
CMD ^C	COEFICIENTE DE MENSURAÇÃO DO DESEMPENHO DA CONCESSÃO	$CDM^C = FP^{LC} * IDG^{LC} + FP^{LS} * IDG^{LS} + FP^{LD} * IDG^{LD}$, em que FP é o Fator de Ponderação de cada linha, correspondente ao número de passageiros transportados na respectiva linha ¹⁹⁷ em relação ao total de passageiros transportados no sistema, em cada período de avaliação Caso resulte em $FP \leq 0,1$ será considerado para esta linha $FP=0,1$ e para as demais linhas: $FP^{Linha A} = 0,9 \times \frac{Demanda\ Linha\ A}{Demanda\ (Linha\ A + Linha\ B)}$ $FP^{Linha B} = 0,9 \times \frac{Demanda\ Linha\ B}{Demanda\ (Linha\ A + Linha\ B)}$	

¹⁹⁷ Embarques nas estações:

- Linha Centro: Recife, Joana Bezerra, Afogados, Ipiranga, Mangueira, Santa Luzia, Werneck, Barro, Tejipió, Coqueiral, Alto do Céu, Curado, Rodoviária, Cosme e Damião, Camaragibe;
- Linha Sul: Largo da Paz, Imbiribeira, Antônio Falcão, Shopping, Tancredo Neves, Aeroporto, Porta Larga, Monte dos Guararapes, Prazeres, Cajueiro Seco.
- Linha Diesel: Jorge Lins, Marcos Freire, Ângelo de Souza, Pontezinha, Ponte dos Carvalhos, Santo Inácio, Cabo.

SIGLA	DEFINIÇÃO E OBJETIVO	PROCEDIMENTO DE CÁLCULO	PADRÃO ACEITÁVEL
	DEDUÇÕES NA REMUNERAÇÃO	<p>Do término do Período de Operação Assistida ao término do ano 4 (mês 48):</p> $PARCELA\ REM_{TR} = (RECEITA\ DE\ REMUNERAÇÃO) * [90,0\% + 10,0\% * (CMD^C)]$ <p>A partir do início do ano 5 (mês 49):</p> $PARCELA\ REM_{TR} = (RECEITA\ DE\ REMUNERAÇÃO) * [85,0\% + 15,0\% * (CMD^C)]$	

6 CRONOGRAMA PARA O PROCESSO DE DESESTATIZAÇÃO

Tabela 6-1 Cronograma para o processo de desestatização

EVENTO	PRAZO
Fechamento Estudos da Concessão	08/12/2022
Aprovação CDEP Modelo de Concessão	15/12/2022
Aprovações Estaduais	A definir
Abertura Consulta Pública (concessão)	A definir
Resolução CPPI (Concessão + Aporte + Data Room)	A definir
Fechamento da Consulta Pública *	A definir
Aprovação PGE	A definir
Aprovação do Modelo de Desestatização - CDEP BNDES	A definir
Decreto Estadual aprovando a Modelagem da Concessão	A definir
Resolução CPPI (Modelo de Desestatização)	A definir
Audiência Pública	A definir
Acórdão TCU **	A definir
Publicação do Edital	A definir
Leilão ***	A definir

(*) Prazo estimado.

(**) Consulta Pública: período mínimo recomendado de 30 (trinta) dias.

(***) Prazo de análise do TCU: a equipe técnica tem 75 (setenta e cinco) dias, contados da data do recebimento do processo, para remeter proposta de mérito ao Relator, conforme Art. 9º da IN TCU n. 81/2018.

(****) INCLUIR LEGISLAÇÃO SOBRE PRAZO DO TCE

(*****) Prazo para apresentação de propostas (entre Edital e Leilão) é de no mínimo de 15 (quinze) dias, conforme Art. 55 da Lei nº 14.133, de 2021.

Conforme citado na Seção 2 deste relatório, algumas informações e decisões aplicáveis à modelagem, de competência dos entes públicos envolvidos no Projeto e relativas à política pública de transporte e à política orçamentária, não foram fornecidas ao Consórcio até a data de emissão deste Relatório, consequentemente, alguns temas afetos à Concessão, como a confirmação dos valores e da origem dos Aportes Públicos, foram apresentados com algum nível de indeterminação.

Em decorrência do exposto, a proposição de um cronograma confiável dependerá da definição da(s) fonte(s) de recursos públicos para equacionar as necessidades de Capex e Opex, após o que será necessário, dentre outras atividades, realizar ajustes em minutas contratuais para refletir tal definição e, muito provavelmente, atualizar os estudos de desestatização, considerando-se que há diversas decisões do TCU que indicam que os estudos devem ser emitidos com antecedência máxima de 18 (dezoito) meses antes da submissão à fiscalização da corte.

ANEXO I

GLOSSÁRIO

Para os fins do deste Relatório, sem prejuízo de outras definições estabelecidas no corpo de seu texto, se aplicam as seguintes definições às respectivas expressões, igualmente aplicadas em suas formas singular e plural:

- (i) Administração Pública: significa quaisquer órgãos ou entidades da Administração Pública Direta e Indireta Federal, Estadual, Distrital ou Municipal;
- (ii) Anexo: significa cada um dos documentos anexos ao presente Relatório;
- (iii) BNDES: significa o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, empresa pública dotada de personalidade jurídica de Direito Privado e patrimônio próprio, regida por seu Estatuto Social e pelas disposições legais que lhe são aplicáveis, com sede e foro em Brasília, DF, e escritório-base, para os fins do Pregão Eletrônico n.º 02/2020 – BNDES, na Avenida República do Chile n.º 100, Centro, Rio de Janeiro, RJ;
- (iv) CBTU: significa a Companhia Brasileira de Trens Urbanos, inscrita no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas (CNPJ) sob o n.º 42.357.483/0001-26, com sede no Setor Bancário Norte, s/nº, Quadra 1, Bloco B, Edifício CNC, Andares 9 a 13, Salas 901 a 1301, Bairro Asa Norte, Distrito Federal, constituída conforme a autorização dada pelo artigo 5º da Lei Federal n.º 3.115, de 16 de março de 1957, c/c o Decreto Federal nº 74.242, de 28 de junho de 1974, e o Decreto Federal n.º 89.396, de 22 de fevereiro de 1984, originalmente responsável pela prestação de Serviços de Transporte Público Coletivo Metroferroviário nas Regiões Metropolitanas de Belo Horizonte (MG), Recife (PE), Natal (RN), João Pessoa (PB) e Maceió (AL);
- (v) Concessionária: empresa constituída pelo licitante vencedor para a prestação dos Serviços após a conclusão do Leilão e assinatura do Contrato de Concessão;
- (vi) Cartão VEM ou VEM: significa o Vale Eletrônico Metropolitano, cartão eletrônico integrante do SCBE, utilizado para acesso aos serviços de transporte do STPP/RMR pelos Usuários, incluído o Serviço de Transporte Metroferroviário, emitido pelo CTM nas modalidades VEM Estudante, VEM Comum e VEM Trabalhador, previstos pelo artigo 17 da Lei Estadual n.º 14.474, de 16 de novembro de 2011, conforme alterada; na modalidade VEM Social, instituída pela Lei Estadual n.º 17.182, de 22 de março de 2021 e regulamentada pelo Decreto Estadual n.º 50.501, de 08 de abril de 2021, conforme alterado; na modalidade VEM Pessoa Idosa, instituída pela Resolução CSTM n.º 007, de 27 de setembro de 2019; VEM Passe Livre RMR, instituída pela Lei Estadual n.º 15.554, de 15 de julho de 2015 e regulamentada pelo Decreto Estadual n.º 44.107, de 16 de fevereiro de 2017; na modalidade VEM Livre Acesso, instituída pela Lei Estadual n.º 14.916, de 18 de janeiro de 2013; e em outras modalidades que venham a ser instituídas;
- (vii) Concessão: significa a concessão comum dos Serviços de Transporte Público Coletivo Metroferroviário prestados na Região Metropolitana de Recife, estruturada pelo BNDES conforme o Edital do Pregão Eletrônico n.º 02/2020 – BNDES;
- (viii) Contrato ou Contrato de Concessão: significa a Minuta de instrumento contratual formulada no âmbito do Projeto para delegação dos Serviços e apresentada como o Anexo 9 da Minuta do Edital, a ser assinada e celebrada entre o Poder Concedente e a Concessionária;
- (ix) Conselho do PPI ou CPPI: significa o Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República – CPPI, instituído pela Lei Federal n.º 13.334, de 13 de setembro de 2016;
- (x) Plano de Operação: significa o plano de prestação dos Serviços, elaborado pela Concessionária em conformidade com os Anexos 1 e 2 à Minuta Contratual, atualizado periodicamente, e sujeito à aprovação da Agência, conforme disposto pela Subcláusula 1.1.(lviii) da Minuta Contratual.

- (xi) PPP: significa a concessão administrativa ou patrocinada da prestação de serviços públicos, assim entendida como parceria público-privada, nos termos da Lei Federal de PPP;
- (xii) Rede Metroferroviária ou Rede: significa o conjunto de bens e infraestruturas afetos à prestação dos Serviços de Transporte Público Coletivo Metroferroviário na Região Metropolitana de Recife, parte do STPP/RMR;
- (xiii) Serviços de Transporte: significa o conjunto de serviços de transporte de caráter urbano disponíveis para deslocamento de pessoas no espaço físico de determinado Município, da Região Metropolitana de Recife ou do Estado de Pernambuco, nos termos da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- (xiv) Serviços de Transporte Público: significa uma referência conjunta aos Serviços de Transporte Público Coletivo e aos Serviços de Transporte Público individual;
- (xv) Serviços de Transporte Público Coletivo: significa o conjunto de Serviços de Transporte acessível a toda a população na Região Metropolitana de Recife, ou no Estado de Pernambuco, por meio do pagamento individualizado de Tarifa Pública, que conta com itinerários e preços fixados pelo órgão ou entidade competente da Administração Pública, nos termos da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- (xvi) Serviços de Transporte Público Coletivo Metroferroviário ou Serviços: significa o conjunto dos Serviços de Transporte Público Coletivo prestados no modo metroferroviário na Região Metropolitana de Recife, ou no Estado de Pernambuco, por meio de trens, VLT e/ou outras modalidades de veículo estabelecidas pela legislação aplicável;
- (xvii) Sistema Complementar do STPP/RMR ou Sistema Complementar: significa o sistema de transporte coletivo operado por ônibus convencionais, especiais, microônibus ou veículos de pequeno porte do STPP/RMR caracterizado por atender aos deslocamentos requeridos pelos usuários não contemplados pelo SEI, nos termos do artigo 33, § 6º, do Decreto Estadual n.º 14.846, de 28 de fevereiro de 1991;
- (xviii) Sistema de Controle de Bilhetagem Eletrônica ou SCBE: significa o conjunto de recursos tecnológicos e serviços que operacionalizam a geração, validação, distribuição, comercialização e remissão de créditos de viagem aos Usuários e permitem o acesso destes à Rede, operado de maneira integrada ao Cartão VEM;
- (xix) Sistema de Transporte: significa o conjunto organizado e coordenado de Serviços de Transporte e bens de infraestrutura que lhes são vinculados no âmbito da Região Metropolitana de Recife, ou do Estado de Pernambuco;
- (xx) Sistema de Transporte Público: significa o conjunto organizado e coordenado de Serviços de Transporte Público e bens de infraestrutura que lhes são afetos no âmbito da Região Metropolitana de Recife, ou do Estado de Pernambuco, inserido no respectivo Sistema de Transporte;
- (xxi) Sistema de Transporte Público de Passageiros da Região Metropolitana de Recife ou STPP/RMR: significa o sistema de gestão associada dos serviços de transporte metropolitano coletivo de passageiros, nas modalidades rodoviária, metroferroviária e aquaviária no âmbito da Região Metropolitana de Recife, regido pela Lei Estadual n.º 14.474, de 16 de novembro de 2011 e composto pelo Sistema Estrutural Integrado e pelo Sistema Complementar, nos termos do artigo 33, § 1º, incisos I e II do Decreto Estadual n.º 14.846, de 28 de fevereiro de 1991;
- (xxii) Sistema Estrutural Integrado ou SEI: significa o sistema de transporte estruturado para a RMR, integrante do STPP/RMR, com característica tronco-alimentadora, com condições físicas, operacionais e tarifárias específicas, onde as linhas troncais são alimentadas por linhas que captam a demanda para os terminais de integração específicos do SEI, o que permite aos usuários do STPP/RMR a possibilidade

de circular através de sua rede, por meio de integrações, nos termos do artigo 33, § 2º, do Decreto Estadual n.º 14.846/1991;

(xxiii) Sistemas de Transporte Público Coletivo da RMR: significa o conjunto de serviços e sistemas de transporte público coletivo, em todos os modos existentes e a serem instituídos, e bens de infraestrutura afetos a tais serviços e sistemas no âmbito dos Municípios da Região Metropolitana de Recife, inclusive o STPP/RMR.

* * *

ANEXO II

MATRIZ DE RISCOS DA MINUTA CONTRATUAL

Cláusula da Minuta Contratual	Risco/Obrigação	Alocação
19.2.1 (i)	Obtenção, renovação, manutenção, transferência e regularização de licenças, permissões e autorizações relativas à Concessão, à exceção das hipóteses de atraso na transferência da posse da Rede à Concessionária e de não cumprimento, pelas autoridades públicas competentes, do prazo legal ou regulamentar para análise da documentação ou para emissão de licenças, permissões e autorizações, quando tal atraso não decorrer de fato imputável à Concessionária.	Concessionária
19.2.1 (ii)	Custos excedentes aos projetados relacionados aos Serviços, inclusive quanto aos Investimentos Obrigatórios, exceto nos casos em que decorram de alterações em seus respectivos escopos por determinação de órgão ou entidade da Administração Pública, incluindo do Poder Concedente.	Concessionária
19.2.1 (iii)	Necessidade de realização de Investimentos em quantidade e/ou qualidade superiores ao estimado, quando necessárias para assegurar o atendimento integral dos Parâmetros de Desempenho, exceto quando essa necessidade advier da materialização de risco alocado neste Contrato ao Poder Concedente.	Concessionária
19.2.1 (iv)	Atraso no cumprimento dos cronogramas previstos na Minuta Contratual, a exemplo daqueles relacionados à execução dos Investimentos Obrigatórios e à execução do Plano de Transição, do	Concessionária

Cláusula da Minuta Contratual	Risco/Obrigação	Alocação
	Plano de Operação e dos Investimentos Obrigatórios, salvo quando a materialização decorrer dos riscos atribuídos expressamente ao Poder Concedente pelo Contrato.	
19.2.1 (v)	Tecnologia empregada na prestação dos Serviços, na realização dos Investimentos Obrigatórios e na manutenção e preservação dos Bens da Concessão.	Concessionária
19.2.1 (vi)	Perecimento, destruição, roubo, furto, perda ou quaisquer outros tipos de danos causados aos Bens da Concessão, responsabilidade que não é reduzida ou excluída em virtude da fiscalização da Agência e do Poder Concedente, quando tais danos não decorrerem da materialização de riscos atribuídos por este Contrato ao Poder Concedente;	Concessionária
19.2.1 (vii)	Variações Ordinárias de Demanda – conforme detalhado na Seção 3.3.10.1 (<i>Risco de Demanda</i>) deste Relatório	Concessionária
19.2.1, (viii)	Manifestações sociais e/ou públicas, incluídas greves, que afetem de qualquer forma a prestação dos Serviços, caso as perdas e danos causados por tais eventos não sejam objeto de cobertura de seguros oferecidos no Brasil na data de sua ocorrência, por: (a) até 15 (quinze) dias sucessivos a cada período de 12 (doze) meses contados a partir da assunção da Rede Metroferroviária pela Concessionária; e (b) Até 90 (noventa) dias, sucessivos ou não, a cada período de 12 (doze) meses contados a partir da assunção da Rede Metroferroviária pela Concessionária.	Concessionária

Cláusula da Minuta Contratual	Risco/Obrigação	Alocação
19.2.1, (ix)	Atos de vandalismo pontuais, localizados ou de pequena intensidade, cujos impactos sobre a prestação dos Serviços, sobre os Bens da Concessão e sobre os Usuários possam ser contidos pelos próprios profissionais de segurança da Concessionária	Concessionária
19.2.1, (x)	Aumento do custo de capital.	Concessionária
19.2.1, (xi)	Modificações na legislação de Imposto sobre a Renda.	Concessionária
19.2.1, (xii)	Caso fortuito ou força maior que possam ser objeto de cobertura de seguros oferecidos no Brasil � época de sua ocorrência;	Concessionária
19.2.1, (xiii)	Recuperação, prevenção, remediação e gerenciamento de todo o passivo ambiental relacionado à Concessão, incluído o passivo já existente antes da Data de Assunção, bem como custos relacionados ao cumprimento de condicionantes necessárias à obtenção de licenças ambientais que se façam necessárias à operação da Rede Metroferroviária.	Concessionária
19.2.1 (xiv)	Riscos que possam ser objeto de cobertura de seguros oferecidos no Brasil na data de sua ocorrência, mas que deixem de s�-lo como resultado direto ou indireto de a��o ou omissão da Concessionária.	Concessionária
19.2.1, (xv)	Possibilidade de a inflação de um determinado período ser superior ou inferior ao �ndice utilizado para reajuste da Remuneração ou de outros valores previstos na Minuta Contratual para o mesmo período.	Concessionária

Cláusula da Minuta Contratual	Risco/Obrigação	Alocação
19.2.1, (xvi)	Responsabilidade civil, administrativa e criminal por danos ambientais decorrentes da operação da Rede Metroferroviária, ocorridos após a Data de Assunção, bem como por eventuais passivos ambientais anteriores � Data de Assunção que não venham a ser adequadamente geridos e remediados pela Concessionária a partir da Data de Assunção;	Concessionária
19.2.1, (xvii)	Decisões judiciais que suspendam ou prejudiquem os Investimentos ou a prestação dos Serviços, ou, ainda, que interrompam, suspendam ou reduzam o pagamento da Contraprestação Pública e dos Aportes Públicos, bem como, em qualquer dos casos, seu reajuste ou revisão, desde que, em qualquer caso, a Concessionária tenha dado causa � decisão, por ação ou omissão incompatível com as obrigações previstas neste Contrato.	Concessionária
19.2.1, (xviii)	Prejuízos causados a terceiros, pela Concessionária ou seus administradores, empregados, prepostos ou prestadores de serviços, aqui incluído eventual Operador Subcontratado, ou qualquer outra pessoa física ou jurídica a ela vinculada, no exercício das atividades abrangidas pela Concessão.	Concessionária
19.2.1, (xix)	Vícios ocultos presentes nos Bens da Concessão.	Concessionária
19.2.1 (xx)	Quaisquer falhas constatadas na prestação dos Serviços que possam ser atribuídas a particular subcontratado pela Concessionária, se houver.	Concessionária
19.2.1 (xxi)	Custos diretos e indiretos e prazos de solução de invasões e desocupações de imóveis de posse da Concessionária – conforme	Concessionária

Cláusula da Minuta Contratual	Risco/Obrigação	Alocação
	disciplina detalhada na Seção 3.3.4 (<i>Principais Obrigações das Partes</i>) deste Relatório.	
19.2.1 (xxii)	Frustração ou variação nas Receitas Extraordinárias em relação às estimadas pela Concessionária ou pelo Poder Concedente, inclusive quando em decorrência da criação e/ou extinção de tributos ou alterações na legislação ou na regulação tributárias,	Concessionária
19.2.1 (xxiii)	Problemas, atrasos, inconsistências, interrupção ou intermitência no fornecimento de utilidades públicas, incluindo energia elétrica, bem como as interfaces com as concessionárias de energia na elaboração de projetos e operação.	Concessionária
19.2.1 (xxiv)	Toda e qualquer obrigação de índole trabalhista relacionada aos empregados da Concessionária.	Concessionária
19.2.1 (xxv)	A não habilitação da Concessão no âmbito do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura – REIDI, bem como a não renovação ou prorrogação, a extinção ou a alteração de regras para obtenção do referido benefício.	Concessionária
19.3.1 (i)	Revisão da Tarifa Pública pelo Poder Concedente sendo certo que a diferença será automaticamente considerada no valor da Contraprestação Pública devida, nos termos do Contrato.	Poder Concedente
19.3.1, (ii)	Variações Extraordinárias de Demanda, – conforme detalhado na Seção 3.3.10.1 (<i>Risco de Demanda</i>) deste Relatório.	Poder Concedente
19.3.1, (iii)	Determinação de ampliação da Rede Metroferroviária pelo Poder Concedente;	Poder Concedente
19.3.1, (iv)	Alterações dos critérios de repartição de receitas tarifárias decorrentes de viagens integradas entre a Rede Metroferroviária,	Poder Concedente

Cláusula da Minuta Contratual	Risco/Obrigação	Alocação
	e os serviços integrantes do STPP/RMR estabelecidos no Contrato que impliquem redução da Remuneração da Concessionária.	
19.3.1, (v)	Manifestações sociais e/ou públicas, incluídas greves, que afetem de qualquer forma a prestação dos Serviços, no caso de tais eventos excederem os períodos estabelecidos no Contrato, hipótese na qual a responsabilidade do Poder Concedente se resume ao período excedente aos prazos referidos no Contrato.	Poder Concedente
19.3.1, (vi)	Atos de vandalismo generalizados, maciços ou de grande intensidade, cujos impactos sobre a prestação dos Serviços, sobre os Bens da Concessão e sobre os Usuários somente possam ser contidos pelo exercício do poder de polícia dos órgãos oficiais de segurança pública do Poder Concedente, observada a necessidade de a Concessionária comunicar tempestivamente o Poder Concedente sobre eventual necessidade de apoio das forças oficiais de segurança para prevenção, contenção ou repressão desses atos, quando necessário.	Poder Concedente
19.3.1, (vii)	Decisão arbitral, judicial ou administrativa que impeça ou impossibilite a Concessionária de cobrar a Tarifa Pública de acordo com o estabelecido no Contrato, exceto nos casos em que a Concessionária houver dado causa a tal decisão.	Poder Concedente
19.3.1, (viii)	Descumprimento, pelo Poder Concedente, de suas obrigações contratuais ou regulamentares, incluindo, mas não se limitando, ao descumprimento de prazos aplicáveis ao Poder Concedente previstos pela Minuta Contratual e/ou pela legislação vigente.	Poder Concedente

Cláusula da Minuta Contratual	Risco/Obrigação	Alocação
19.3.1, (ix)	Caso fortuito ou força maior que não possam ser objeto de cobertura de seguros oferecidos no Brasil à época de sua ocorrência.	Poder Concedente
19.3.1, (x)	Alterações na legislação e regulamentação, inclusive acerca de criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos, que alterem a composição econômico-financeira da Concessionária, a partir da Data-Base, excetuada a legislação dos impostos sobre a renda.	Poder Concedente
19.3.1, (xi)	Atrasos na obtenção ou renovação das autorizações, permissões e licenças, inclusive ambientais, necessárias para a prestação dos Serviços pela Concessionária quando a Concessionária não tenha dado causa a esses atrasos ou não possam eles ser imputados à Concessionária;	Poder Concedente
19.3.1, (xii)	Atrasos na desocupação e liberação das áreas necessárias para realização dos Investimentos Obrigatórios e prestação dos Serviços, quando a Concessionária não tenha dado causa a esses atrasos ou não possam eles ser imputados à Concessionária – conforme disciplina detalhada na Seção 3.3.4 (<i>Principais Obrigações das Partes</i>) deste Relatório.	Poder Concedente
19.3.1, (xiii)	Custos diretos e indiretos e prazos de solução para remoção de eventuais novas invasões e ocupações nas áreas da Rede Metroferroviária que ocorram após a emissão da Ordem de Início e até a Data de Assunção.	Poder Concedente

Cláusula da Minuta Contratual	Risco/Obrigação	Alocação
19.3.1, (xiv)	Inclusão no Contrato de obras, serviços e investimentos não previstos inicialmente, voltados a ações de sustentabilidade, responsabilidade socioambiental e resiliência climática, que venham a ser determinados pelo Poder Concedente.	Poder Concedente