



Relatório de Diagnóstico Volume 4

Região Metropolitana de Campinas

Julho de 2025

Elaborado com a colaboração das equipes do BNDES, do Ministério das Cidades e de diversas instituições públicas e privadas do setor de mobilidade urbana

O “**Estudo Nacional de Mobilidade Urbana**: Desenvolvimento do Transporte Público de Média e Alta Capacidades nas principais Regiões Metropolitanas do país” (**ENMU**) é uma iniciativa conjunta do BNDES e do Ministério das Cidades, no âmbito do Acordo de Cooperação Técnica nº 01-2023 / D-121.2.0027.23, de 24/10/2023.



MINISTÉRIO DAS
CIDADES



Este trabalho foi realizado com recursos do Fundo de Estruturação de Projetos do BNDES (BNDES FEP), no âmbito da RFP nº 16/2023. A atuação do Consórcio de Consultores foi objeto do contrato de prestação de serviços OCS nº 151/2024, celebrado com o BNDES em 10/05/2024, sob a liderança dos seguintes profissionais:

Diagnóstico, Rede Estrutural Necessária e Banco de Projetos

Logit

Wagner Colombini Martins
Fernando Howat Rodrigues
Thiago Affonso Meira
Diogo Barreto Martins
Renata Cruz Rabello

Oficina Consultores

Arlindo Fernandes
Antônio Luiz Mourão Santana
Andrea Aparecida Azevedo Brisida
Felício Hissaaki Sakamoto

TYLin

Gabriel Feriancic, Victor Frazão Barreto
Alves, Claudia Cosme Mascarenhas,
Luiz Marcelo Teixeira Alves,
Larissa Deborah Alves Teixeira dos Santos

Coordenação do PMO e desenvolvimento dos Insumos da Estratégia Nacional

Bain & Company

Rodrigo Más, Wagner Costa

Assessoria Jurídica

Machado Meyer

Rafael Vanzella, José Virgílio Lopes Enei,
Débora Boucinhas Leal, Rafael de Lima
Andrade e Pedro Inglez Mazzarella

Sistema de Informações Geográficas (SIG)

Logit

Patrícia Tozzi
Débora Gonçalves

Geológica

Cássio Fernando Rossetto

Consultores

Orlando Strambi, Claudia Martinelli

As entregas do ENMU foram realizadas de forma colaborativa com as equipes do BNDES, do Ministério das Cidades e de diversas instituições públicas e privadas do setor de mobilidade urbana. Os profissionais das referidas instituições fizeram parte do Comitê Técnico do ENMU e tiveram a oportunidade de oferecer comentários e contribuições em versões intermediárias dos relatórios, conforme previsto no Termo de Especificações Técnicas do ENMU. Maiores detalhes podem ser obtidos em <https://www.bndes.gov.br>.

Equipe Técnica

Diagnóstico, Rede Estrutural Necessária e Banco de Projetos

Logit

Caio Pieroni, Cláudia Machado,
Daniel Souza, Fábio Rossetti Delospital,
Gabriel Mendes Bergamaschi, Gil Andrade,
Heitor Seidi Osako, Isabela Cruz,
Lorena Oliveira, Lucas Melo, Paulo Góes,
Paulo Júnio Rosa, Priscila Damasio,
Rafael Caetano Ramos, Rafael Sanabria,
Rasiele dos Santos Rasia, Roberto Torquato,
Rodrigo Cintra Pires, Victor Zamith

Oficina Consultores

Alexander André Silva, Bruno Lora Martin,
Daniela Cardone Del Monte Leão,
Edilberto de Aguiar Júnior, Esnel Minetti,
José Carlos Xavier, Lorétti Portofé de Mello,
Luís Fernando Di Pierro,
Marcelo Massayuki Nakazaki,
Marcos Pimentel Bicalho,
Otávio Ferreira Mourão Santana,
Paulo Sussumu Hatada, Rafael Simonato

TYLin

Ana Paula Felipe, Ayrton de Sousa Pinto,
Carol Bueno de Freitas,
Fábio Cretella Vaz Conn,
Geraldo Camargo de Carvalho Jr.,
Jane Aoki Alberto, Leonardo Palermo Gentile,
Leticia Bispo Marques, Luciano Peron,
Luis Fernando Kyono,
Luiza Maciel Costa da Silva,
Maria Manuela Pose Guerra,
Sérgio Oda Kokuta, Sílvia Vitali Santos Mauad,
Vinicius Dorta Molina Hernandez,
Vinícius Martinez Ramim

Assessoria Jurídica

Machado Meyer

Ana Clara Gemeinder de Mendonça,
Beatriz Simões da Silva,
Estevam Pallazzi Sartal,
Gabriel Brasileiro Nagle de Oliveira,
Gabriel Rapoport Furtado,
Guilherme de Faria Nicastro,
Jéssica Suruagy Borges Galhardo,
Juliana Mucinic, Lucas Nunes Martorelli,
Maria Gabriela Figueiredo Parreira de Moura,
Rafaela Pereira Falavina

- O conteúdo desta publicação não reflete, necessariamente, o posicionamento institucional do BNDES e do Ministério das Cidades. É permitida a reprodução total ou parcial dos artigos desta publicação, desde que citada a fonte.
- O material e as análises contidos neste documento foram elaborados com o objetivo de fornecer uma visão estratégica abrangente sobre a mobilidade urbana nas principais Regiões Metropolitanas do Brasil, sendo os trabalhos realizados em um período de tempo limitado e dentro das possibilidades e limitações das informações disponíveis.
- O ENMU foi conduzido com base em pesquisas secundárias de mercado, análise de informações públicas disponíveis ou fornecidas ao Consórcio de Consultores pelas diversas instituições que contribuíram na elaboração do estudo, bem como por meio de diversas entrevistas com especialistas do setor. Os membros do Consórcio, de forma independente, não verificaram as informações mencionadas nem conduziram pesquisas primárias ou qualquer forma de *due diligence*, e, portanto, não fazem qualquer afirmação ou garantia, expressa ou implícita, quanto à precisão, completude ou exaustividade dessas informações. As projeções de mercado, análises financeiras, estimativas e conclusões aqui apresentadas são baseadas nas informações mencionadas acima e no melhor julgamento de cada membro do Consórcio e das equipes do BNDES e integrantes do Comitê Técnico, e, por isso, não devem ser interpretadas como recomendações específicas, nem como previsões ou garantias de desempenho ou resultados futuros.
- O objetivo do ENMU é oferecer insumos para a elaboração de uma Estratégia Nacional de Mobilidade Urbana, visando orientar a atuação da União junto aos entes subnacionais para coordenação de esforços interfederativos que viabilizem a articulação de políticas públicas e o fomento à implantação de projetos de Transporte Público Coletivo de Média e Alta Capacidades. O ENMU não envolve a elaboração de planos de mobilidade urbana, estudos de viabilidade econômico-financeira ou projetos com detalhamento suficiente para subsidiar contratações públicas ou decisões privadas de investimento. Caberá às instituições interessadas, públicas ou privadas, realizar os estudos adicionais e análises aprofundadas pertinentes para avançar com os projetos às etapas seguintes de implantação ou fundamentar suas decisões de investimento.

Índice

Índice	4
Lista de Figuras	5
Lista de Tabelas	6
1 Introdução	7
2 Apêndice V – Aspectos Estruturais e Operacionais	8
2.1 Rede de Transporte Público Coletivo.....	8
2.1.1 Frota Campinas	8
2.1.2 Sistemas local dos demais municípios.....	9
2.2 Indicador de proximidade ao transporte de média e alta capacidade e demais indicadores relevantes.....	10
2.3 Oferta dos serviços.....	11
2.3.1 Linhas de ônibus metropolitanas – Corredor vereador Biléo Soares.....	11
2.3.2 Linhas de ônibus municipais	17
2.4 Deslocamentos Urbanos	22
2.5 Segurança Viária	23
2.6 Políticas de prevenção de assédio	28
2.7 Sistemas de Bilhetagem Eletrônica	30
3 Apêndice VI – Aspecto Financeiro	35
3.1 Aspecto Financeiro do TPC	35
3.1.1 Direitos e benefícios aos usuários (gratuidades e reduções).....	35
3.1.2 Demanda nos sistemas da RMC	38
3.1.3 Composição de custos operacionais nos sistemas da RMC	41
3.1.4 Custo médio por passageiro transportado nos sistemas da RMC.....	45
3.2 Aspecto Financeiro dos entes públicos.....	46
3.2.1 Metodologia de Cálculo das Despesas dos Entes – Históricas e Projetadas	46
3.2.2 Metodologia de Mapeamento das Parcerias Público-Privadas (PPPs)	48
3.2.3 Cálculo do CAPAG	51
3.2.4 Principais destaques de PPP no contexto do estudo	53

Lista de Figuras

Figura 1: Viagens por classe – OD 2011	23
Figura 2: Taxa média de mortalidade (óbitos/100 mil hab.)	24
Figura 3: Sinistros por mês na RMC em 2022.....	26
Figura 4: Sinistros na RMC por dia da semana.....	27
Figura 5: Tipologia dos sinistros na RMC.....	27
Figura 6: Cartilha de prevenção à discriminação e ao assédio no ambiente de trabalho.....	29
Figura 7: App da EMDEC que atende ocorrências de assédio sexual.....	30
Figura 8: Tipos Bilhete Único	33
Figura 9: Tipos de cartões BUS+	34
Figura 10: Demanda do sistema municipal de Campinas (EMDEC)	38
Figura 11: Demanda do sistema intermunicipal de Campinas (EMTU).....	39
Figura 12: Passageiros transportados por bilhete no sistema municipal de Campinas (EMDEC)...	40
Figura 13: Passageiros transportados por bilhete no sistema intermunicipal de Campinas (EMTU)	41
Figura 14: Composição dos custos operacionais do sistema municipal de Campinas (EMDEC) ..	43
Figura 15: Composição dos custos operacionais do sistema intermunicipal de Campinas (EMTU)	44
Figura 16: Custo por passageiro no sistema municipal de Campinas (EMDEC)	45
Figura 17: Metodologia de cálculo para Investimento Empenhado Total e Investimento Empenhado em Mobilidade Urbana	47

Lista de Tabelas

Tabela 1: Frota e idade média por concessionário – Sistema Convencional - Município de Campinas	8
Tabela 2: Tipo de Veículo – Sistema Convencional - Município de Campinas	8
Tabela 3: Linhas metropolitanas que utilizam o Corredor Metropolitano Vereador Biléo Soares ...	12
Tabela 4: Linhas que utilizam o Terminal Metropolitano Prefeito Magalhães Teixeira	14
Tabela 5: Linhas que utilizam o Rodoterminal Santa Bárbara D'Oeste.....	16
Tabela 6: Linhas que utilizam a Rodoviária Dona Catharina Fernandes Welsh (Nova Odessa)	16
Tabela 7: Linhas metropolitanas que utilizam o Terminal Metropolitano Americana.....	16
Tabela 8: Linhas municipais de Vinhedo	17
Tabela 9: Linhas municipais de Paulínia	17
Tabela 10: Linhas municipais de Nova Odessa.....	18
Tabela 11: Linhas municipais de Sumaré	18
Tabela 12: Linhas municipais de Americana.....	19
Tabela 13: Linhas municipais de Valinhos	19
Tabela 14: Linhas municipais de Hortolândia	20
Tabela 15: Linhas municipais de Santa Bárbara d'Oeste	21
Tabela 16: Viagens por classe – OD 2011.....	22
Tabela 17: Sinistros por município na RMC.....	26
Tabela 18: Sinistros e óbitos por faixa do dia na RMC	27
Tabela 19: Gratuidades e reduções tarifárias do transporte municipal e intermunicipal de Campinas	35
Tabela 20: Passageiros pagantes e passageiros gratuitos do sistema municipal de Campinas (EMDEC)	37
Tabela 21: Passageiros pagantes e passageiros gratuitos do sistema intermunicipal de Campinas (EMTU).....	37
Tabela 22: Passageiros transportados por bilhete no sistema municipal de Campinas (EMDEC) ..	39
Tabela 23: Passageiros transportados por bilhete no sistema intermunicipal de Campinas (EMTU)	40
Tabela 24: Composição dos custos operacionais do sistema municipal de Campinas (EMDEC) ..	42
Tabela 25: Composição dos custos operacionais do sistema intermunicipal de Campinas (EMTU)	43
Tabela 26: Classificação de Área/Setor.....	49
Tabela 27: Classificação CAPAG final.....	53
Tabela 28: Matriz de Riscos Contratuais da PPP da Linha 4-Amarela	57

1 Introdução

Este Caderno de Apêndices é integrante do relatório D1 – Relatório de Diagnóstico da Região Metropolitana de Campinas – RMC (Volume 4) feito no âmbito do Estudo Nacional de Mobilidade Urbana (ENMU) e é constituído de dois apêndices.

No Apêndice V são caracterizados os aspectos estruturais da infraestrutura de transportes das RMC apresentando os atributos do sistema viário, os corredores de TPC, terminais e estações, tecnologias veiculares, frota e dos elementos físicos territoriais que interferem na implantação e concepção dos projetos de transporte, além dos aspectos operacionais do TPC, embasando a elaboração dos capítulos 3.4 e 3.5 do Relatório de Diagnóstico.

O Apêndice VI apresenta o conjunto de informações e análises feitas para elaboração do diagnóstico do aspecto financeiro, constante no capítulo 3.6 do Relatório de Diagnóstico.

2 Apêndice V – Aspectos Estruturais e Operacionais

2.1 Rede de Transporte Público Coletivo

2.1.1 Frota Campinas

A Tabela 10 apresenta a quantidade de veículos e a idade média da frota de cada concessionária do sistema municipal convencional de Campinas. O total de veículos nas quatro concessionárias é de 779. O Consórcio Urbcamp possui a maior frota, com 248 veículos, representando cerca de 32% do total, já o consorcio Onicamp, tem a menor frota, com 68 veículos, aproximadamente 9% da frota total.

A idade média dos veículos varia entre 7 e 12 anos, sendo a média geral do sistema convencional de Campinas de 9 anos. O Consórcio Urbcamp tem a frota mais nova, com uma média de 7 anos, e a Onicamp possui a frota mais antiga com uma média de 12 anos.

Tabela 1: Frota e idade média por concessionário – Sistema Convencional - Município de Campinas

Concessionário	Frota	Idade Média (anos)
Consórcio Urbcamp	248	7
VB Transportes e Turismo	229	11
Cidade de Campinas – Concicamp	219	8
Onicamp Transporte Coletivo	68	12
Total	779	9

Fonte: Dados recebidos EMDEC, 2024

A Tabela 2 apresenta os tipos de veículos de cada concessionária e suas capacidades. É possível observar que a maior parte da frota é composta por veículos convencionais (39,4%) e padron 1 (26,8%), presentes nas quatro concessionárias.

A capacidade dos veículos varia amplamente, desde veículos menores com capacidade para 46 passageiros (VB) até grandes biarticulados que transportam até 157 passageiros (Concicamp). Isso indica a flexibilidade das frotas para diferentes tipos de rotas e demandas de passageiros.

É importante observar também que quase a totalidade da frota do sistema convencional (92,4%) é composta por veículos acessíveis garantindo que o transporte público atenda às necessidades de pessoas com mobilidade reduzida.

Tabela 2: Tipo de Veículo – Sistema Convencional - Município de Campinas

Tipo de Veículo	Concessionário	Quantidade	Capacidade (passageiros)
Articulado 1 Acessível	VB	26	85 - 102
	Concicamp	23	91 - 112
Articulado 2	VB	15	101 - 113
Articulado 2 Acessível	Urbcamp	11	83 - 85

Tipo de Veículo	Concessionário	Quantidade	Capacidade (passageiros)
	VB	68	96 - 137
	Concicamp	43	96 - 121
BiArticulado Acessível	Concicamp	2	134 - 157
Convencional Acessível	Urbcamp	197	59 - 76
	VB	71	58 - 76
	Concicamp	3	62 - 68
	Onicamp	36	58 - 68
Midiônibus	Concicamp	44	54 - 65
Padron 1 Acessível	Urbcamp	33	60 - 80
	VB	54	46 - 76
	Concicamp	97	61 - 83
	Onicamp	25	68 - 73
Padron 2 Acessível	Urbcamp	7	51 - 67
	Concicamp	7	61 - 103
	Onicamp	7	52 - 64
SuperArticulado Acessível	VB	10	133

Fonte: Dados recebidos EMDEC. Elaboração: Consórcio, 2024.

Já no serviço alternativo, a frota total é composta por 249 veículos, dos quais 77,5% são do tipo midi, com capacidade entre 40 e 69 passageiros, 13,3% são veículos do tipo mini, e 9,2% são do tipo básico. A idade média da frota do sistema alternativo é de 11 anos.

2.1.2 Sistemas local dos demais municípios

2.1.2.1 Municipal de Vinhedo

- Km médio mensal:
 - Convencional: 73.000 km por mês
 - Micro: 3 veículos: 21.000 km por mês
- Frota operacional:
 - Convencional: 10 veículos
 - Micro: 3 veículos
- Idade média contratual (máximo permitido): 5 anos
- Idade máxima contratual: 8 anos

2.1.2.2 Municipal de Paulínia

- Km médio mensal:
 - Convencional: 480.000 km por mês
- Frota operacional:

- Convencional: 63 veículos
- Idade média contratual (máximo permitido): 5 anos
- Idade máxima contratual: 10 anos

2.1.2.3 Municipal de Nova Odessa

- Km médio mensal:
 - Convencional: 48.000 km por mês
- Frota operacional:
 - Convencional: 5 veículos
- Idade média contratual (máximo permitido): 5 anos
- Idade máxima contratual: 10 anos

2.1.2.4 Municipal de Sumaré

- Km médio mensal:
 - Convencional: 260.000 km por mês
- Frota operacional:
 - Convencional: 34 veículos
- Idade média contratual (máximo permitido): 5 anos
- Idade máxima contratual: 10 anos

2.2 Indicador de proximidade ao transporte de média e alta capacidade e demais indicadores relevantes

2.2.1.1 Conceito e metodologia

O Indicador de Proximidade ao Transporte de Média e Alta Capacidade (PNT, do inglês *People Near Transit*) avalia a quantidade de pessoas que vivem na Área de Influência Direta dos sistemas de TPC-MAC.

É um dos parâmetros para a análise dos sistemas de transporte público coletivo nas regiões metropolitanas e para a futura priorização de projetos.

O cálculo desse indicador segue as orientações do Instituto de Política de Transporte & Desenvolvimento (ITDP¹), que recomenda um raio de influência de 1 km para transportes sobre trilhos de alta capacidade e 500 metros para transportes de média capacidade.

Embora o PNT tenha sido calculado considerando as informações populacionais do Censo 2022, as análises socioeconômicas percentuais apresentadas a seguir foram desenvolvidas considerando

¹ <http://itdpbrasil.org.br/wp-content/uploads/2017/12/DU-Padiao-de-Qualidade-DOTS-2017>

a população do Censo 2010, uma vez que tais microdados socioeconômicos apenas estão disponíveis para esse período.

2.3 Oferta dos serviços

2.3.1 Linhas de ônibus metropolitanas – Corredor vereador Biléo Soares

Tabela 3: Linhas metropolitanas que utilizam o Corredor Metropolitano Vereador Biléo Soares

Linha	Denominação	Viagens dia útil	Frota	Porta à esquerda	Extensão Média (km)
636EX1	Nova Odessa (Estacao Rod. Dona Catharina Fernandez Wel) - Campinas (Terminal Metropolitano Prefeito Magalhaes Teixeira), Via Nova Odessa (Av. Ampelio Gazeta) E Sumare (Nova Veneza)	16	1	SIM	33,525
639	Americana (Terminal Rodoviario Francisco Luiz Bendilatti) - Sumare (Terminal Rodoviario De Sumare), Via Sumare (Avenida Reboucas)	21	2	SIM	25,436
647	Americana (Terminal Rodoviario Francisco Luiz Bendilatti) - Nova Odessa (Jardim Das Palmeiras), Via Nova Odessa (Berzin)	18	2	SIM	17,175
694	Hortolândia (Boa Esperanca) - Campinas (Terminal Metropolitano Prefeito Magalhaes Teixeira), Via Hortolândia (Jardim Novo Angulo)	93	9	SIM	19,750
695	Hortolândia (Jardim Santiago) - Campinas (Terminal Metropolitano Prefeito Magalhaes Teixeira)	21	2	SIM	25,567
696	Hortolândia (Parque Do Horto) - Campinas (Terminal Metropolitano Prefeito Magalhaes Teixeira)	54	3	SIM	25,053
697	Hortolândia (Terminal Metropolitano Hortolândia) - Campinas (Terminal Metropolitano Prefeito Magalhaes Teixeira), Via Hortolândia (Jardim Interlagos)	64	5	SIM	25,761
698	Hortolândia (Terminal Metropolitano Hortolândia) - Campinas (Terminal Metropolitano Prefeito Magalhaes Teixeira), Via Hortolândia (Jd Campos Verdes) E (Et Pinheiros)	48	4	SIM	25,073
699	Hortolândia (Nova Hortolândia) - Campinas (Terminal Metropolitano Prefeito Magalhaes Teixeira)	82	8	SIM	25,008
700	Hortolândia (Jardim Amanda) - Campinas (Terminal Metropolitano Prefeito Magalhaes Teixeira), Via Hortolândia (Avenida Brasil)	105	8	SIM	23,484
701	Hortolândia (Jardim Amanda) - Campinas (Terminal Metropolitano Prefeito Magalhaes Teixeira), Via Hortolândia (Av. Princesa Izabel)	109	9	SIM	26,827
702	Hortolândia (Parque Oreste Ongaro) - Campinas (Terminal Metropolitano Prefeito Magalhaes Teixeira)	43	3	SIM	25,351
703	Hortolândia (Jardim Novo Cambui) - Campinas (Terminal Metropolitano Prefeito Magalhaes Teixeira)	22	1	SIM	26,547
704	Hortolândia (Sumarezinho) - Campinas (Terminal Metropolitano Prefeito Magalhaes Teixeira)	69	4	SIM	18,103
705	Hortolândia (Jardim Rosolem) - Campinas (Terminal Metropolitano Prefeito Magalhaes Teixeira)	48	2	SIM	19,506
706	Hortolândia (Chacara Assay) - Campinas (Terminal Metropolitano Prefeito Magalhaes Teixeira), Via Hortolândia (Santa Esmeralda E Terras De Santo Antonio)	38	2	SIM	19,141
707	Hortolândia (Jardim Nova America) - Campinas (Terminal Metropolitano Prefeito Magalhaes Teixeira)	27	1	SIM	16,664
708	Monte Mor (Terminal Rodoviario Vereador Geraldo Benini) - Campinas (Terminal Metropolitano Prefeito Magalhaes Teixeira)	86	7	SIM	24,453
708B11	Monte Mor (Jardim Sao Sebastiao) - Campinas (Terminal Metropolitano Prefeito Magalhaes Teixeira)	17	1	NÃO	22,477
708B12	Monte Mor (Jardim Paulista) - Campinas (Terminal Metropolitano Prefeito Magalhaes Teixeira), Via Monte Mor (Jardim Paviotti)	25	2	SIM	28,297
709	Monte Mor (Terminal Rodoviario De Monte Mor) - Campinas (Terminal Metropolitano Prefeito Magalhaes Teixeira)	86	5	SIM	30,848
709EX1	Monte Mor (Jardim Capuavinha) - Campinas (Terminal Metropolitano Prefeito Magalhaes Teixeira)	15	2	SIM	33,765

Linha	Denominação	Viagens dia útil	Frota	Porta à esquerda	Extensão Média (km)
741	Hortolândia (Terminal Metropolitano Hortolândia) - Campinas (Terminal Metropolitano Prefeito Magalhaes Teixeira, Via Hortolândia (Et Pinheiros)	56	3	SIM	20,298
749	Sumare (Terminal Rodoviario De Sumare) - Americana (Terminal Metropolitano De Americana)	8	1	SIM	13,841
750	Santa Barbara D Oeste (Rodoterminal De Santa Barbara D Oeste - Americana (Terminal Metropolitano De Americana)	5	1	SIM	15,008

Fonte: Dados recebidos da EMTU, 2024

Tabela 4: Linhas que utilizam o Terminal Metropolitano Prefeito Magalhães Teixeira

Linha	Descrição	Tarifa	Integração
600	Indaiatuba (Terminal Rodoviário Vereador Maurilio Goncalves Pinto) / Campinas (Terminal Metropolitano Magalhaes Teixeira)	R\$ 7,50	Não
601	Indaiatuba (Terminal Rodoviário Vereador Maurilio Goncalves Pinto) / Campinas (Terminal Metropolitano Magalhaes Teixeira)	R\$ 7,50	Não
604	Paulinia (Paulinia Rodoviária Shopping) / Campinas (Terminal Metropolitano Prefeito Magalhaes Teixeira)	R\$ 6,00	Não
604DV1	Paulinia (Paulinia Rodoviária Shopping) / Campinas (Terminal Metropolitano Prefeito Magalhaes Teixeira)	R\$ 6,00	Não
606	Cosmopolis (Terminal Rodoviário De Cosmópolis) / Campinas (Terminal Metropolitano Prefeito Magalhaes Teixeira)	R\$ 8,25	Não
606DV1	Cosmopolis (Terminal Rodoviário De Cosmópolis) / Campinas (Terminal Metropolitano Prefeito Magalhaes Teixeira)	R\$ 8,25	Não
606EX1	Artur Nogueira (Coracao Crianca)/ Campinas (Terminal Metropolitano Prefeito Magalhaes Teixeira)	R\$ 8,25	Não
612	Jaguariuna (Vargeao)/ Campinas (Terminal Metropolitano Prefeito Magalhaes Teixeira)	R\$ 8,75	Não
612DV1	Jaguariuna (Vargeao)/ Campinas (Terminal Metropolitano Prefeito Magalhaes Teixeira)	R\$ 8,75	Não
616	Pedreira (Jardim Andrade)/ Campinas (Terminal Metropolitano Prefeito Magalhaes Teixeira)	R\$ 11,00	Não
618	Santo Antonio De Posse (Jardim Sao Judas)/ Campinas (Terminal Metropolitano Prefeito Magalhaes Teixeira)	R\$ 11,00	Não
636	Sumare (Terminal Rodoviário De Sumare)/ Campinas (Terminal Metropolitano Prefeito Magalhaes Teixeira)	R\$ 6,15	Não
636EX1	Nova Odessa (Estacao Rodoviaria Dona Catharina Fernandez Welsh)/ Campinas (Terminal Metropolitano Prefeito Magalhaes Teixeira)	R\$ 6,15	Não
636PR1	Sumare (Jd. Joao Paulo II)/ Campinas (Terminal Metropolitano Prefeito Magalhaes Teixeira)	R\$ 6,15	Não
636PR2	Sumare (Jardim Macarenko)/ Campinas (Terminal Metropolitano Prefeito Magalhaes Teixeira)	R\$ 6,15	Não
637	Sumare (Jardim Lucelia)/ Campinas (Terminal Metropolitano Prefeito Magalhaes Teixeira)	R\$ 6,15	Não
638	Sumare (Jardim Joao Paulo II)/ Campinas (Terminal Metropolitano Prefeito Magalhaes Teixeira)	R\$ 6,15	Não
649	Paulinia (Conjunto Habitacional Tereza Z. Vedovelo)/ Campinas (Terminal Metropolitano Prefeito Magalhaes Teixeira)	R\$ 6,15	Não
651	Sumare (Residencial Real Parque)/ Campinas (Terminal Metropolitano Prefeito Magalhaes Teixeira)	R\$ 6,15	Não
657	Sumare (Parque Ideal)/ Campinas (Terminal Metropolitano Prefeito Magalhaes Teixeira)	R\$ 6,15	Não
658	Sumare (Estacao De Transferencia Km 110 - Jardim Maria Antonia)/ Campinas (Terminal Metropolitano Prefeito Magalhaes Teixeira)	R\$ 6,15	Não
659	Sumare (Parque Residencial Ipiranga)/ Campinas (Terminal Metropolitano Prefeito Magalhaes Teixeira)	R\$ 6,15	Não
660	Sumare (Jardim Sao Geronimo)/ Campinas (Terminal Metropolitano Prefeito Magalhaes Teixeira)	R\$ 6,15	Não
661	Paulinia (Conjunto Habitacional Tereza Z. Vedovelo)/ Campinas (Terminal Metropolitano Prefeito Magalhaes Teixeira)	R\$ 6,15	Não
662	Sumare (Jardim Sao Geronimo)/ Campinas (Terminal Metropolitano Prefeito Magalhaes Teixeira)	R\$ 6,15	Não
663	Sumare (Parque Residencial Salerno)/ Campinas (Terminal Metropolitano Prefeito Magalhaes Teixeira)	R\$ 6,15	Não
664	Paulinia (Conjunto Habitacional Tereza Z. Vedovelo)/ Campinas (Terminal Metropolitano Prefeito Magalhaes Teixeira)	R\$ 6,15	Não
674	Vinhedo (Capela)/ Campinas (Terminal Metropolitano Prefeito Magalhaes Teixeira)	R\$ 5,95	Sim

Linha	Descrição	Tarifa	Integração
677	Valinhos (Parque Das Colinas)/ Campinas (Terminal Metropolitano Prefeito Magalhaes Teixeira)	R\$ 5,55	Não
680	Valinhos (Parque Das Figueiras)/ Campinas (Trevo Da Bosch)	R\$ 5,95	Sim
680VP1	Valinhos (Terminal Rodoviário Mario Rolim Telles)/ Campinas (Trevo Da Bosch)	R\$ 5,95	Sim
683	Valinhos (Jardim São Luiz)/ Campinas (Terminal Metropolitano Prefeito Magalhaes Teixeira)	R\$ 5,65	Não
688	Vinhedo (Terminal Rodoviário De Vinhedo)/ Campinas (Terminal Metropolitano Prefeito Magalhaes Teixeira)	R\$ 6,05	Não
693	Artur Nogueira (Coração Crianca)/ Campinas (Terminal Metropolitano Prefeito Magalhaes Teixeira)	R\$ 14,05	Não
694	Hortolândia (Boa Esperança)/ Campinas (Terminal Metropolitano Prefeito Magalhaes Teixeira)	R\$ 5,95	Não
695	Hortolândia (Jardim Santiago)/ Campinas (Terminal Metropolitano Prefeito Magalhaes Teixeira)	R\$ 5,95	Não
696	Hortolândia (Parque Do Horto)/ Campinas (Terminal Metropolitano Prefeito Magalhaes Teixeira)	R\$ 5,95	Não
697	Hortolândia (Terminal Metropolitano Hortolândia)/ Campinas (Terminal Metropolitano Prefeito Magalhaes Teixeira)	R\$ 5,95	Sim
698	Hortolândia (Terminal Metropolitano Hortolândia)/ Campinas (Terminal Metropolitano Prefeito Magalhaes Teixeira)	R\$ 5,95	Sim
699	Hortolândia (Nova Hortolândia)/ Campinas (Terminal Metropolitano Prefeito Magalhaes Teixeira)	R\$ 5,95	Não
700	Hortolândia (Jardim Amanda)/ Campinas (Terminal Metropolitano Prefeito Magalhaes Teixeira)	R\$ 5,95	Não
701	Hortolândia (Jardim Amanda)/ Campinas (Terminal Metropolitano Prefeito Magalhaes Teixeira)	R\$ 5,95	Não
702	Hortolândia (Parque Oreste Ongaro)/ Campinas (Terminal Metropolitano Prefeito Magalhaes Teixeira)	R\$ 5,95	Não
703	Hortolândia (Jardim Novo Cambui)/ Campinas (Terminal Metropolitano Prefeito Magalhaes Teixeira)	R\$ 5,95	Não
704	Hortolândia (Sumarezinho)/ Campinas (Terminal Metropolitano Prefeito Magalhaes Teixeira)	R\$ 5,95	Não
705	Hortolândia (Jardim Rosolem)/ Campinas (Terminal Metropolitano Prefeito Magalhaes Teixeira)	R\$ 5,95	Não
706	Hortolândia (Chácara Assay)/ Campinas (Terminal Metropolitano Prefeito Magalhaes Teixeira)	R\$ 5,95	Não
707	Hortolândia (Jardim Nova América)/ Campinas (Terminal Metropolitano Prefeito Magalhaes Teixeira)	R\$ 5,95	Não
708	Monte Mor (Terminal Rodoviário Vereador Geraldo Benini)/ Campinas (Terminal Metropolitano Prefeito Magalhaes Teixeira)	R\$ 6,15	Sim
708BI1	Monte Mor (Jardim São Sebastiao)/ Campinas (Terminal Metropolitano Prefeito Magalhaes Teixeira)	R\$ 5,95	Não
708BI2	Monte Mor (Jardim Paulista)/ Campinas (Terminal Metropolitano Prefeito Magalhaes Teixeira)	R\$ 6,15	Não
709	Monte Mor (Terminal Rodoviário De Monte Mor) / Campinas (Terminal Metropolitano Prefeito Magalhaes Teixeira)	R\$ 6,15	Sim
709EX1	Monte Mor (Jardim Capuavinha)/ Campinas (Terminal Metropolitano Prefeito Magalhaes Teixeira)	R\$ 6,15	Sim
714	Jaguariúna (Distrito Industrial) / Campinas (Terminal Metropolitano Prefeito Magalhaes Teixeira)	R\$ 8,75	Não
715	Jaguariúna (Vargeao)/ Campinas (Terminal Metropolitano Prefeito Magalhaes Teixeira)	R\$ 8,75	Não
734	Santo Antonio De Posse (Centro)/Campinas (Terminal Metropolitano Prefeito Magalhaes Teixeira)	R\$ 9,35	Não
741	Hortolândia (Terminal Metropolitano Hortolândia) / Campinas (Terminal Metropolitano Prefeito Magalhaes Teixeira)	R\$ 5,95	Sim

Fonte: <https://www.emtu.sp.gov.br/emtu/redes-de-transporte/corredores-terminais/corredor-metropolitano-bileo-soares-noroeste/linhas-e-terminais/terminal-metropolitano-prefeito-magalhaes-teixeira.fss>

Tabela 5: Linhas que utilizam o Rodoterminal Santa Bárbara D'Oeste

Linha	Descrição	Tarifa	Integração
622	Americana (Terminal Rodoviário Francisco Luiz Bendilatti)/ Santa Barbara D Oeste (Rodoterminal De Sta Barbara D Oeste)	R\$ 5,50	Não
627	Americana (Terminal Metropolitano De Americana) / Santa Barbara D Oeste (Rodoterminal De Sta Barbara D Oeste)	R\$ 5,50	Não
628	Americana (Terminal Rodoviário Francisco Luiz Bendilatti)/ Santa Barbara D Oeste (Rodoterminal De Sta Barbara D Oeste)	R\$ 5,50	Não
633	Santa Barbara D Oeste (Rodoterminal De Santa Barbara D Oeste) / Campinas (Terminal Multimodal Ramos De Azevedo)	R\$ 20,95	Não
750	Santa Barbara D Oeste (Rodoterminal De Santa Barbara D Oeste) / Americana (Terminal Metropolitano De Americana)	R\$ 5,65	Não

Fonte: <https://www.emtu.sp.gov.br/emtu/redes-de-transporte/corredores-terminais/corredor-metropolitano-bileo-soares-noroeste/linhas-e-terminais/rodoterminal-santa-barbara-doeste.fss>

Tabela 6: Linhas que utilizam a Rodoviária Dona Catharina Fernandes Welsh (Nova Odessa)

Linha	Descrição	Tarifa
635	Americana (Terminal Rodoviário Francisco Luiz Bendilatti) / Campinas (Terminal Multimodal Ramos De Azevedo)	R\$ 14,60
640	Americana (Terminal Rodoviário Francisco Luiz Bendilatti) / Sumaré (Jardim Residencial Bordon)	R\$ 5,65
642	Americana (Terminal Rodoviário Francisco Luiz Bendilatti) / Campinas (Unicamp)	R\$ 14,60
644	Americana (Terminal Rodoviário Francisco Luiz Bendilatti) / Sumaré (Terminal Rodoviário De Sumaré)	R\$ 5,65

Fonte: <https://www.emtu.sp.gov.br/emtu/redes-de-transporte/corredores-terminais/corredor-metropolitano-bileo-soares-noroeste/linhas-e-terminais/rodoviaria-dona-catharina-fernandes-welsh-nova-odessa.fss>

Tabela 7: Linhas metropolitanas que utilizam o Terminal Metropolitano Americana

Linha	Descrição	Tarifa
619	Americana (Terminal Rodoviário Francisco Luiz Bendilatti) / Santa Barbara D Oeste (Cidade Nova)	R\$ 5,40
620	Americana (Terminal Rodoviário Francisco Luiz Bendilatti) / Santa Barbara D Oeste (Jardim Mollon)	R\$ 5,40
621	Americana (Terminal Rodoviário Francisco Luiz Bendilatti) / Santa Barbara D Oeste (Conj. Hab. Roberto Romano)	R\$ 5,50
622	Americana (Terminal Rodoviário Francisco Luiz Bendilatti) / Santa Barbara D Oeste (Rodoterminal De Sta Barbara D Oeste)	R\$ 5,50
623	Americana (Terminal Rodoviário Francisco Luiz Bendilatti) / Santa Barbara D Oeste (Cidade Nova)	R\$ 5,40
624	Americana (Terminal Rodoviário Francisco Luiz Bendilatti) / Santa Barbara D Oeste (Jardim Europa)	R\$ 5,40
624DV1	Americana (Terminal Rodoviário Francisco Luiz Bendilatti) / Santa Barbara D Oeste (Jardim Europa)	R\$ 5,40
625	Americana (Terminal Metropolitano De Americana) / Santa Barbara D Oeste (Jardim Europa)	R\$ 5,40
626	Americana (Terminal Metropolitano De Americana) / Santa Barbara D Oeste (Jardim Europa)	R\$ 5,40
627	Americana (Terminal Metropolitano De Americana) / Santa Barbara D Oeste (Rodoterminal De Sta Barbara D Oeste)	R\$ 5,50
628	Americana (Terminal Rodoviário Francisco Luiz Bendilatti) / Santa Barbara D Oeste (Rodoterminal De Sta Barbara D Oeste)	R\$ 5,50
629	Americana (Terminal Rodoviário Francisco Luiz Bendilatti) / Santa Barbara D Oeste (São Joaquim)	R\$ 5,40
630	Americana (Terminal Rodoviário Francisco Luiz Bendilatti) / Santa Barbara D Oeste (São Joaquim)	R\$ 5,40
631	Americana (Terminal Rodoviário Francisco Luiz Bendilatti) / Santa Barbara D Oeste (Vila Rica)	R\$ 5,50
632	Americana (Terminal Rodoviário Francisco Luiz Bendilatti) / Santa Barbara D Oeste (Vila Rica)	R\$ 5,40

Linha	Descrição	Tarifa
633VP1	Americana (Terminal Metropolitano De Americana) / Campinas (Terminal Multimodal Ramos De Azevedo)	R\$ 14,20
634	Americana (Terminal Rodoviário Francisco Luiz Bendilatti) / Nova Odessa (Jardim Santa Rosa)	R\$ 5,65
635	Americana (Terminal Rodoviário Francisco Luiz Bendilatti) / Campinas (Terminal Multimodal Ramos De Azevedo)	R\$ 14,60
639	Americana (Terminal Rodoviário Francisco Luiz Bendilatti) / Sumaré (Terminal Rodoviário De Sumaré)	R\$ 5,65
640	Americana (Terminal Rodoviário Francisco Luiz Bendilatti) / Sumaré (Jardim Residencial Bordon)	R\$ 5,65
642	Americana (Terminal Rodoviário Francisco Luiz Bendilatti) / Campinas (Unicamp)	R\$ 14,60
644	Americana (Terminal Rodoviário Francisco Luiz Bendilatti) / Sumaré (Terminal Rodoviário De Sumaré)	R\$ 5,65
647	Americana (Terminal Rodoviário Francisco Luiz Bendilatti) / Nova Odessa (Jardim Das Palmeiras)	R\$ 5,65
749	Sumaré (Terminal Rodoviário De Sumaré) / Americana (Terminal Metropolitano De Americana)	R\$ 5,65
750	Santa Barbara D Oeste (Rodoterminal De Santa Barbara D Oeste) / Americana (Terminal Metropolitano De Americana)	R\$ 5,65

Fonte: <https://www.emtu.sp.gov.br/emtu/redes-de-transporte/corredores-terminais/corredor-metropolitano-bileo-soares-noroeste/linhas-e-terminais/terminal-metropolitano-americana.fss>

2.3.2 Linhas de ônibus municipais

Tabela 8: Linhas municipais de Vinhedo

Linha	Nome
401	Rodoviária / Caixa d'água
402	Rodoviária / Hopi Hari via Distrito Industrial
403	Jardim Miriam / Jardim Três Irmãos via João XXIII
404	Rodoviária / Foga via Morumbi
405	Rodoviária / São Joaquim via Pinheirinho
406	Capela / Rodoviária via Palmares
407	Jardim Três Irmãos / Morada da Lua
409	Capela / Rodoviária via Paineiras

Fonte: <https://mobilidadevinhedo.com.br/linhas-e-horarios/>

Tabela 9: Linhas municipais de Paulínia

Linha	Nome
099	Parque das Árvores
100	Marieta Dian
101	João Aranha
102	Jardim Leonor
103	Expresso São José
104	Replan
105	Expresso João Aranha
106	Linhão da Saúde
200	Replan / Rodoshopping
201	Núcleos
202	Parque da Represa
203	Cooperlotes

Linha	Nome
204	Residencial Pazetti
207	Vida Nova
301	Betel
302	Rhodia
304	Brasil 500
305	Interbairros
306	Expresso Alternativo

Fonte: <https://movpaulinia.com.br/linhas-e-horarios/>

Tabela 10: Linhas municipais de Nova Odessa

Linha	Nome
400	Centro / Jd São Francisco
400EX	São Francisco via Chácara Acapulco
405	Klavin / Centro via Hospital
410	Lopes Iglσίας / Jd Eneides
415	Klavin / Centro via Campos Verdes
420	Centro /Fazenda Velha
430	Rodoviária / Vila Azenha
440	Santa Rita / Triunfo

Fonte: <https://movnovaodessa.com.br/linhas-horarios/>

Tabela 11: Linhas municipais de Sumaré

Linha	Nome
101	Jardim João Paulo II - Centro (Rodoviária)
120	Upa - Jardim Picerno
130	Jardim Paulistano - Centro (Rodoviária)
140	Sumaré - Dall Orto Via Virginia Viel
145	Sumaré - Dall Orto Via Avenida Da Amizade
150	Sumaré - Parque Itália Via Altos De Sumaré
155	Sumaré - Maria Antonia Via Nova Veneza
155-EX	Sumaré - Dall Orto / Maria Antonia / Parque Itália
156	Terminal Saudade - Maria Antonia Via Virginia Viel
160	Sumaré - Matão Via Nova Terra
161	Centro Upa - Matão
165	Sumaré - Matão Via Paraíso
170	Matão - Parque Das Nações Via Avenida Emilio Bosco
180	Centro - São Judas (São Francisco)
190	Centro - Jardim Calegari
210	Centro - Jardim Dulce (Honda)
240	Upa - Jardim Dos Ipês Via Maria Antonia
250	Jardim Picerno - Matão Via Avenida Emilio Bosco
191	Upa - Parque Bandeirantes Via Estrada Mineko Ito
200	Santa Maria - Centro
230	Santa Maria - Cruzeiro
165-EX	Sumaré - Matão Via Pestalozzi
101	Jardim João Paulo II - Centro (Rodoviária)
120	Upa - Jardim Picerno
130	Jardim Paulistano - Centro (Rodoviária)

Linha	Nome
140	Sumaré - Dall Orto Via Virginia Viel
145	Sumaré - Dall Orto Via Avenida Da Amizade

Fonte: <https://movsumare.com.br/linhas-e-horarios>

Tabela 12: Linhas municipais de Americana

Linha	Nome
102	Jd. Brasil / Novo Mundo
103	Jd. Brasil / Antônio Zanaga / Res. Alabama
104	Bertini / Res. Alabama / Mathiesen
105	Bertini / Jd. Alvorada
106	Jd. Bertoni / Terminal Urbano
107	São Roque / Pq. Das Nações / Jd. Bertoni
108	Bertini / Cariobinha / Terminal
111	Sobrado Velho / Terminal via Cadeião
112	Portal dos Nobres / Iate / Terminal
114	Mathiesen / Antônio Zanaga
116	Morada do Sol / Terminal
117	Mathiesen / Novo Mundo / Jd. Alvorada
118	Novo Mundo / Antônio Zanaga
119	Pq. Liberdade / Praias dos Namorados
200	Jd. Brasília / Praia Recanto
201	Jd. Brasília / Praia Azul
205	Jd. Brasília / Antônio Zanaga
207	Jd. Da Paz / Terminal
208	Jd. Da Paz / Terminal
211	Jd. Da Paz / Antônio Zanaga
212	D. da Paz / Werner Plass
213	Jd. Da Paz / Praia Azul
220	Mário Covas / Praia Recanto
221	Nova Aliança / Terminal
222	Praia Recanto / Terminal Via Iate
224	Jd. Boer / Terminal
225	Mathiesen / Praia Recanto

Fonte: <https://soutransportes.com.br/americana/linhas-e-horarios/>

Tabela 13: Linhas municipais de Valinhos

Linha	Nome
501	Alpinas Via Colina dos Pinheiros
502	Jardim São Bento
503	Jardim Jurema Via Apae
504	Reforma Agrária Via Macuco
505	Jardim América II Via Estr. Mun. Roncágua
506	Vale do Itamaracá Via Shopping Valinhos
507	Country Club
508	Fonte Mécia Via Jd. Nova Espírito Santo
509	Parque das Colinas Via Jd Pinheiros
510	Jardim Paraíso Fonte Nova
511	Pedreira de São Jerônimo

Linha	Nome
512	Residencial Alvorada / Jd Pinheiros / Frutal
513	Jardim São Marcos
514	Vale Verde
515	Joapiranga
516	Pq. Das Colinas / Fonte Sta tereza / Res Alvorada / Frutal
517	Jardim Centenário Via Correio
518	Peixe Frito Via Rodovia Dom Pedro
519	Jardim do lago Via Jd Maracanã
520	Bom Retiro Via Nova Era
521	Avenida das Indústrias / Portal de Valinhos / Bambuzal
522	Morava do Sol Via Jardim do Lago
523	Parque Portugal
524	Jardim Figueiras / Nova Palmares
525	Jardim São Luiz Via Jardim Jurema
526	Parque Valinhos Via Pedreira de São Jerônimo / Alpinas
527	Linha da Saúde / Santa Casa – Hospital Galileo

Fonte: <https://soutransportes.com.br/valinhos/linhas-e-horarios/>

Tabela 14: Linhas municipais de Hortolândia

Linha	Nome
Linha 3.10 - Circular	TMH / Intersaúde / Centro de Especialidades - Via Centro
Linha 3.11 - Circular	Jd. Santa Clara do Lago / Centro / TMH - Via Jd. Campos Verdes
Linha 3.20	Pq. Orestes Ôngaro / TMH - Via Centro
Linha 3.20A - Circular	Av Thereza Ana Cecon Breda / Centro / TMH / Jd. Terras de Sta. Maria / Jd. São Felipe
Linha 3.20B - Circular	Jd. Terras de Sta. Maria / Jd. São Felipe / Centro / TMH / Av. Thereza Ana Cecon Breda / Chác. Recreio Alvorada.
Linha 3.21 - Circular	Pq. do Horto / TMH - Via Jd. Boa Esperança
Linha 3.22	Jd. Minda / TMH - Via Jd. Boa Esperança
Linha 3.30 - Circular	Taquara Branca / TMH - Via Centro
Linha 3.31 - Circular	Jd. Amanda II / Centro - Via UNASP
Linha 3.32 - Circular	Jd. Amanda / TMH - Via Centro
Linha 3.34	Jd. Boa Vista / TMH - Via Jd. São Bento
Linha 3.40	Jd. Santa Esmeralda / TMH - Via Upa do Jd. Rosolem
Linha 3.42	Jd. N. América / TMH - Via Centro
Linha 3.43	Jd Malta / Centro
Linha 3.44	Jd. Aline / TMH - Via Jd. Carmem Cristina
Linha 3.45	Jd. Peron / TMH - Via Ponte Estaiada
Linha 3.46	Jd. Aline / TMH - Via Centro
Linha 3.94	Centro / Jd. Sta Esmeralda – Via Emancipação
Linha 3.96	Pq. do Horto / Jd. Adelaide – Via Emancipação
Linha 302A - Circular	Jd. Amanda / Jd. Adelaide - Via SP-101
Linha 302B - Circular	Jd. Amanda / Jd. Adelaide - Via Centro
Linha 303A - Circular	Jd. Santa Clara / Jd. Interlagos - Via Jd. São Sebastião
Linha 303B - Circular	Jd. Santa Clara / Jd. Interlagos - Via Av. Emancipação

Fonte: <https://servicos.Hortolândia.sp.gov.br/carta-de-servicos/mobilidade-urbana/linhas-de-onibus-municipais-3/>

Tabela 15: Linhas municipais de Santa Bárbara d'Oeste

Linha	Nome	Extensão (km)
Linha 101	Cidade Nova - Zabani	15,9
Linha 102-103	Cruzeiro do Sul - Pinheirinho	25,1
Linha 104 - 113	Mollon Variante/ Mollon Pedroso	20
Linha 105 - 106	Orquideas via Shopping / Orquideas via São Joaquim	21,1
Linha 108	Terminal - Europa via Pedroso	18,7
Linha 109	Romano - São Joaquim	7
Linha 110	Terminal - Santa Luzia	10,7
Linha 112	Terminal - Cidade Nova - São Fernando - São Camilo - Jóias de Sta Barbara	20,7
Linha 114	Santa Rita - Vista Alegre - Romano - Europa Amizade	57,3
Linha 115	Europa - Cidade Nova	32,5
Linha 116	Santo Antônio do Sapezeiro	34,2
Linha 118	Vista Alegre - Pq. do Lago - Bosque das Árvores	12,7
Linha 122	Beira Rio	10,5
Linha 128	Terminal - Pedroso - Senai	9,3
Linha 129	130 - Terminal - Santa Rita via Paraíso	13,8
Linha 131	Terminal - Laudissi - Romano	10
Linha 701	Grego	12,9

Fonte: <https://nvnovavia.com.br/index.php>

2.4 Deslocamentos Urbanos

A última pesquisa Origem-Destino realizada na RMC foi em 2011. A Pesquisa Origem e Destino Domiciliar da Região Metropolitana de Campinas 2011 foi a segunda pesquisa realizada desde que a Região Metropolitana foi oficialmente constituída, sendo que a primeira foi realizada em 2003.

Esta pesquisa teve por objetivo o levantamento de informações atualizadas sobre os deslocamentos realizados pela população em um dia útil típico. Constitui-se como o principal instrumento de coleta de informações sobre viagens, servindo de base para os estudos de planejamento de transporte.

Complementarmente a esta pesquisa foi realizada a pesquisa Cordon Line, ou linha de contorno, que teve como objetivo fornecer os elementos para definição das viagens que entram ou saem da Região Metropolitana de Campinas – RMC.

A Região Metropolitana de Campinas, constituída por 19 municípios, foi dividida em 185 zonas de pesquisa. O município de Campinas foi dividido em 68 zonas de pesquisa.

Os principais critérios para definição do zoneamento de 2011 foram os seguintes: comparabilidade com o zoneamento da Pesquisa Origem e Destino 2003, compatibilidade com os limites de municípios e consideração dos limites de setores censitários de 2010 do IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Foram ainda considerados no zoneamento o sistema de transporte, os equipamentos urbanos, as barreiras físicas e as áreas vazias.

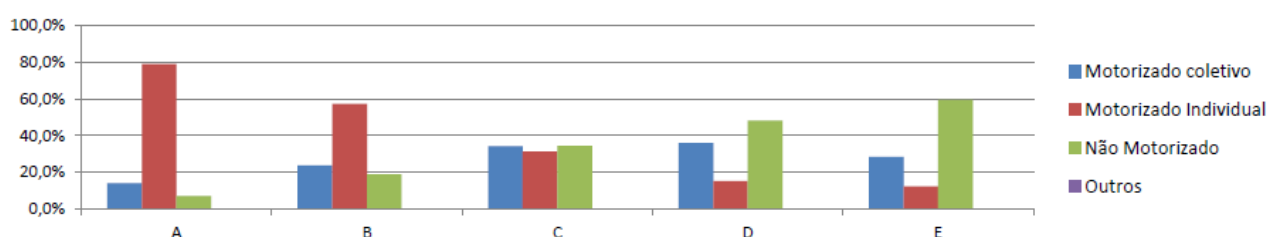
A participação das viagens por transporte coletivo no total de viagens motorizadas e não-motorizadas para as classes D e E é de 32,2%, enquanto para as classes A e B é de 18,9%. A divisão modal das viagens motorizadas por classes econômicas mostra que a participação do modo individual aumenta com a renda. Já o modo coletivo aumenta sua participação nas classes mais baixas, assim como as viagens não motorizadas.

Tabela 16: Viagens por classe – OD 2011

Classe	Tipo	A	B	C	D	E
Motorizado	Coletivo	14,0%	23,8%	34,1%	36,0%	28,4%
	Individual	78,8%	57,2%	31,3%	15,4%	12,4%
Não Motorizado		7,2%	18,9%	34,4%	48,2%	59,3%
Outros		0,0%	0,1%	0,2%	0,4%	0,0%
Total geral		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fonte: Pesquisa Origem e Destino 2011 - Região Metropolitana de Campinas

Figura 1: Viagens por classe – OD 2011

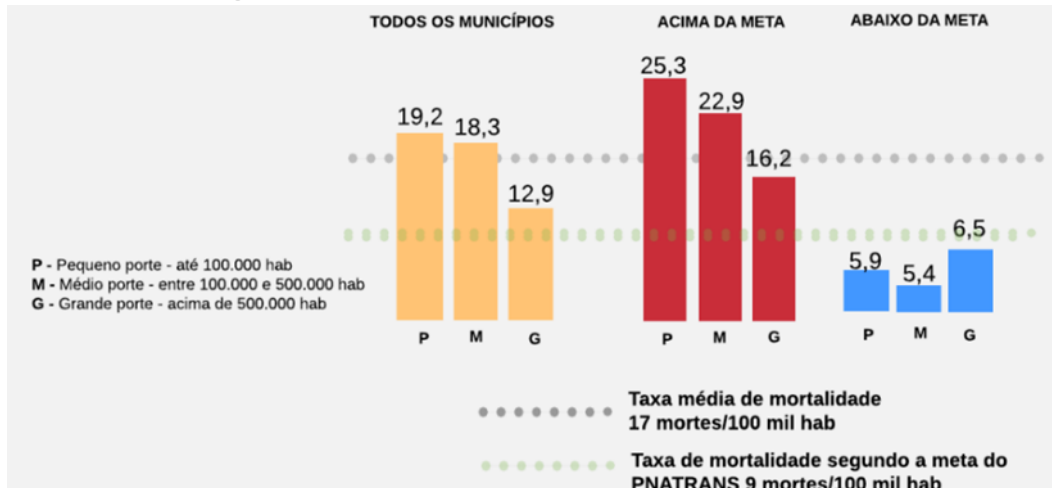


Fonte: Pesquisa Origem e Destino 2011 - Região Metropolitana de Campinas

2.5 Segurança Viária

- A partir da **plataforma do DataSUS** foi possível obter estatísticas sobre a mortalidade na RMC ocasionada por sinistros relacionados ao trânsito (Grande Grupo CID10: V01-V99 Acidentes de transporte).
- As informações são do ano mais recente para o qual havia dados disponíveis, em 2022, e para os municípios os quais havia dados disponíveis. Os registros estão classificados conforme município, apresentando-se complementarmente a população a taxa de óbitos por cem mil habitantes.
- A análise dos **óbitos por sinistros de trânsito na RMC** em 2022 revela uma variabilidade significativa na taxa de mortalidade entre os municípios:
 - Santo Antônio de Posse destaca-se com a maior taxa de óbitos por 100.000 habitantes (30,1), sugerindo um nível elevado de risco de sinistros de trânsito, seguido por Engenheiro Coelho (25,6) e Monte Mor (23,2).
 - Em contraste, municípios como Nova Odessa (6,4) e Holambra (6,6) apresentam as menores taxas, indicando uma incidência mais baixa.
 - Campinas, embora tenha o maior número absoluto de óbitos (145), possui uma taxa intermediária (12,7), um pouco abaixo da média da RMC (13,9).
- O indicador da RMC pode ser avaliado no contexto brasileiro, conforme ilustrado na Figura 2. A taxa de mortalidade da região metropolitana foi de 13,9; que é inferior à média nacional de 17, porém superior ao indicador definido como meta pelo Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS), de 9 óbitos/100 mil habitantes.

Figura 2: Taxa média de mortalidade (óbitos/100 mil hab.)



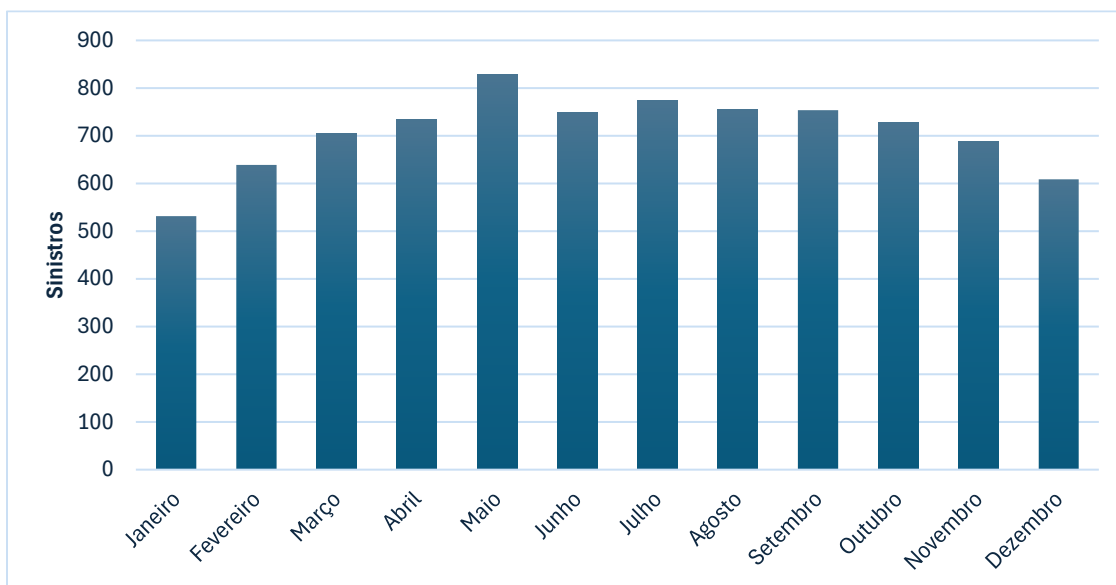
Fonte: Observatório Nacional de Segurança Viária, 2019²

- A **série histórica dos óbitos por sinistros de trânsito**, do período de 2010 a 2022 demonstra uma tendência de redução ao longo do período, com o número de óbitos diminuindo de 547 em 2010 para 441 em 2022:
 - O pico foi registrado em 2011, com 610 óbitos, seguido por uma queda gradual nos anos subsequentes, com o menor número em 2019, com 349 óbitos.
 - Houve uma redução geral entre 2010 e 2022, embora alguns anos tenham mostrado aumentos temporários, como em 2020 e 2021.
- Também foram coletados dados provenientes do **Detran SP**.
 - Os dados analisados para a RMC compreendem o período de 2022, uma vez que para 2023 não constam os registros de janeiro, sendo, portanto, uma base incompleta para a análise anual.
- **Sazonalidade dos sinistros no ano de 2022:**
 - O mês de maio registrou o maior número de sinistros, com 830 ocorrências.
 - Janeiro teve o menor número de sinistros, com 532 ocorrências, o que pode estar relacionado ao período de férias escolares e redução de atividades econômicas
 - Primeiro semestre (janeiro a junho): Aumenta gradativamente, saindo de 532 em janeiro e atingindo 830 em maio.
 - Segundo semestre (julho a dezembro): Apresenta uma leve oscilação com uma redução consistente nos últimos meses, chegando a 609 em dezembro.
 - Junho (749), julho (775), agosto (755) e setembro (754) mostram estabilidade, indicando um padrão nos meses do meio do ano.
- **Total de ocorrências de sinistros por município:**
 - Campinas lidera amplamente, com 3.271 sinistros, representando cerca de 38% do total da RMC. Um resultado esperado dado que é o maior município da região, com maior densidade populacional, fluxo de veículos e complexidade viária.
 - Campinas (38%) e os 3 maiores municípios seguintes (Americana, Indaiatuba e Santa Bárbara D'Oeste) juntos representam cerca de 68% dos sinistros da região.

² Disponível em: <https://www.onsv.org.br/source/files/originals/RELATORIO_MUNICIPALIZACAO-019899.pdf>. Acesso em Agosto/2024.

- Os menores números de sinistros são observados em Holambra (21), Engenheiro Coelho (32) e Morungaba (32). Esses municípios têm populações pequenas e tráfego reduzido.
- Os menores municípios juntos somam menos de 5%.
- Santa Bárbara D'Oeste (627), Indaiatuba (756) e Americana (914) registram números elevados, posicionando-se como grandes centros regionais após Campinas.
- Municípios como Sumaré (500) e Hortolândia (363) também têm um impacto relevante.
- **Correlação entre os dados de óbitos em decorrência de trânsito com os dados do total de registros de sinistros de trânsito:**
 - Monte Mor apresenta a maior proporção de sinistros fatais em relação ao total de sinistros, com 11,96%.
 - Engenheiro Coelho vem em segundo lugar, com 9,38%.
 - Campinas, apesar de liderar em números absolutos (3.271 sinistros totais), têm uma proporção de sinistros fatais relativamente baixa (4,31%).
 - Alguns municípios, como Santo Antônio de Posse, Cosmópolis, e Jaguariúna, não possuem dados de sinistros fatais ou os valores estavam ausentes.
- **Porcentagem dos sinistros por dia da semana:**
 - Sábado lidera como o dia com o maior número de sinistros (16,3%), seguido pela sexta-feira (15,9%).
 - O menor número de sinistros foi registrado no domingo (12,8%) e na segunda-feira (12,8%).
 - Os finais de semana (sexta a domingo) apresentam volumes consideráveis de sinistros, o que pode estar relacionado a maior movimentação ou comportamento de risco.
- **Tipologia dos sinistros:**
 - Os tipos mais comuns são as colisões, seguidos por choques e atropelamento de pedestres.
- **Sinistros e óbitos por faixa horária:**
 - As ocorrências de óbitos tendem a ser maiores durante a noite e madrugada do que de manhã e à tarde.

Figura 3: Sinistros por mês na RMC em 2022



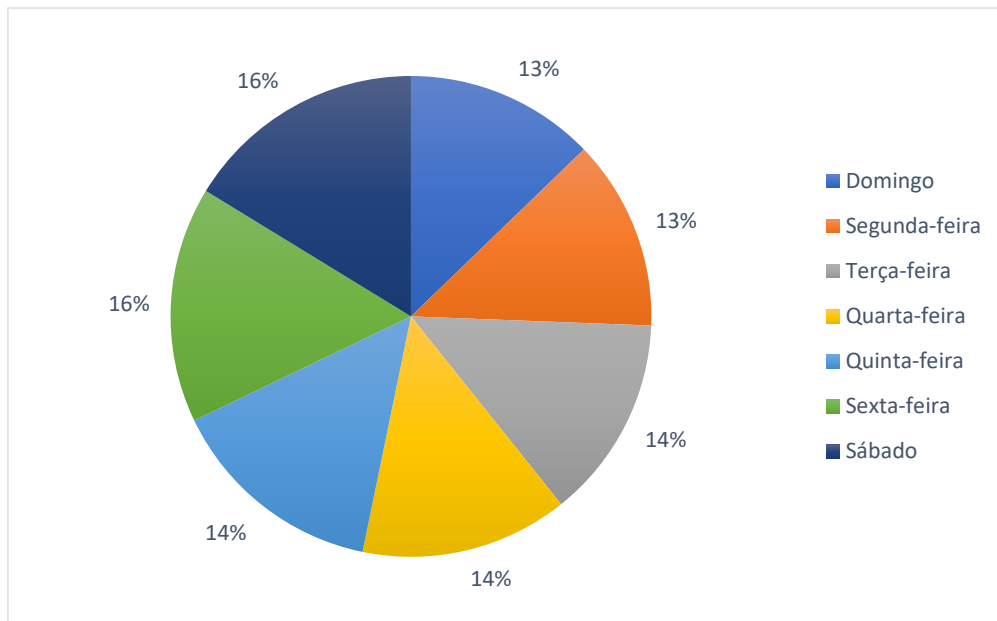
Fonte: DETRAN SP, 2022.

Tabela 17: Sinistros por município na RMC

Municípios	Sinistros
Holambra	21
Engenheiro Coelho	32
Morungaba	32
Santo Antônio de Posse	54
Cosmópolis	79
Monte Mor	92
Pedreira	99
Nova Odessa	132
Artur Nogueira	138
Jaguariúna	138
Paulínia	203
Vinhedo	223
Valinhos	351
Hortolândia	363
Itatiba	474
Sumaré	500
Santa Bárbara D'Oeste	627
Indaiatuba	756
Americana	914
Campinas	3.271
RMC	8.499

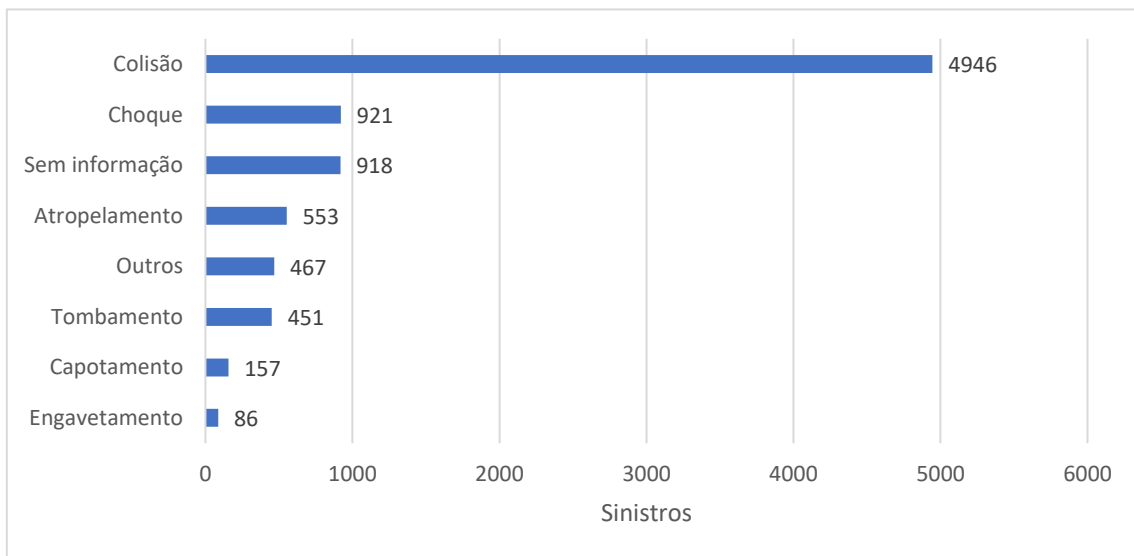
Fonte: DETRAN SP, 2022.

Figura 4: Sinistros na RMC por dia da semana



Fonte: DETRAN SP, 2022.

Figura 5: Tipologia dos sinistros na RMC



Fonte: DETRAN SP, 2022.

Tabela 18: Sinistros e óbitos por faixa do dia na RMC

Fase do dia	Sinistros	Óbitos	%óbitos/sinistros
Madrugada	807	85	10,5%
Manhã	2395	66	2,8%
Tarde	2792	78	2,8%
Noite	2479	133	5,4%
Não disponível	26	27	103,8%
Total Geral	8499	389	4,6%

Fonte: DETRAN SP, 2022.

2.6 Políticas de prevenção de assédio

- **Lei Federal nº 13.718, de 24 de setembro de 2018**, Altera o Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal), para tipificar os crimes de importunação sexual e de divulgação de cena de estupro, tornar pública incondicionada a natureza da ação penal dos crimes contra a liberdade sexual e dos crimes sexuais contra vulnerável, estabelecer causas de aumento de pena para esses crimes e definir como causas de aumento de pena o estupro coletivo e o estupro corretivo; e revoga dispositivo do Decreto-Lei nº 3.688, de 3 de outubro de 1941 (Lei das Contravenções Penais). De acordo com essa lei, a importunação sexual no transporte público é considerada um crime contra a dignidade sexual³.
- **Lei Estadual nº 175, de 14 de maio de 2013**, dispõe sobre a obrigatoriedade em manter-se no mínimo, um vagão em cada composição de trem ou metrô, para uso exclusivo de mulheres, em todo o Estado de São Paulo.
- **Projeto de Lei Estadual nº 455/2024**: está em tramitação na assembleia legislativa do estado de São Paulo projeto de lei para instituir campanha permanente de combate à importunação sexual no transporte coletivo intermunicipal regular de passageiros no Estado.
- **Lei Municipal Complementar nº 300, de 16 de março de 2021**, criou o Programa de Combate ao Assédio Sexual no Transporte Coletivo, estabelecendo medidas para prevenir, conscientizar e atuar diante desses casos, tendo como metas:
 - **Chamar a atenção para o problema**: Sensibilizar a sociedade sobre a ocorrência de assédio sexual nos veículos de transporte coletivo, alertando para a gravidade do problema.
 - **Incluir o tema em campanhas educativas**: Envolver a população em campanhas que incentivem a denúncia dos casos de assédio sexual, além de aumentar a conscientização dos passageiros e trabalhadores do transporte coletivo sobre a importância de reconhecer e combater o assédio sexual.
 - **Coibir o assédio sexual**: Implementar medidas para prevenir e combater o assédio sexual no transporte coletivo, criando um ambiente mais seguro para as vítimas.
- **Cartilha de Prevenção à Discriminação e ao Assédio**: A Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas (**Emdec**) divulgou a "Cartilha de Prevenção à Discriminação e ao Assédio no Ambiente de Trabalho", direcionada a seus 894 colaboradores. O material esclarece e exemplifica os conceitos de discriminação, que se caracteriza pela violação da igualdade de tratamento e acesso a oportunidades; assédio moral, definido pela exposição repetida do trabalhador a situações humilhantes; e assédio sexual, que envolve condutas que constroem e violam a liberdade sexual.

³ SANTOS, A. L. SILVA, O. H. R. SANTOS, W. V. SANTOS, T. R. A LEI DE IMPORTUNAÇÃO SEXUAL E SUA EFETIVIDADE NA PROTEÇÃO DAS PASSAGEIRAS DO TRANSPORTE PÚBLICO BRASILEIRO. Revista ft. Saúde Coletiva, Volume 27 – Edição 122/maio/2023.

A cartilha também aborda os impactos psicológicos, físicos, profissionais e sociais dessas práticas, além de fornecer orientações sobre como preveni-las e denunciá-las. Assim, ela se configura como uma ferramenta de governança corporativa, alinhada aos princípios de transparência, equidade, prestação de contas e responsabilidade, traduzidos em diretrizes claras.

Além disso, a Emdec possui um **Código de Conduta e Integridade**, que orienta os comportamentos éticos e morais nas relações dentro da empresa. A companhia conta ainda com um **Grupo Permanente de Prevenção à Discriminação no Ambiente de Trabalho (GPDAT)**, criado em 2021 e composto por 11 funcionários, que revisou uma versão anterior da cartilha.

Figura 6: Cartilha de prevenção à discriminação e ao assédio no ambiente de trabalho.



Fonte: EMDEC. Disponível: <<http://www.emdec.com.br/eficiente/sites/portalemdec/pt-br/site.php?secao=noticias&pub=24967>>. Acesso em: novembro/2024.

A Emdec disponibiliza em seu aplicativo o botão "Bela", que pode ser acionado por pessoas que se sintam vítimas de assédio sexual ou por qualquer pessoa que presencie a ocorrência. Caso um usuário sofra assédio sexual no sistema de transporte público coletivo municipal, ele pode acionar o botão específico no aplicativo. A partir da localização do celular, e utilizando o banco de dados do aplicativo "CittaMobi", o sistema apresenta as linhas de ônibus que circulam na região. O usuário seleciona a linha desejada e envia a solicitação. Após a confirmação da chamada, a Central de Operações da Guarda Municipal (GM) é acionada. O operador da central tem acesso tanto ao itinerário da linha informada quanto à localização da vítima, em tempo real, o que possibilita a definição mais eficaz da estratégia de abordagem do ônibus. Para garantir o acompanhamento contínuo da localização da vítima, o aplicativo deve permanecer ativo o tempo todo, mesmo em segundo plano.

Figura 7: App da EMDEC que atende ocorrências de assédio sexual.



Fonte: EMDEC. Disponível em: <EMDEC - Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas S/A>. Acesso em: novembro/2024.

Em 2023, o número de denúncias de assédio sexual no transporte público de Campinas mais do que dobrou, com um aumento significativo nos canais da Emdec. No entanto, o dispositivo de emergência "Bela", que aciona a Guarda Municipal em tempo real, não registrou nenhuma denúncia. Apesar de esses canais estarem disponíveis e divulgados há mais de dois anos, muitos usuários ainda não têm conhecimento sobre eles, o que ficou evidente no caso recente de uma vítima de importunação sexual em um ônibus. A jovem, que não sabia como denunciar, só teve o agressor expulso após intervenção dos passageiros, sem que a Polícia Militar ou a Guarda Municipal fossem acionadas.

2.7 Sistemas de Bilhetagem Eletrônica

A política tarifária no sistema de transporte público coletivo de Campinas é de tarifa única com integração temporal, não havendo diferenciação para tipos de linhas, distância percorrida ou região de atendimento, com exceção da linha 502 – Circular Centro, também denominada “Linhão da Saúde”.

O sistema tronco-alimentado, cuja implantação se iniciou na década de 80, já permitia uma integração física e tarifária nos terminais fechados. O sistema de bilhetagem eletrônica possibilitou

a adoção do Bilhete Único com integração tarifária temporal em qualquer ponto de ônibus, terminal ou estação de transferência do município.

O Bilhete Único foi implantado em Campinas em 1º de maio de 2006, permitindo que os usuários utilizem até três ônibus no período de 2 horas com o pagamento de apenas uma tarifa. De acordo com o § 1º do art. 2º do Decreto nº 15.465, de 2006, o período de tempo para a integração tarifária é considerado a partir do primeiro registro da viagem do usuário no Sistema de Bilhetagem Eletrônica, o que ocorre com a apresentação do cartão eletrônico do usuário ao validador do veículo ou daquele instalado junto às catracas de solo de entrada dos terminais ou de plataformas de embarque.

A estrutura tarifária em Campinas prevê a concessão de descontos em relação à tarifa básica, em razão de algumas condições dos usuários, fazendo com que tenhamos os seguintes níveis tarifários:

- Tarifa Básica (Vale-transporte e comum): sem desconto;
- Passe Escolar: De acordo com o decreto municipal nº 15.464, de 10 de maio de 2006, que regulamenta a Lei nº 9.788, de 2 de julho de 1998, em seu artigo 1º, fica concedida a redução de 60% do valor da tarifa vigente ou R\$ 2,18 por passe. O Bilhete Único Escolar permite que o beneficiário use até três ônibus no período de duas horas com o pagamento de apenas uma tarifa.
- Passe Universitário: Universitário: De acordo com a resolução municipal nº 037/2015, que regulamenta o decreto municipal nº 18.624, de 22 de janeiro de 2015, que regulamenta os artigos 1º – A e 3º da Lei 9.788, de 2 de julho de 1998, fica concedida a redução de 50% da tarifa vigente ou R\$ 2,73 por passe. O beneficiário poderá utilizar até 3 ônibus no período de duas horas pagando apenas uma tarifa;
- Passe Gratuito: desconto de 100% em relação à tarifa básica (pessoas incapacitadas para o trabalho);
- Passe Gratuito Idoso: desconto de 100% em relação à tarifa básica (pessoas a partir dos 65 anos).

Para atender usuários esporádicos, turistas e visitantes de outras cidades foi criado o Bilhete 2 Viagens que é recarregável, outra opção é utilizar o QR Code que pode estar impresso em papel ou ainda no próprio smartphone do usuário, desde que seja baixado o app Transurc Smart.

O Bilhete Único é pessoal e intransferível. O primeiro cartão é gratuito e não exige valor mínimo para recarga, sendo necessário apenas que a primeira carga corresponda ao valor de uma tarifa. Em caso de extravio, roubo, perda ou danos que inviabilizem o uso do cartão, a emissão da segunda via (de qualquer modelo) tem um custo que varia entre 2 e 8 tarifas vigentes.

O Bilhete Único pode ser recarregado com dinheiro ou cartões de crédito e débito nos terminais ou na sede da Transurc, e em dinheiro nos pontos de recarga da rede credenciada. Também é possível

realizar recargas via boleto ou PIX para compras feitas pelo site, através do sistema VT.NET. Para o Bilhete Único Comum, a recarga pode ser feita pelo aplicativo Transurc Smart.

Além disso, os usuários podem adquirir créditos para o Bilhete Único com cartão de crédito ou débito nos totens de autoatendimento localizados nos terminais Central, Ouro Verde, Barão Geraldo e Metropolitano, em Campinas.

A validade dos créditos adquiridos é de um ano a partir da data de compra, de acordo com o Decreto nº 15.278, publicado pela Secretaria Municipal de Transportes (Setransp) em 7 de outubro de 2005. Caso não sejam utilizados nesse período, os créditos expiram e são cancelados

Existem sete modelos de Bilhete Único, são eles:

- Cartão destinado Comum (vermelho): destinado a clientes do transporte coletivo urbano de Campinas.
- Bilhete Único Vale-Transporte (verde): destinado aos funcionários beneficiados com o Vale-Transporte e que permite tomar até 3 ônibus no período de duas horas. A primeira integração é gratuita. Na segunda integração, o usuário paga R\$ 0,45.
- Cartão Universitário (cinza): destinado a todos os estudantes universitários matriculados em cursos de graduação de universidades das redes oficial e particular de ensino sediadas em Campinas. O aluno deverá residir no município, morar a mais de 1.000 metros do estabelecimento de ensino e estar matriculado em regime integralmente presencial.
- Escolar (azul): destinado a todos os estudantes de escolas de ensinosa fundamental e médio das redes oficial e particular de ensino e de cursos técnicos sediados em Campinas. O aluno deverá residir em Campinas e a mais de 1.000 metros do estabelecimento de ensino.
- Gratuito (roxo): destinado a toda pessoa incapacitada para qualquer tipo de trabalho, em razão de deficiência física, sensorial, mental, orgânica ou múltiplas. Conforme decreto nº 14.572, de 23 de dezembro de 2003, e lei n.º 8.616, de 4 de dezembro de 1995.
- Idoso (roxo): destinado a pessoas com mais de 65 anos de idade. O cadastramento do Bilhete Único Idoso é opcional, uma vez que a gratuidade no transporte público já é garantida a este segmento, conforme legislação vigente. Os idosos com mais de 65 anos podem viajar de graça mediante a apresentação de Carteira de Identidade.
- Especial (laranja): destinado apenas para as entidades assistências, ele é pré-carregado com um crédito para apenas uma viagem. Toda vez que for utilizado pelo usuário, o validador emitirá um alerta sonoro.

Figura 8: Tipos Bilhete Único



Fonte: <https://www.transurc.com.br/o-bilhete-unico/vale-transporte/>

No transporte metropolitano, operado pela EMTU (Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos), é atendido pelo Consórcio Bus+ formado pelas empresas consorciadas Transportes Capellini, Expresso Metrópolis Transportes e Viagens, Transportadora Salamanca, Expresso Fênix Viação, Expresso Jota Jota e Auto Viação Campestre.

Não há integração tarifária com o sistema municipal de Campinas. Os usuários precisam pagar uma tarifa adicional ao fazer a transição entre os sistemas de transporte urbano (municipal) e intermunicipal (metropolitano). Em 08/06/19 iniciou a operação do Sistema de Bilhetagem Eletrônica do Cartão BUS+ no transporte metropolitano de Campinas, existem 5 tipos de cartões, são eles:

- Cartão cidadão (azul): destinado a todos os cidadãos que utilizam o transporte coletivo intermunicipal da Região Metropolitana de Campinas (RMC).
- O Cartão BUS+ Vale-Transporte (vermelho): é concedido pelo empregador aos seus colaboradores para a utilização nas linhas metropolitanas RMC.
- O Cartão BUS+ Especial (rosa): isenta as pessoas com deficiência, cuja gravidade comprometa sua capacidade de trabalho, bem como menores de 16 anos com deficiência, do pagamento da tarifa. A validade do benefício é de 24, 12 ou 6 meses, dependendo da Classificação Internacional de Doença (CID), conforme Resolução Conjunta SS/STM nº 03, de 09/06/2004.
- O Cartão BUS+ Sênior (amarelo) é concedido às pessoas com idade igual ou superior a 60 anos e garante a gratuidade nas linhas metropolitanas na Região Metropolitana de Campinas (RMC).
- Cartão Bus+ Escolar (verde): destinado aos estudantes e professores da Região Metropolitana de Campinas, que se enquadram na legislação vigente, têm direito ao Passe Livre e Passe ½ Tarifa.
 - Passe Livre: concede direito à isenção de tarifa, conforme a Resolução STM-6, de 03/03/2015. Para usufruir do Passe Livre é preciso ter renda per capita comprovada de um salário-mínimo e meio (piso nacional), ser estudante do Ensino Fundamental, Médio, Técnicos-Integrados, Técnico, Pronatec, Profissionalizante, Superior ou Pós-Graduação em escolas públicas; ou, ser aluno de escolas privadas em cursos Técnicos-Integrados, Pronatec, Profissionalizante, Superior, Pós-Graduação, Superior Prouni, Superior Fies, Superior cotas sociais e escola da família.

- Passe 1/2 Tarifa: concede desconto de 50% no valor da tarifa a estudantes e professores, conforme legislação vigente. Esse benefício é voltado para os estudantes do Ensino Fundamental, Médio, Técnico e Supletivo, Educação Profissional, Ensino Superior e de Pós-Graduação. O Passe 1/2 Tarifa também é indicado aos professores dos cursos acima especificados, com a inclusão também dos docentes de Educação Infantil.

Figura 9: Tipos de cartões BUS+



Fonte: <https://busmais.com.br/cartoes/>

3 Apêndice VI – Aspecto Financeiro

3.1 Aspecto Financeiro do TPC

3.1.1 Direitos e benefícios aos usuários (gratuidades e reduções)

A gratuidade no transporte coletivo de uma cidade traduz-se no direito de utilização dos serviços sem a necessidade de pagamento tarifário, promovendo a inclusão social de determinadas pessoas, através do incentivo à busca por atividades.

É comum no transporte público coletivo de passageiros a prática de conceder gratuidades ou reduções tarifária a determinadas categorias de usuário como idosos, gestantes, estudantes etc.

Segundo o estudo (NTU, 2005), tanto as gratuidades como as reduções tarifárias podem ser analisadas sob três aspectos: quem estabelece (motivos), quem arca e quem controla (instrumentos de controle):

- Quem estabelece (motivos): Os benefícios obrigatórios por lei não são necessariamente de competência dos órgãos de gestão de transporte;
- Quem arca: embora a legislação vede a criação de gratuidade sem a correspondente indicação da fonte de custeio, nos termos da Constituição Federal (art. 112, parágrafo 2º.) e da Lei nº 9.074/1995 (art. 35), a situação mais frequente, que fere os dispositivos legais, é a concessão de benefícios sem o consenso preciso sobre a responsabilidade pela cobertura de seus custos;
- Quem controla: gestores ou operadores, muitas vezes apenas por amostragem de dados. Com o advento da bilhetagem eletrônica, é possível melhorar a qualidade e controle destas informações.

De acordo com a própria Carta Magna, está instituído o benefício de gratuidade para os idosos acima de 65 anos no transporte urbano. Essa gratuidade é válida em todo território nacional e o custeio se dá por subsídio cruzado. No âmbito federal, tem-se a Lei n.º 8.899, de 29 de junho de 1994, que concede passe livre às pessoas com deficiência, comprovadamente carentes, no sistema de transporte coletivo interestadual.

Tabela 19: Gratuidades e reduções tarifárias do transporte municipal e intermunicipal de Campinas

Gratuidades e reduções de tarifa no tarifa transporte municipal e intermunicipal de Campinas			
Quem recebe	Tipo de benefício	Quem estabelece	Quem arca
Crianças até 6 anos de idade (desde que não ocupe poltrona)	Gratuidade no de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional semiurbano de passageiros	Governo Federal - Artigo 6º da Resolução n.º 1.383, de 29/03/2006 da ANTT	Sistema – valores arcados pelos passageiros pagantes (dentro da tarifa)
Funcionário dos Correios	Gratuidade	Governo Federal - Decreto - Lei nº 3.326/41	Governo Federal
Policiais militares e bombeiros militares	Gratuidade nos sistemas intermunicipais	Governo Federal - Lei Federal n.º 3544-B/2008	Sistema – valores arcados pelos passageiros

Gratuidades e reduções de tarifa no tarifa transporte municipal e intermunicipal de Campinas			
Quem recebe	Tipo de benefício	Quem estabelece	Quem arca
Idosos (60+)	Gratuidade no sistema intermunicipal (EMTU)	Região Metropolitana de Campinas Lei n.17.611/2022 Decreto n. 67.455/2023 Res. STM n. 03/2023	pagantes (dentro da tarifa)
Estudantes do ensino fundamental, médio e superior	Gratuidade no sistema intermunicipal (EMTU)	Região Metropolitana de Campinas Decreto n. 61.134/2015 Res STM n. 6/2015	
Pessoas com deficiências incapacitadas para trabalho e pessoas com deficiências até 16 anos	Gratuidade no sistema intermunicipal (EMTU)	Região Metropolitana de Campinas Decreto n. 34.753/1992 Res STM n. 03/2004	
Estudantes e professores do ensino fundamental, médio, técnico e superior	Desconto de 50% no sistema intermunicipal (EMTU)	Região Metropolitana de Campinas Res STM n. 10/2003	
Idosos (65+)	Gratuidade no sistema municipal	Município de Campinas Decreto n. 9613/1988 Lei n. 10.078/1999 Decreto n. 13.647/2001 Lei n. 12.154 2004	
Pessoas portadoras de deficiência física, sensorial, mental, orgânica ou múltipla, e acompanhante	Gratuidade no sistema municipal (Sistema Convencional)	Município de Campinas Decreto n. 14.572/2003	
Passe Criança	Gratuidade no sistema municipal	Município de Campinas Lei n. 11.138/2002	
Estudantes de 1o e 2o grau e de ensino profissionalizante	Desconto de 60% no sistema municipal (Sistema Alternativo)	Município de Campinas Decreto n. 13.647/2001	
Pessoas incapacitadas para trabalho	Gratuidade no sistema municipal (Sistema Alternativo)	Município de Campinas Decreto n. 13.647/2001	
Pessoas acima de 14 (quatorze) anos incapacitada para qualquer tipo de trabalho por deficiência física, sensorial, mental, orgânica ou múltiplas	Gratuidade no sistema municipal	Município de Campinas Lei n. 8616/1995	

Fonte: Elaboração própria

As legislações sobre gratuidades no transporte intermunicipal da RMC (EMTU) garante gratuidade a idosos, estudantes do ensino fundamental, médio e superior e pessoas com deficiências. Professores de instituições de ensino contam com desconto tarifário. No sistema municipal, as legislações em 2021 eram distintas entre os sistemas convencional e alternativo. Para além de idosos e pessoas com deficiência, estudantes têm direito a 50% de redução de tarifa no sistema municipal.

A política tarifária municipal e intermunicipal pode ser analisada sob a ótica de passageiros transportados. No sistema municipal de Campinas, o percentual de gratuidades em relação à

demanda no sistema foi de 10,21% em 2023, e a média entre 2014 e 2023 é de 9,18%. No sistema intermunicipal de Campinas (EMTU), o percentual de gratuidades foi de 17,72% e a média entre 2014 e 2023 é de 11,27%.

O maior percentual de gratuidades no sistema intermunicipal de Campinas é coerente com a política tarifária observada anteriormente.

Tabela 20: Passageiros pagantes e passageiros gratuitos do sistema municipal de Campinas (EMDEC)

Passageiros Transportados				
Ano	Total de passageiros	Passageiros pagantes	Passageiros gratuitos	% Gratuidades
2014	140.814.965	130.556.529	10.258.436	7,29%
2015	133.963.252	121.785.355	12.177.897	9,09%
2016	129.222.969	116.315.139	12.907.830	9,99%
2017	120.503.490	108.948.481	11.555.009	9,59%
2018	118.300.788	106.556.297	11.744.491	9,93%
2019	111.897.867	99.928.564	11.969.303	10,70%
2020	60.960.619	56.585.764	4.374.855	7,18%
2021	68.131.365	62.305.334	5.826.031	8,55%
2022	87.927.517	79.759.398	8.168.119	9,29%
2023	89.795.838	80.623.897	9.171.941	10,21%
Transporte Público Coletivo de Campinas-SP Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas (EMDEC)				

Fonte: Elaboração própria a partir de dados da EMDEC-Campinas

Tabela 21: Passageiros pagantes e passageiros gratuitos do sistema intermunicipal de Campinas (EMTU)

Passageiros Transportados				
Ano	Total de passageiros	Passageiros pagantes	Passageiros gratuitos	% Gratuidades
2014	55.307.933	52.520.462	2.787.471	5,04%
2015	51.403.465	48.084.535	3.318.930	6,46%
2016	48.278.547	44.168.193	4.110.354	8,51%
2017	44.636.981	40.192.410	4.444.571	9,96%
2018	42.580.338	37.923.959	4.656.379	10,94%
2019	40.474.127	35.336.321	5.137.806	12,69%
2020	24.666.609	20.583.527	4.083.082	16,55%
2021	25.820.411	22.756.173	3.064.238	11,87%
2022	26.214.518	22.823.433	3.391.085	12,94%
2023	26.137.464	21.504.931	4.632.533	17,72%
Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU) de Campinas				

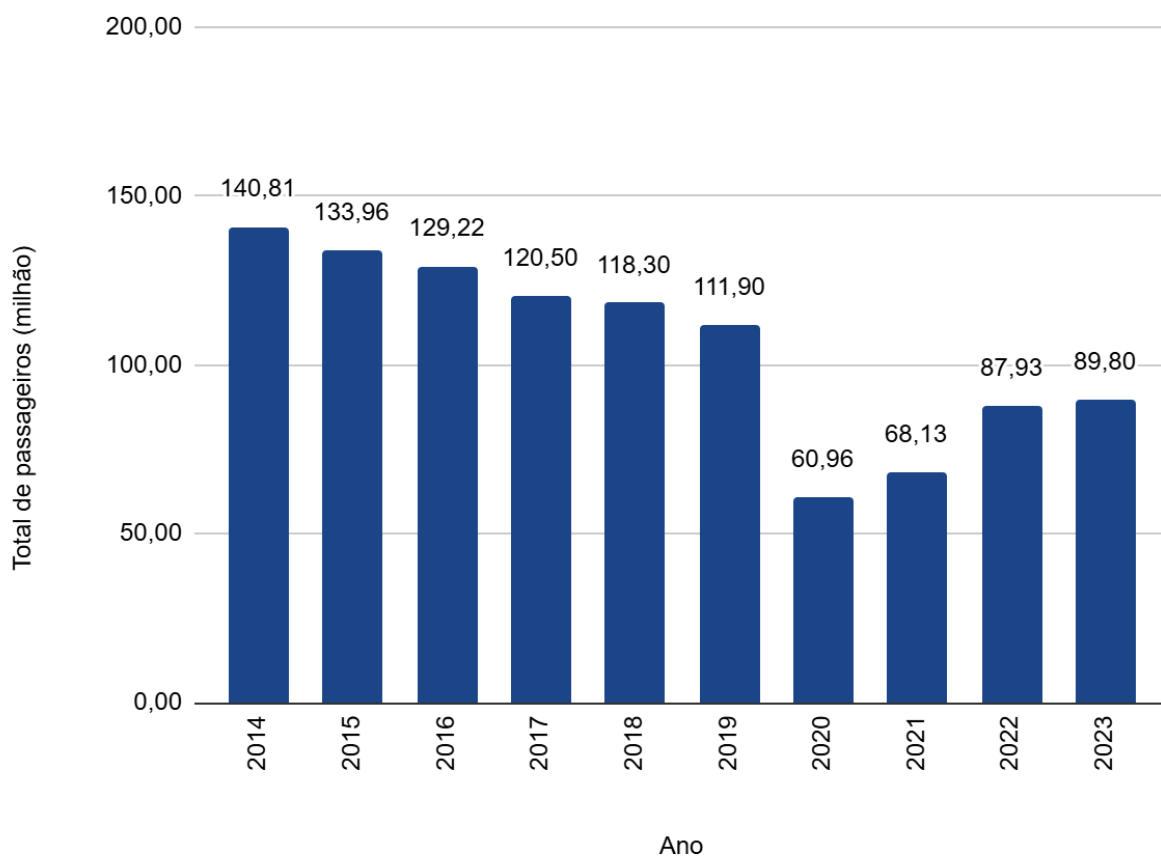
Fonte: Elaboração própria a partir de dados da EMTU-Campinas

3.1.2 Demanda nos sistemas da RMC

A demanda no sistema municipal de Campinas foi de 89,8 milhões de passageiros / ano, superior ao observado para o sistema intermunicipal, em 26,14 milhões. Considerando todos os passageiros de ambos os sistemas, o percentual de demanda do sistema intermunicipal é de 23%, e o do sistema municipal de 77%.

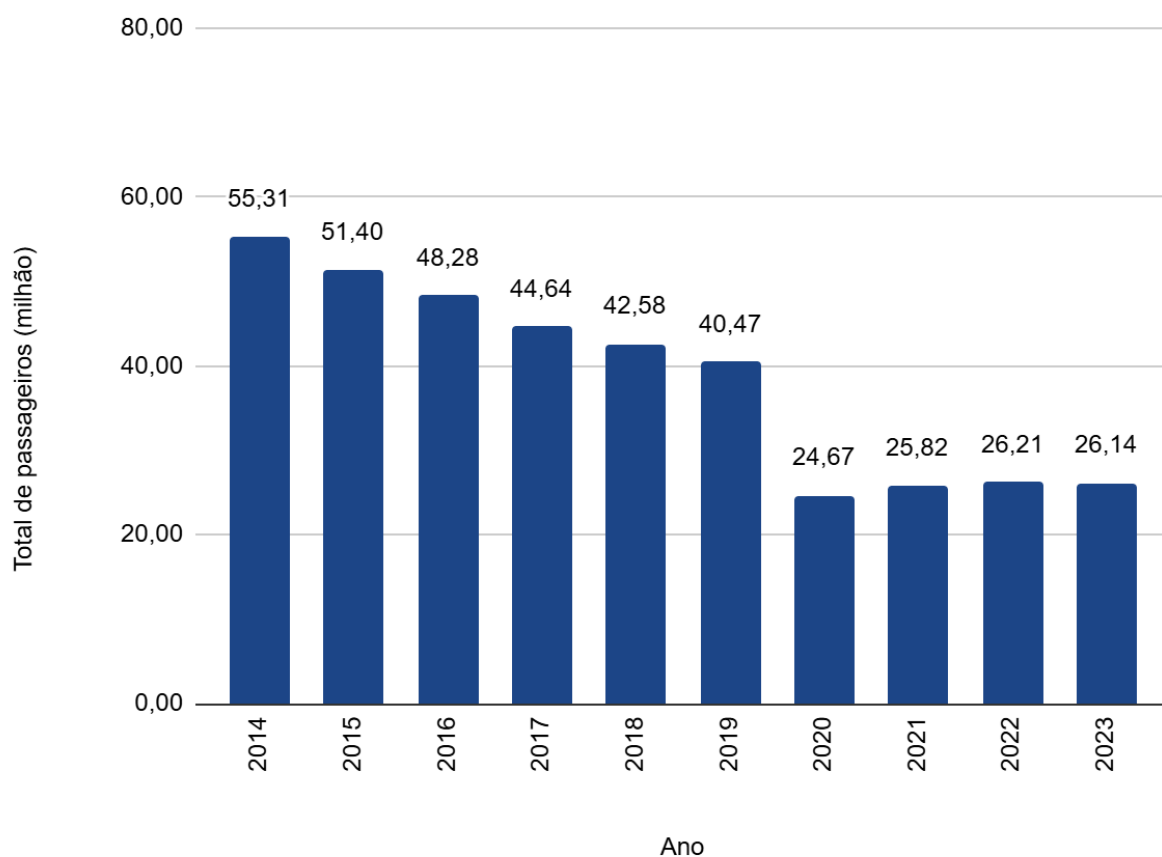
Ambos os sistemas tiveram uma redução drástica da demanda de 2019 para 2020, em decorrência de medidas de isolamento social por conta da Covid-19. A diferença é que o sistema municipal vem mostrando uma tendência de retomada da demanda pós pandemia, o que não foi observado para o sistema intermunicipal.

Figura 10: Demanda do sistema municipal de Campinas (EMDEC)



Fonte: Elaboração própria a partir de dados da EMDEC-Campinas

Figura 11: Demanda do sistema intermunicipal de Campinas (EMTU)



Fonte: Elaboração própria a partir de dados da EMTU-Campinas

Foram realizadas análises de bilhetagem eletrônica para compreender os perfis de passageiros pagantes no sistema municipal de Campinas e sistema intermunicipal de Campinas (EMTU), bem como o percentual de utilização por cada grupo. As análises foram realizadas considerando a série histórica de 2014 a 2023 e foram desconsiderados os passageiros gratuitos.

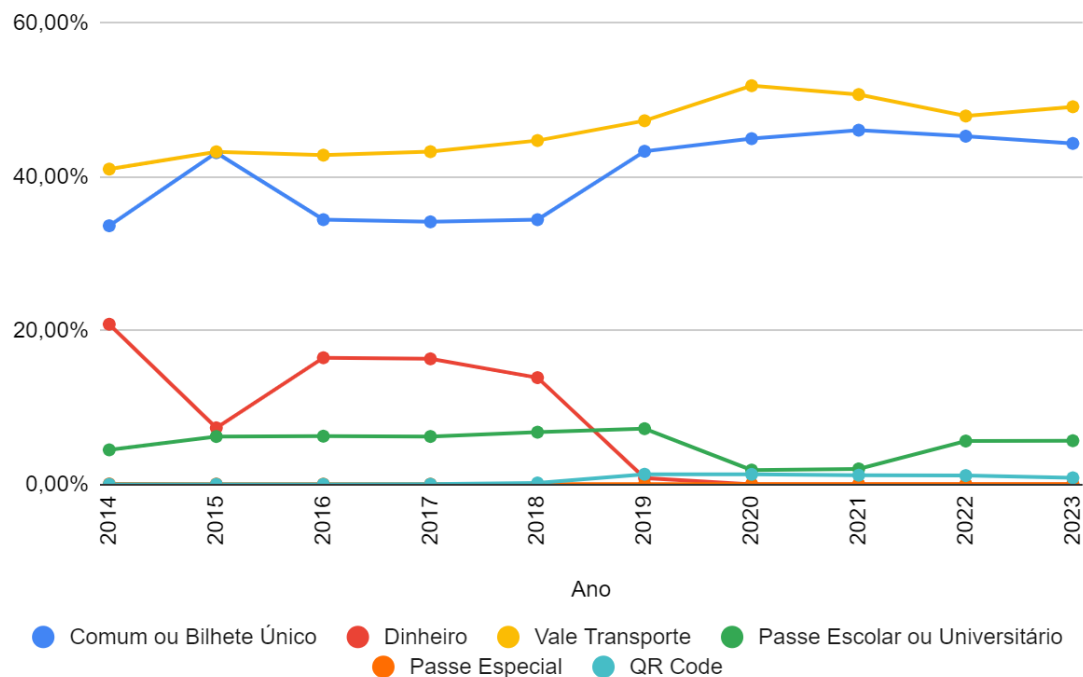
Tabela 22: Passageiros transportados por bilhete no sistema municipal de Campinas (EMDEC)

Passageiros Transportados Pagantes						
Ano	Comum ou Bilhete Único	Dinheiro	Vale Transporte	Passe Escolar ou Universitário	Passe Especial	QR Code
2014	43.918.616	27.184.920	53.544.352	5.845.959	62.682	
2015	52.543.729	8.945.430	52.688.285	7.569.043	38.868	
2016	40.049.911	19.149.524	49.813.701	7.276.189	25.814	
2017	37.204.383	17.783.799	47.152.927	6.775.670	21.739	9.963
2018	36.686.919	14.785.058	47.661.854	7.221.505	20.310	180.651
2019	43.301.791	801.515	47.268.675	7.225.975	27.486	1.303.122
2020	25.448.417		29.346.067	1.046.247	15.846	729.187
2021	28.707.155		31.598.388	1.246.128	16.894	736.769
2022	36.124.568		38.221.095	4.487.321	24.856	901.558

2023	35.758.691		39.605.411	4.569.478	14.259	676.058
Transporte Público Coletivo de Campinas-SP Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas (EMDEC)						

Fonte: Elaboração própria a partir de dados da EMDEC-Campinas

Figura 12: Passageiros transportados por bilhete no sistema municipal de Campinas (EMDEC)



Fonte: Elaboração própria a partir de dados da EMDEC-Campinas

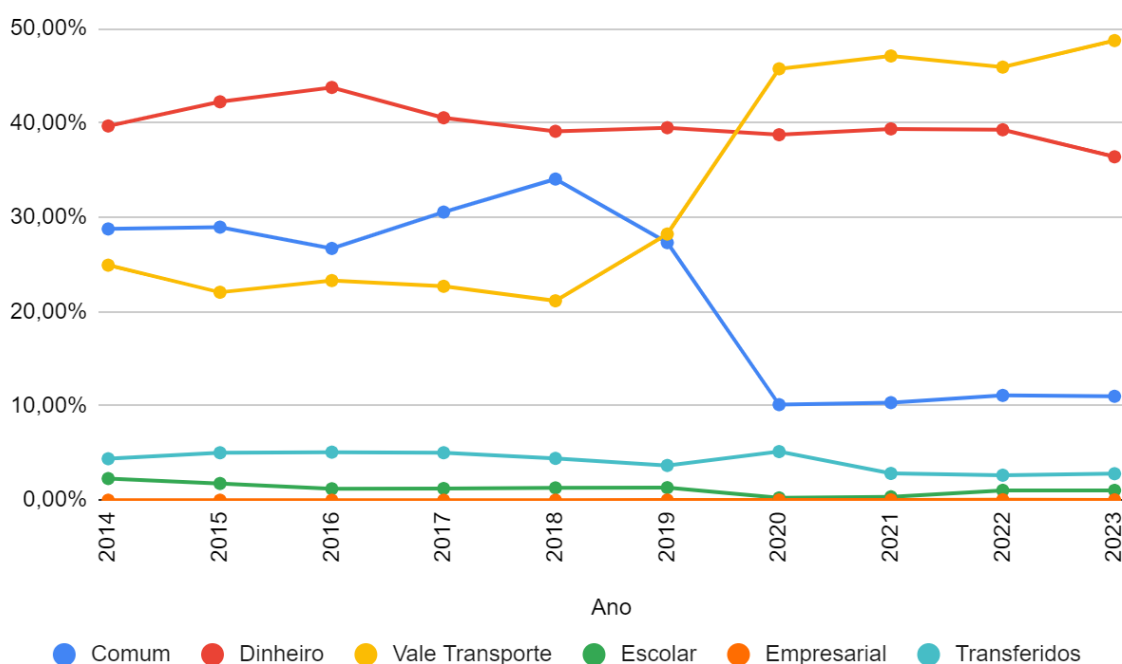
Tabela 23: Passageiros transportados por bilhete no sistema intermunicipal de Campinas (EMTU)

Passageiros Transportados Pagantes						
Ano	Comum	Dinheiro	Vale Transporte	Escolar	Empresarial	Transferidos
2014	15.098.171	20.829.496	13.081.029	1.204.991	0	2.306.775
2015	13.914.783	20.303.641	10.597.194	851.255	0	2.417.662
2016	11.784.582	19.320.992	10.281.149	533.633	0	2.247.838
2017	12.273.042	16.289.971	9.111.068	496.719	1	2.021.609
2018	12.907.368	14.827.587	8.014.557	493.713	0	1.680.733
2019	9.644.816	13.949.629	9.967.748	468.266	5.369	1.300.493
2020	2.084.455	7.972.752	9.410.881	49.871	5.378	1.060.189
2021	2.352.728	8.955.005	10.713.370	81.924	7.746	645.400
2022	2.534.428	8.960.139	10.475.726	238.113	10.793	604.236
2023	2.367.728	7.826.745	10.475.489	223.443	8.008	603.518

Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU) de Campinas

Fonte: Elaboração própria a partir de dados da EMTU-Campinas

Figura 13: Passageiros transportados por bilhete no sistema intermunicipal de Campinas (EMTU)



Fonte: Elaboração própria a partir de dados da EMTU-Campinas

Considerando somente passageiros pagantes para o sistema municipal de Campinas e sistema intermunicipal de Campinas (EMTU), um dos percentuais mais relevantes de utilização do transporte público é de usuários de Vale-Transporte, sendo em média 46,2% da demanda no sistema municipal e 32,96% da demanda no sistema intermunicipal. No sistema intermunicipal, de 2020 em diante este grupo de passageiros pagantes passou a ser majoritário, e tem-se como hipótese que são passageiros que utilizavam bilhete comum e passaram a utilizar Vale-Transporte.

Em relação à pagamentos em dinheiro, no sistema municipal de Campinas, até 2018 tem-se que 15% dos passageiros pagaram em dinheiro, entretanto, de 2019 aos dias atuais a administração passou a substituir pagamentos em dinheiro por pagamento em QR Code, apesar de sua baixa utilização desde a sua implementação. Desde 2018, o município de Campinas deixou de aceitar dinheiro, sendo que o pagamento pode ser realizado com Bilhete Único ou QR Code.

No sistema EMTU, há um percentual bastante elevado de passageiros que pagam em dinheiro (39,85% da demanda em média) e nota-se que ainda em 2023 este percentual mantém-se elevado.

3.1.3 Composição de custos operacionais nos sistemas da RMC

A composição dos custos operacionais para ambos os sistemas de transporte foi analisada com a separação dos custos entre custos fixos, compostos por salários, frota, garagem, gastos administrativos, gastos de manutenção, e seguros, e custos variáveis, compostos por custos relacionados à quilometragem percorrida pela frota, como combustíveis, lubrificantes, pneu. Como

nos custos fixos os salários correspondem a uma parcela alta, este custo foi destacado para melhor avaliação.

No sistema municipal de Campinas, a análise de composição de custos do sistema foi realizada com os dados disponíveis no Portal da Transparência e considerando o ano de 2019, que é o último estudo tarifário disponível calculado com a separação de custos entre os sistemas Convencional e Alternativo. No sistema municipal, o Serviço Convencional tem uma parcela maior de gastos com custos variáveis se comparado ao Serviço Alternativo, que por sua vez tem um percentual de custos fixos mais alto se comparado ao Serviço Convencional.

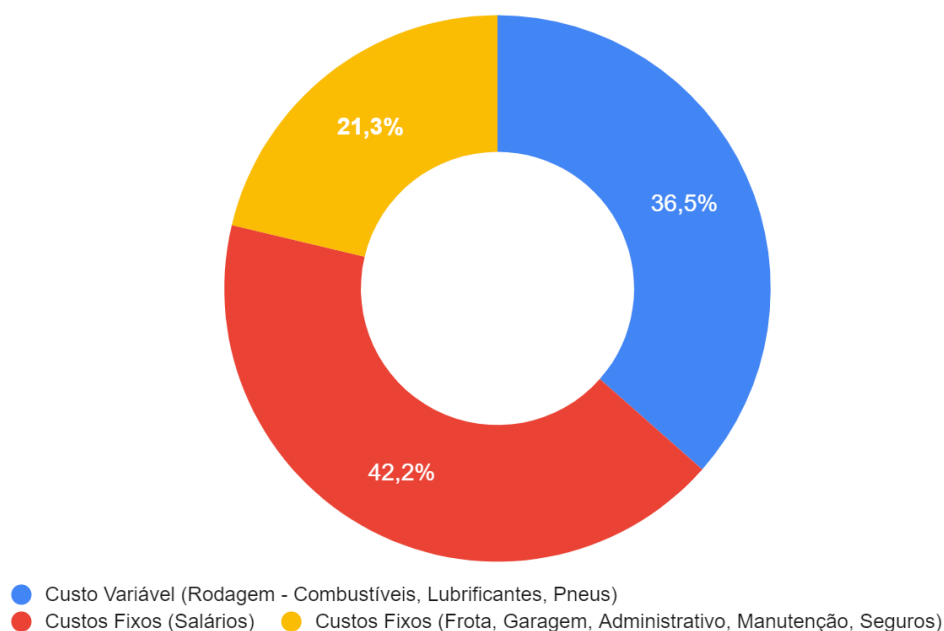
Tabela 24: Composição dos custos operacionais do sistema municipal de Campinas (EMDEC)

Composição dos Custos Operacionais (em milhão de R\$)			
Serviço e Ano	Custo Variável (Rodagem - Combustíveis, Lubrificantes, Pneus)	Custos Fixos (Salários)	Custos Fixos (Frota, Garagem, Administrativo, Manutenção, Seguros)
Serviço Convencional (2019)	R\$ 14,77	R\$ 12,82	R\$ 8,34
Serviço Alternativo (2019)	R\$ 2,58	R\$ 3,93	R\$ 1,56
Serviço Convencional e Alternativo (2019)	R\$ 17,35	R\$ 16,75	R\$ 9,90
Transporte Público Coletivo de Campinas-SP Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas (EMDEC)			

Fonte: Elaboração própria a partir de dados da EMDEC - Campinas

Considerando Serviço Convencional e Alternativo conjuntamente, os custos variáveis correspondem a 36,5% e os custos fixos correspondem a 63,5% do total de custos. O pagamento de salários é o item que possui maior percentual na composição dos custos operacionais, com participação de 42,2% no total de custos agregados.

Figura 14: Composição dos custos operacionais do sistema municipal de Campinas (EMDEC)



Fonte: Elaboração própria a partir de dados da EMDEC - Campinas

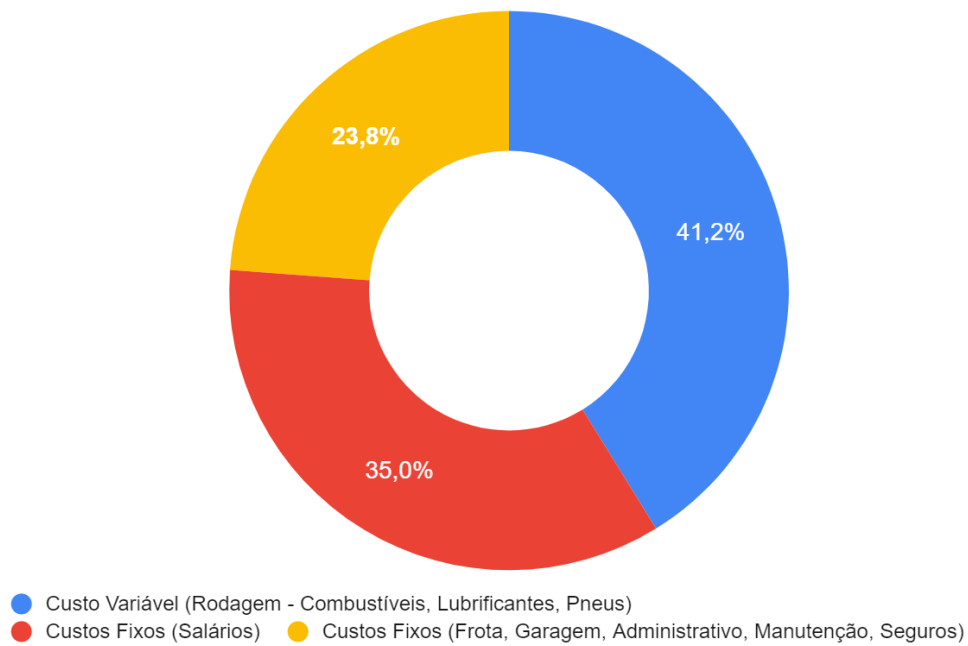
Para o sistema intermunicipal de Campinas (EMTU), os custos variáveis correspondem a 41,2% e os custos fixos correspondem a 58,8% do total de custos. O pagamento de salários é o item que possui maior percentual na composição dos custos operacionais, com participação de 35% no total de custos agregados.

Tabela 25: Composição dos custos operacionais do sistema intermunicipal de Campinas (EMTU)

Composição dos Custos Operacionais (em milhão de R\$)			
Ano	Custo Variável (Rodagem - Combustíveis, Lubrificantes, Pneus)	Custos Fixos (Salários)	Custos Fixos (Frota, Garagem, Administrativo, Manutenção, Seguros)
2023	R\$ 113,51	R\$ 96,43	R\$ 65,66
Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU) de Campinas			

Fonte: Elaboração própria a partir de dados da EMTU - Campinas

Figura 15: Composição dos custos operacionais do sistema intermunicipal de Campinas (EMTU)



Fonte: Elaboração própria a partir de dados da EMTU - Campinas

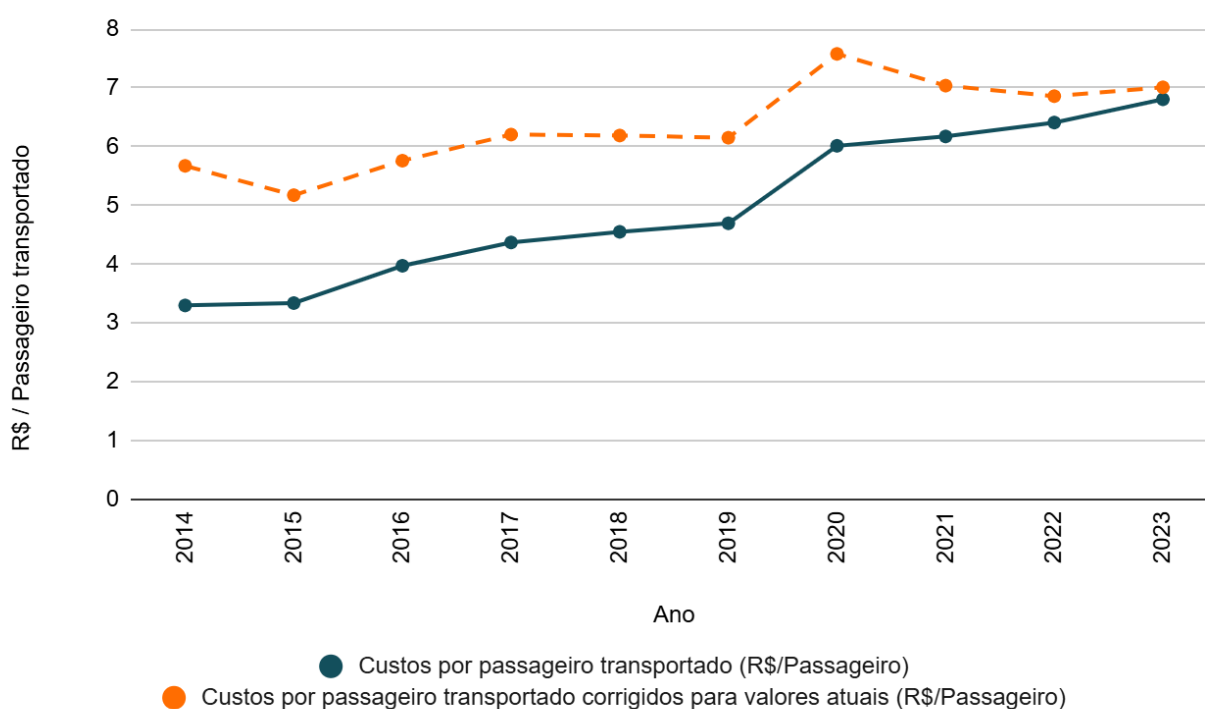
Quando se observa o sistema municipal e intermunicipal de Campinas, tem-se que o sistema intermunicipal apresenta um percentual de custos operacionais com salários inferior ao percentual para o sistema municipal, e, em contraposição, a participação dos custos variáveis é maior para o sistema intermunicipal. Tal fato pode ser atribuído à quilometragem percorrida mensalmente pelo sistema intermunicipal, o que aumenta a parcela de custos variáveis anualmente, se comparado ao sistema municipal de Campinas.

3.1.4 Custo médio por passageiro transportado nos sistemas da RMC

A análise do custo operacional por passageiro transportado foi realizada para o sistema municipal e intermunicipal de Campinas. Para o sistema municipal de Campinas, foi realizada a análise com série histórica de 2014 a 2023, a preços correntes e preços atualizados pelo IPCA para junho/2024. Para o sistema intermunicipal de Campinas (EMTU), apesar da disponibilidade de dados de passageiros transportados anualmente, os dados de custos operacionais foram recebidos somente para 01/2024, e, desta forma, apresentou-se uma análise do sistema intermunicipal somente considerando o ano de 2023.

O sistema municipal de Campinas apresenta, desde 2014 aos dias atuais, pouca variação no custo operacional por passageiro transportado, sendo em média R\$ 6,4 em valores atualizados. O ano em que o sistema teve maior custo por passageiro foi 2020, sendo R\$ 7,58 em valores atualizados. Em 2023, o custo por passageiro transportado foi de R\$7,01.

Figura 16: Custo por passageiro no sistema municipal de Campinas (EMDEC)



Fonte: Elaboração própria a partir de dados da EMDEC - Campinas

Para o sistema intermunicipal, só foram recebidos dados de custos operacionais para o ano de 2023. Neste ano, o custo operacional por passageiro foi de R\$10,6/passageiro, o que equivale a R\$ 10,9/passageiro em valores atualizados pelo IPCA para junho de 2024.

3.2 Aspecto Financeiro dos entes públicos

3.2.1 Metodologia de Cálculo das Despesas dos Entes – Históricas e Projetadas

A metodologia adotada neste estudo foi elaborada para permitir uma comparação robusta e coerente entre as RMs, levando em consideração suas especificidades, mas também buscando identificar padrões e diferenças significativas nos gastos públicos destinados à mobilidade urbana.

Definições Contábeis Fundamentais

Para uma melhor compreensão da metodologia, é importante esclarecer alguns termos contábeis frequentemente utilizados no estudo. São eles:

- **Dotação Inicial**: Refere-se ao valor previsto no orçamento para determinado programa ou ação, no início do exercício financeiro. Essa dotação é determinada com base nas projeções orçamentárias e no planejamento do governo para o ano seguinte. Ela representa o montante que foi inicialmente alocado para uma determinada despesa.
- **Dotação Atualizada**: É o valor da dotação orçamentária após ajustes e modificações ao longo do exercício financeiro, como revisões de metas, transferências de recursos ou novos créditos adicionais. A dotação atualizada reflete os valores mais recentes e, portanto, mais precisos para a execução da despesa.
- **Despesa Empenhada**: Quando a administração pública assume o compromisso de realizar uma despesa, é gerado o empenho, que corresponde à reserva do valor necessário para o pagamento do fornecedor. Este é o primeiro passo no processo de execução de uma despesa pública, formalizando o compromisso de pagamento. Vale destacar que um empenho não necessariamente implica em liquidação ou pagamento. Ou seja, o fato de um valor ser empenhado não garante que o bem ou serviço será efetivamente entregue ou pago.
- **Despesa Liquidada**: Refere-se ao momento em que a despesa foi efetivamente realizada, ou seja, o bem ou serviço foi entregue ou prestado, e a administração pública tem certeza da obrigação de pagamento. Nesse estágio, é apurado o valor exato a ser pago e o credor tem direito a receber.
- **Despesa Paga**: Representa a fase final do processo de execução da despesa pública, quando o pagamento efetivo é realizado ao fornecedor ou prestador de serviço. Após o pagamento, a obrigação da administração pública é considerada cumprida.

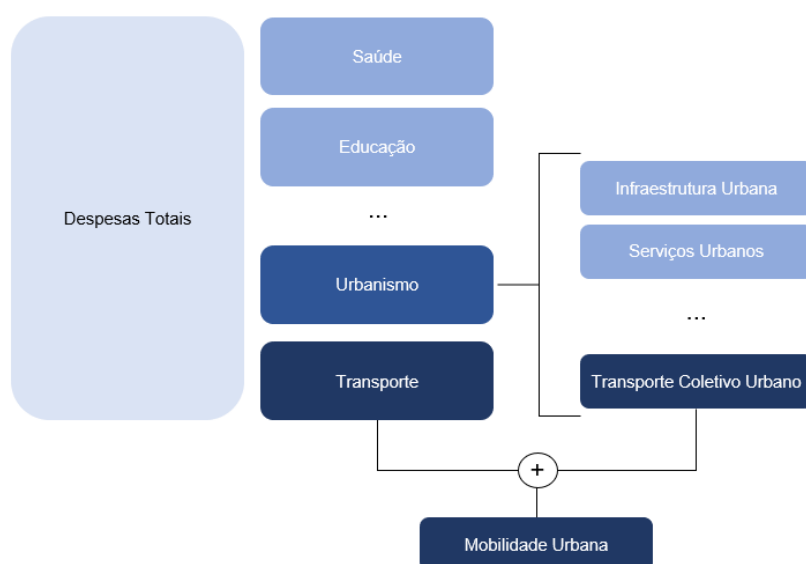
Valores Históricos

Para os valores históricos, foram usadas informações do Sistema de Informações Contábeis e Fiscais do Setor Público Brasileiro (Siconfi). Para a categorização das despesas totais, considerou-se a soma de todos os valores nominais classificados como “despesas”. No caso específico de

mobilidade urbana, foram somados os valores nominais relacionados à subfunção "transporte coletivo urbano" e a função "transporte".

Para maior clareza, a metodologia de cálculo está representada de forma esquemática na figura abaixo.

Figura 17: Metodologia de cálculo para Investimento Empenhado Total e Investimento Empenhado em Mobilidade Urbana



Fonte: elaboração própria

O uso de programas e ações para categorizar os valores históricos seria a escolha que oferece maior precisão na análise, pois permite associar diretamente os gastos aos objetivos e metas do governo, identificando claramente a destinação dos recursos. No entanto, essa metodologia apresenta desafios quando aplicada em comparação e replicabilidade entre as RMs, principalmente devido à indisponibilidade e diferença na disponibilidade de dados entre as diferentes regiões. Muitas vezes, os dados necessários para uma comparação justa e precisa não estão acessíveis ou não são apresentados de forma padronizada nos relatórios oficiais, o que torna o processo de replicação e comparabilidade mais complexo. Essa dificuldade é apresentada também no estudo *Gastos Públicos em Mobilidade Urbana*⁴.

⁴ Disponível em: <https://www.mobilize.org.br/midias/pesquisas/gastos-publicos-em-mobilidade-urbana-no-brasil.pdf#:~:text=Este%20trabalho%20%C3%A9%20resultado%20de,iCS%29%2C%20para%20levantar>. Acesso em: abril de 2025.

Valores Projetados

Para os valores programados, o processo é feito em duas etapas. Na primeira, é realizado um estudo do último PPA para identificar os programas relacionados a mobilidade urbana e o valor dos recursos que foi alocado para cada um deles.

Em seguida, é feito um somatório dos valores programados para esses programas nas LOAs de 2024 e 2025 dos respectivos entes.

É importante ressaltar que existe uma diferença metodológica entre a composição dos valores históricos e os valores projetados. Essa diferença pode gerar grandes discrepâncias entre os valores históricos e os valores programados.

3.2.2 Metodologia de Mapeamento das Parcerias Público-Privadas (PPPs)

A etapa de levantamento e sistematização das iniciativas de Parcerias Público-Privadas (PPPs), nos âmbitos estadual e municipal, foi orientada por uma estratégia metodológica baseada em quatro fontes complementares de dados e evidências. O objetivo foi identificar projetos contratados, em estruturação ou em fase de estudo. A metodologia adotada pode ser sintetizada nos seguintes eixos:

1. Análise dos Relatórios Resumidos da Execução Orçamentária (RREO): Foram consultados os RREOs publicados pelos entes subnacionais. Essa etapa permitiu identificar os contratos de PPP efetivamente firmados e em execução, bem como seus impactos fiscais projetados. A informação foi utilizada para verificar a existência de parcerias formalizadas e aferir sua materialidade orçamentária, além de servir como validação cruzada de outras fontes.

2. Levantamento em Portais Oficiais dos Entes Subnacionais: Foi realizada uma varredura nos sites institucionais dos estados e municípios selecionados, especialmente nas seções de Unidades de PPP, Comissões Gestoras, Secretarias de Planejamento, Infraestrutura ou afins. Nessas páginas, buscou-se documentação relativa a chamamentos públicos, Procedimentos de Manifestação de Interesse (PMIs), estudos de viabilidade, minutas de edital e contratos já celebrados.

3. Consulta a Bases Especializadas – Radar PPP e Hub de Projetos do BNDES: Foram utilizados dados consolidados do Radar de Projetos, base de dados mantida pela Radar PPP, que realiza monitoramento contínuo de concessões e PPPs no Brasil, em todos os níveis federativos. Também foram analisados os dados disponíveis no Hub de Projetos do BNDES, que reúne as iniciativas apoiadas pelo banco.

4. Complementação por Fontes Acessórias: Quando necessário, as informações obtidas nas fontes principais foram complementadas por notícias jornalísticas, relatórios de tribunais de contas e outros materiais de domínio público, com o objetivo de esclarecer contextos, prazos ou desdobramentos não explicitados nos documentos oficiais. Ressalta-se, entretanto, que essas fontes acessórias

foram utilizadas apenas de forma complementar, não sendo consideradas fontes primárias para fins de caracterização dos projetos ou comprovação documental.

Área/Setor

Para fins de padronização e coerência na apresentação dos projetos de PPPs, adotou-se uma classificação por área/setor baseada nas finalidades principais dos empreendimentos. Essa categorização permite organizar os projetos de maneira comparável, facilitando a análise por tema e por política pública envolvida. A tabela a seguir apresenta os principais setores utilizados na análise, acompanhados de breves descrições e exemplos típicos de projetos enquadrados em cada categoria.

Tabela 26: Classificação de Área/Setor

Área/Setor	Descrição	Exemplos
Mobilidade Urbana	Projetos que visam melhorar o deslocamento de pessoas dentro dos centros urbanos e metropolitanos, promovendo acessibilidade, integração modal e transporte público de qualidade.	Corredores de ônibus (BRT), VLTs, terminais urbanos, ciclovias, bilhetagem eletrônica, teleféricos urbanos.
Saneamento	Projetos voltados à universalização e melhoria dos serviços de abastecimento de água, coleta e tratamento de esgoto, drenagem urbana e resíduos sólidos.	Abastecimento de água, esgotamento sanitário, aterros sanitários, coleta seletiva, drenagem urbana
Saúde	Parcerias para construção, gestão e manutenção de unidades de saúde e serviços de apoio ao SUS.	Hospitais, unidades de pronto atendimento (UPAs), centros de diagnóstico por imagem, laboratórios
Educação	Implantação e operação de unidades escolares, creches e centros educacionais, com serviços de apoio.	Creches, escolas públicas, centros de educação infantil, universidades
Transportes	Projetos de infraestrutura voltados à movimentação de cargas e passageiros entre regiões, com foco em integração territorial, logística e escoamento da produção.	Rodovias estaduais e federais, ferrovias, portos, aeroportos regionais, hidrovias.
Iluminação Pública	Projetos para modernização, operação e manutenção da rede de iluminação pública.	LEDs em vias públicas, telegestão, manutenção de luminárias
Gestão Pública / Infraestrutura Administrativa	Implantação e manutenção de unidades administrativas para funcionamento da máquina pública.	Centros administrativos, fóruns, delegacias, quartéis, sede de secretarias

Turismo / Cultura / Esportes	Aproveitamento de ativos culturais e esportivos para uso turístico, cultural e recreativo.	Estádios, centros de convenções, mercados públicos, museus
Tecnologia / Telecomunicações / Conectividade	Implantação e operação de redes de dados, comunicação e soluções tecnológicas para o setor público.	Infovias, conectividade de escolas e hospitais, centrais de dados, centros de comando e controle
Energia	Geração e fornecimento de energia para consumo público, com foco em eficiência e sustentabilidade.	Miniusinas solares, sistemas fotovoltaicos, cogeração
Habitação / Urbanização	Projetos voltados à produção habitacional de interesse social e requalificação urbana.	Conjuntos habitacionais, reurbanização de favelas, habitação popular
Sistema Prisional / Socioeducativos	Projetos voltados para a construção, operação e manutenção de unidades prisionais, incluindo presídios, centros de detenção e penitenciárias.	Complexos prisionais, unidades de reabilitação, presídios de segurança máxima.
Infraestrutura	Projetos voltados à implantação ou modernização de obras estruturantes de uso coletivo, que não se enquadram em setores específicos como saúde ou educação, mas que são essenciais ao funcionamento urbano, institucional ou produtivo.	Sistemas viários internos, obras de contenção, centros de abastecimento, infraestrutura hídrica, mercados públicos, centros logísticos urbanos.
Logística	Projetos voltados à operação, apoio e integração de cadeias produtivas, com foco em armazenagem, transporte de mercadorias e apoio ao escoamento de produção local, regional ou nacional.	Plataformas logísticas, portos, entrepostos, centros de distribuição, terminais intermodais, polos de carga

Fonte: elaboração própria

Modalidade da PPP

As PPPs no Brasil, são reguladas pela Lei Federal nº 11.079/2004, que institui normas gerais para a contratação de parcerias entre a administração pública e a iniciativa privada na prestação de serviços públicos. A lei estabelece dois tipos principais de PPPs: concessão patrocinada e concessão administrativa.

A concessão patrocinada (art. 2º, inciso III) é aquela em que o parceiro privado recebe remuneração proveniente tanto da exploração do serviço junto aos usuários quanto de uma contraprestação pecuniária paga pelo poder público. Esse modelo é geralmente utilizado em projetos que geram receitas parciais com os usuários (como rodovias pedagiadas, metrô ou arenas esportivas), mas que necessitam de um aporte complementar do Estado para garantir a viabilidade econômico-financeira do contrato.

Já a concessão administrativa (art. 2º, inciso IV) é aquela em que a remuneração do parceiro privado advém exclusivamente do poder público, ou seja, não há cobrança direta dos usuários finais. Esse modelo é comum em setores como educação, saúde, iluminação pública e infraestrutura administrativa, onde não é viável ou permitido cobrar tarifas dos usuários.

Ente Responsável

De acordo com a legislação brasileira, as Parcerias Público-Privadas (PPPs) podem ser contratadas diretamente pelos entes federativos — União, estados, Distrito Federal e municípios — ou por suas entidades da administração indireta, como autarquias, fundações, empresas públicas e sociedades de economia mista. A responsabilidade pela PPP, nesses casos, recai sobre o ente contratante, sendo ele o responsável por assegurar o cumprimento das obrigações contratuais, inclusive os pagamentos de contraprestações.

No caso de empresas estatais, a Lei Complementar nº 101/2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal - LRF) estabelece uma distinção importante entre empresas dependentes e não dependentes. Segundo o art. 2º, inciso III, uma empresa estatal dependente é aquela que recebe recursos do ente controlador para custeio de despesas com pessoal ou de custeio em geral ou para investimentos. Por outro lado, empresas não dependentes são aquelas que operam com receitas próprias, não necessitando de aportes orçamentários do ente público controlador.

Essa distinção tem implicações diretas no cálculo do limite de comprometimento da Receita Corrente Líquida (RCL) com contratos de PPP. Conforme previsto no art. 28 da Lei nº 11.079/2004, a soma das contraprestações anuais dos contratos de PPP não pode ultrapassar 5% da RCL do ente federativo contratante. No entanto, os contratos celebrados por empresas estatais não dependentes não são contabilizados dentro desse limite, já que não geram obrigações diretas para o orçamento fiscal do ente federativo.

Essa interpretação é respaldada pela Nota Técnica SEAE nº 02/2018, do Ministério da Economia, e por manifestações do Tribunal de Contas da União (TCU), que reconhecem que os contratos de PPP assinados por empresas estatais não dependentes, com receitas autônomas e sustentabilidade financeira, não impactam o limite de 5% da RCL do ente controlador.

3.2.3 Cálculo do CAPAG

Cálculo atual da CAPAG: A metodologia vigente (definida pela Portaria MF nº 1.583/2023, com detalhes conceituais na Portaria STN nº 217/2024) baseia-se em três indicadores principais. São

avaliados o nível de endividamento, a poupança corrente e a liquidez de curto prazo do ente, que juntos permitem um diagnóstico amplo das finanças públicas. Cada indicador gera uma nota parcial, e da combinação desses resultados obtém-se a nota final da CAPAG (A, B, C ou D). A seguir, detalham-se os três indicadores e seus critérios:

- Endividamento (DC) – Mede o grau de dívida consolidada em relação à capacidade de arrecadação do ente. É calculado pela razão entre a Dívida Consolidada Bruta e a Receita Corrente Líquida (RCL) do último exercício encerrado. Por definição legal, Estados não podem exceder 200% e municípios 180% da RCL em dívida consolidada (Limite da LRF), mas a CAPAG adota limites bem mais prudenciais. Atualmente, se o indicador de endividamento for inferior a 60% da RCL, o ente recebe nota A; entre aproximadamente 60% e 100%, recebe B; e acima de 100% da RCL, recebe nota C.
- Poupança Corrente (PC) – Avalia a situação do resultado corrente do ente, isto é, se as receitas correntes são suficientes para cobrir as despesas correntes e gerar sobra de recursos (superávit corrente). Na prática, corresponde à razão entre Despesas Correntes e Receitas Correntes ajustadas, muitas vezes calculada como média ponderada dos últimos três anos (para mitigar oscilações anuais). Na metodologia atual houve um endurecimento desse critério: somente entes com despesas correntes inferiores a 85% da receita obtêm nota A em poupança corrente. Se o PC ficar entre ~85% e 95%, a nota parcial é B; e valores a partir de 95% indicam situação muito próxima do desequilíbrio, recebendo nota C. Esse indicador demonstra o espaço orçamentário para pagar investimentos e dívida com recursos próprios – quanto mais próxima de C (despesas correntes muito altas), menos fôlego financeiro o ente tem, indicando necessidade de ajuste (corte de gastos ou aumento de receitas).
- Liquidez Relativa (LR) – Apura a capacidade de pagamento de obrigações de curto prazo com os recursos de caixa disponíveis. É calculada com base na diferença entre as disponibilidades de caixa bruta e as obrigações financeiras exigíveis no curto prazo, dividida pela RCL. Em termos intuitivos, verifica se o ente possui caixa suficiente para honrar as despesas e compromissos imediatos (restos a pagar, fornecedores, salários etc.). Na metodologia atual, a liquidez relativa passa a ter três faixas: entes com superávit de caixa (caixa excedente positivo em relação às obrigações) continuam sendo classificados com A; entes com pequeno déficit de caixa de curto prazo (obrigação ligeiramente superior ao caixa, indicando liquidez quase equilibrada) podem receber B; e entes com déficit de caixa significativo permanecem com C. Em suma, uma LR muito baixa (negativa) alerta para risco de atrasos de pagamentos, enquanto uma liquidez folgada contribui positivamente na nota final.

Após o cálculo dos três indicadores acima, cada um com sua nota parcial, determina-se a nota final da CAPAG do ente conforme a combinação desses resultados, de acordo com a tabela abaixo.

Tabela 27: Classificação CAPAG final

Classificação Parcial do Indicador			Classificação Final da Capacidade de Pagamento
Endividamento	Poupança Corrente	Liquidez Relativa	
A	A	A	A
A	B	A	
A	A	B	
B	A	A	B
C	A	A	
B	B	A	
C	B	A	
B	A	B	
C	A	B	
A	B	B	
B	B	B	
C	B	B	
C	C	C	D
Demais combinações de classificações parciais			C

Fonte: Portaria Normativa MF Nº 1.583, de dezembro de 2023⁵

3.2.4 Principais destaques de PPP no contexto do estudo

3.2.4.1 Linha 4 - Amarela

A PPP da Linha 4-Amarela do Metrô de São Paulo foi estruturada na modalidade de concessão patrocinada, com o objetivo de viabilizar a implantação, operação e manutenção de um eixo metroviário estratégico conectando a Estação Luz, no centro da capital, ao bairro da Vila Sônia, com expansão futura até o município de Taboão da Serra. O contrato foi celebrado em 29 de novembro de 2006 entre o Estado de São Paulo, representado pela Secretaria dos Transportes Metropolitanos (STM), e a Concessionária Linha 4 do Metrô de São Paulo S.A. (ViaQuatro), com prazo original de 32 anos.

A alocação de responsabilidades contratuais estabelece que o Estado executa as obras civis e entrega a infraestrutura básica (como túneis e plataformas), enquanto a concessionária é responsável pelos investimentos em material rodante, sistemas de controle, telecomunicações, bilhetagem, sinalização e operação da linha. A entrada em operação de cada fase está condicionada ao cumprimento de obrigações específicas, como a liberação de áreas, aprovação de projetos executivos, comprovação de financiamento e assinatura de termos aditivos específicos.

O projeto foi estruturado em fases:

- **Fase I:** compreendeu seis estações — Butantã, Pinheiros, Faria Lima, Paulista, República e Luz — cuja operação teve início entre 2010 e 2011.

⁵ Disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/portaria-normativa-mf-n-1.583-de-13-de-dezembro-de-2023-530597625>. Acesso em: abril de 2025.

- **Fase II:** formalizada no 4º Termo Aditivo, incorporou ao escopo contratual as estações Higienópolis-Mackenzie, Oscar Freire, São Paulo-Morumbi e Vila Sônia, além da ampliação do parque de trens, sistemas de energia e comunicação, e adaptações físicas para integração com outras linhas. A fase enfrentou atrasos significativos, sendo concluída somente em dezembro de 2021, com a entrega da Estação Vila Sônia.
- **Fase III:** trata da extensão da linha de Vila Sônia até Taboão da Serra, com previsão de duas novas estações — Chácara do Jockey e Taboão da Serra. Seu escopo foi incorporado formalmente por meio do 9º Termo Aditivo, assinado em junho de 2024, o qual autorizou o início dos estudos e das desapropriações. A execução das obras civis ficará sob responsabilidade da concessionária e foram iniciadas em abril de 2025⁶.

Durante a execução contratual, diversos termos aditivos foram celebrados com vistas à recomposição de equilíbrio econômico-financeiro e à adequação das metas e prazos contratuais.

Estrutura de Financiamento

A modelagem financeira da PPP da Linha 4-Amarela foi concebida com base em múltiplas fontes de receita e mecanismos de estabilidade contratual, voltados à sustentabilidade econômico-financeira do projeto ao longo de sua vida útil. A estrutura de financiamento repousa sobre três pilares principais:

- **Receita Tarifária:** Calculada com base no volume de passageiros transportados, ponderado por indicadores de desempenho e pela natureza do passageiro (exclusivo ou integrado).
- **Contraprestações Públicas:** Pagamentos mensais realizados pelo Estado de São Paulo, originalmente estruturados em duas parcelas fixas, com valores e condições definidos no contrato e nos aditivos subsequentes.
- **Receitas Acessórias e Financeiras:** Provenientes da exploração de ativos vinculados à concessão. Essas receitas são reguladas contratualmente e devem respeitar princípios de segregação contábil, modicidade tarifária e compatibilidade com os objetivos da concessão.

Essa estrutura foi sendo progressivamente ajustada por meio dos termos aditivos, refletindo as modificações no escopo, impactos operacionais e medidas de reequilíbrio contratual, sempre com base em fundamentos técnicos e jurídicos constantes no contrato e em sua regulamentação.

- **Receita Tarifária**

⁶ Disponível em: <https://www.tuneis.org.br/comecam-as-obras-de-extensao-da-linha-4-amarela-do-metro-de-sao-paulo-ate-taboao-da-serra/#:~:text=Foram%20iniciadas%2C%20no%20dia%207,do%20Estado%20de%20S%C3%A3o%20Paulo..> Acesso em: junho de 2025.

A Receita Tarifária da PPP da Linha 4-Amarela está disciplinada na Cláusula Oitava do contrato original e é apurada conforme fórmula que considera a Tarifa de Remuneração (Tr) e o volume de passageiros transportados, ponderado por tipo de usuário (exclusivo ou integrado) e por indicadores de desempenho. A equação é a seguinte:

$$\text{Receita Tarifária} = [(Pe \times Tr) + (Pi \times 0,5 \times Tr)] \times [0,8 + (0,10 \times Igs) + (0,10 \times Igm)]$$

Onde:

- **Pe**: número de passageiros exclusivos (utilizam apenas a Linha 4);
- **Pi**: número de passageiros integrados (Linha 4 + CPTM, Metrô ou ônibus);
- **Tr**: Tarifa de Remuneração (fixada inicialmente em R\$ 2,08 com data-base de 1º de fevereiro de 2005);
- **Igs**: Indicador de Qualidade dos Serviços Prestados (0 a 1);
- **Igm**: Indicador de Qualidade da Manutenção (0 a 1).

Esse modelo remunera integralmente os passageiros exclusivos e parcialmente os integrados (50% da tarifa). O multiplicador de desempenho pode elevar a receita em até 20% adicionais, caso os indicadores cheguem ao nível máximo. A apuração é feita com base nos dados de entradas registrados por bilhetagem eletrônica e validados pela Câmara de Compensação Tarifária, que gerencia os repasses entre os diversos operadores do sistema metropolitano.

A Tarifa de Remuneração é reajustada anualmente, conforme a Cláusula Sétima. Nos primeiros 15 anos de operação, aplica-se fórmula mista: 50% do IGP-M (FGV) e 50% do IPC (FIPE). A partir do 16º ano, o reajuste considera apenas o IPC-FIPE. A data-base do reajuste é 1º de fevereiro de cada ano.

- **Contraprestações**

As Contraprestações Públicas, previstas na Cláusula Sexta, são realizadas pelo Estado de São Paulo e servem como mecanismo de estabilidade financeira, mitigando riscos relacionados à demanda e assegurando a atratividade do projeto para financiadores. Foram estruturadas em duas parcelas fixas:

- **1ª Parcela**: 24 pagamentos mensais de R\$ 1.562.500,00 (base: 1º de agosto de 2006), devidos a partir do início da operação comercial plena da Fase I;
- **2ª Parcela**: outros 24 pagamentos mensais no mesmo valor e base, liberados após comprovação da contratação de financiamentos e fornecedores de trens adicionais da Fase II.

Além dessas parcelas contratuais, os Termos Aditivos nº 4 e nº 7 introduziram Compensações de Atraso da Fase II, devidas pelo Estado à concessionária em função do descumprimento dos prazos de entrega da infraestrutura das estações Morumbi e Vila Sônia. Essas compensações visam

recompor parcialmente a perda de receita decorrente da postergação da operação comercial, sem alterar a fórmula original da receita tarifária.

Os valores foram inicialmente estabelecidos no Aditivo nº 4 e posteriormente detalhados no Aditivo nº 7, da seguinte forma (valores mensais, data-base julho de 2006):

- **Estação Morumbi:** R\$ 353.344,58;
- **Estação Vila Sônia:** R\$ 1.117.799,20.

O total de parcelas é limitado a 24 por estação, com cobertura por meio de garantia firmada com a Companhia Paulista de Parcerias (CPP), conforme Contrato de Penhor.

- **Receitas Alternativas, Complementares, Acessórias ou de Projetos Associados**

As Receitas Acessórias são receitas não-tarifárias previstas na Cláusula Décima, oriundas da exploração econômica de ativos da concessão, tais como:

- Espaços comerciais em estações;
- Publicidade em trens e áreas da linha;
- Uso de infraestrutura (ex: fibra óptica e dados nos túneis).

Essas receitas visam complementar a sustentabilidade financeira do projeto e estão condicionadas à compatibilidade com os objetivos da concessão, à não interferência no serviço essencial e à manutenção da modicidade tarifária. Atividades não previstas no Plano de Negócios (Anexo II) só podem ser implantadas mediante aprovação formal do poder concedente, com estudos técnico-jurídicos prévios.

As regras de partilha são as seguintes:

- Até o teto do Plano de Negócios: 100% da receita fica com a concessionária;
- Acima do teto: partilha de 50% para o Estado e 50% para a concessionária, sendo a parte do Estado prioritariamente destinada à modicidade tarifária ou a investimentos vinculados.

O contrato também admite receitas financeiras derivadas de aplicações de curto prazo, desde que realizadas com recursos transitórios operacionais, em contas bancárias segregadas, sob supervisão da Secretaria dos Transportes Metropolitanos (STM) e com plena rastreabilidade e transparência. Essas receitas devem ser contabilizadas separadamente e são passíveis de auditoria, conforme cláusulas contratuais.

Gestão de Risco

A alocação de riscos na PPP da Linha 4-Amarela do Metrô de São Paulo é regulada principalmente pelas Cláusulas 11 (Mitigação de Riscos), 12 (Equilíbrio Econômico-Financeiro) e 13 (Procedimentos de Recomposição Contratual).

A estrutura contratual atribui à concessionária os riscos ligados à implantação, financiamento, operação e desempenho do sistema, enquanto o Estado de São Paulo assume os riscos de natureza institucional, regulatória, de inadimplemento público e de demanda extraordinária. Os riscos compartilhados, como os relacionados à demanda projetada e a eventuais alterações macroeconômicas excepcionais, estão submetidos a faixas de tolerância, cujos limites, se ultrapassados, podem ensejar procedimentos formais de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da concessão.

A seguir, apresenta-se a matriz contratual de riscos, sintetizando as responsabilidades e os tratamentos contratuais aplicáveis:

Tabela 28: Matriz de Riscos Contratuais da PPP da Linha 4-Amarela

Risco	Responsável	Tratamento Contratual
Demanda projetada	Compartilhado	Detalhado abaixo
Não realização dos investimentos necessários na Linha C – CPTM	Poder Concedente	Risco imputado ao Estado. A integração com a CPTM é essencial para viabilizar parte da demanda da Linha 4. A ausência de conexão pode configurar fato gerador de desequilíbrio econômico-financeiro.
Risco de concorrência das linhas de ônibus intermunicipais	Poder Concedente	O risco de competição com serviços de transporte sobre pneus (como EMTU) é do poder concedente, conforme diretrizes de modicidade tarifária e garantia da atratividade econômica do contrato.
Atraso de obras	Poder Concedente	Detalhado abaixo
Reprogramação da entrega dos equipamentos	Concessionária	O contrato prevê cronogramas detalhados para entrega de equipamentos e sistemas (ex: trens), sob responsabilidade da concessionária. Descumprimentos podem gerar penalidades contratuais.

Fonte: Contrato Linha 4 - Amarela

- **Mitigação de Risco de Demanda**

A Cláusula Décima Primeira do Contrato regula de forma detalhada a alocação e o tratamento do risco de demanda, por meio de um mecanismo de mitigação baseado na comparação entre a demanda real e as projeções contratuais. A lógica segue um modelo escalonado, com faixas de tolerância e compensação progressiva.

Esse mecanismo entra em vigor após 6 meses do início da operação comercial plena da Fase I, e se aplica até 6 anos após o início da operação da Fase II.

A comparação é feita trimestralmente, com base nos dados de bilhetagem eletrônica, validados por auditoria independente. As projeções estão detalhadas no Anexo III (Fase I) e, para a Fase II, passam a considerar a demanda reprojeta, conforme Anexo III, incluído pelo Termo Aditivo nº 5.

O contrato define as seguintes zonas de variação:

Zona de Tolerância ($\pm 10\%$)

- Se a demanda trimestral estiver entre 90% e 110% da demanda projetada, não há qualquer ajuste na remuneração da concessionária.

Zona de Compartilhamento (-10% a -40%; +10% a +40%)

- Se a demanda estiver entre 80% e 90%, ou entre 110% e 120%, aplica-se fórmula de mitigação parcial, reduzindo ou elevando a remuneração conforme a diferença, com fórmulas próprias previstas nos itens 11.1.5 e 11.1.7 da cláusula.
- Se estiver entre 60% e 80% ou 120% a 140%, a compensação é mais intensa, com fórmulas próprias previstas nos itens 11.1.6 e 11.1.8 da cláusula.

Zona de Reequilíbrio (<60% ou >140%)

- Quando a demanda real for inferior a 60% ou superior a 140%, o contrato prevê a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. Isso pode ocorrer por meio de revisão tarifária, compensação financeira ou outros mecanismos.

O valor da compensação (identificado como Md) é apurado até o 5º dia útil do mês subsequente ao trimestre considerado e pago diariamente ao longo do trimestre seguinte.

Por fim, o Termo Aditivo nº 5 suspendeu temporariamente o mecanismo de mitigação durante a operação parcial da Fase II. Ele só voltará a ser aplicado após a entrada em operação plena das estações dessa fase, com base em nova projeção (demanda reprojeta).

- **Mitigação de Riscos de Atrasos**

A alocação do risco de atrasos na PPP da Linha 4-Amarela está disciplinada principalmente na Clausula 11 do Contrato de Concessão. A responsabilidade pela execução das obras civis e da infraestrutura básica é do poder concedente (Estado de São Paulo), cabendo à concessionária a implantação dos sistemas, aquisição de trens e operação da linha.

O contrato estabelece de forma explícita que eventuais atrasos na conclusão da infraestrutura da Fase I ou da Fase II, que impeçam o início da operação comercial nas datas previstas nas Ordens de Serviço, são de responsabilidade do poder concedente, desde que não haja culpa ou contribuição da concessionária. Contudo, nenhuma compensação é devida se o atraso não

ultrapassar 3 meses. A partir do quarto mês de atraso, o contrato estabelece compensações mensais específicas:

- Fase I: R\$ 5.220.000,00 por mês de atraso, limitado a 18 meses;
- Fase II: R\$ 2.335.000,00 por mês de atraso, enquanto perdurar o atraso;
- Demora na emissão da Ordem de Serviço de Fabricação da Fase I: R\$ 1.167.500,00 por mês, a partir do 7º mês de atraso, limitado a 12 meses.

Além disso, o contrato veda a contratação de novos projetos metroferroviários acima de R\$ 20 milhões pelo poder concedente enquanto perdurarem atrasos motivados por insuficiência orçamentária ou financeira. Caso o atraso na emissão da Ordem de Serviço de Fabricação da Fase I ultrapasse 18 meses, a concessionária pode rescindir o contrato com direito a multa compensatória.

Esses dispositivos foram operacionalizados por meio de termos aditivos que reconheceram os atrasos e pactuaram as devidas compensações:

- **4º Termo Aditivo (2012):** formalizou a inclusão da Fase II no escopo da concessão, ampliando o objeto contratual para contemplar a implantação das Estações Higienópolis-Mackenzie, Oscar Freire, São Paulo-Morumbi e Vila Sônia. Também estabeleceu um novo cronograma de execução, ajustou a matriz de obrigações entre as partes e reconheceu a ocorrência de atrasos relacionados à liberação de áreas e à execução de obras civis sob responsabilidade do poder concedente.
- **6º Termo Aditivo (2022):** consolidou a apuração dos prejuízos acumulados até dezembro de 2020, decorrentes de atrasos na entrega da infraestrutura da Fase II, resultando em uma recomposição contratual no valor de **R\$ 705.378.318,41** (data-base: março de 2020). Esse montante foi validado por auditoria independente e pactuado entre as partes como forma de encerrar as controvérsias objeto de arbitragem. O termo também previu o escalonamento desse valor em parcelas futuras, vinculadas a novos eventos contratuais.
- **7º Termo Aditivo (2022):** regulamentou a compensação específica pelos atrasos na disponibilização das Estações São Paulo-Morumbi e Vila Sônia, mediante o pagamento de valores mensais limitados a 24 parcelas por estação. Estabeleceu, com data-base julho de 2006, os seguintes montantes: R\$ **353.344,58** para a Estação Morumbi e R\$ **1.117.799,20** para a Estação Vila Sônia. As obrigações de pagamento foram garantidas por penhor de ativos públicos constituído pela Companhia Paulista de Parcerias (CPP).
- **8º Termo Aditivo (2023):** tratou da postergação da operação comercial das estações remanescentes da Fase II, mantendo o reconhecimento do desequilíbrio econômico-financeiro e reiterando a continuidade do processo de reequilíbrio com base nos fundamentos já pactuados nos termos anteriores. O aditivo não introduziu novos valores, mas reafirmou a validade dos dispositivos contratuais e legais aplicáveis, especialmente as

cláusulas 12 e 13 do contrato de concessão e os artigos da Lei nº 8.987/1995 e da Lei nº 11.079/2004.

Essas compensações foram fundamentadas nas Cláusulas 12 e 13 do contrato, além dos dispositivos legais da Lei nº 8.987/1995 e da Lei nº 11.079/2004, que asseguram o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro em face de inadimplemento do poder público. Ao longo do tempo, a mitigação do risco de atraso se consolidou como uma ferramenta efetiva de governança contratual, aplicada com base em evidência técnica, pactuação formal e auditoria independente.

Seguros

A Cláusula Décima Quarta do Contrato da PPP da Linha 4-Amarela estabelece a obrigatoriedade de que a concessionária mantenha apólices de seguros em vigor desde o início da implantação dos equipamentos e instalações sob sua responsabilidade até o término da concessão. Tais seguros devem cobrir o valor integral do material rodante, equipamentos, instalações, sistemas e demais bens móveis e semoventes vinculados à concessão, excetuando-se as estruturas de concreto.

Essas apólices devem ser contratadas junto a seguradoras autorizadas pela Superintendência de Seguros Privados (SUSEP) e devem ter como beneficiários a concessionária e o poder concedente, conforme a titularidade e a natureza dos bens protegidos.

As coberturas obrigatórias incluem, no mínimo, seguro de riscos nomeados e operacionais, com proteção contra incêndio, raio e explosão de qualquer natureza; danos a equipamentos eletrônicos de baixa voltagem; roubo e furto qualificado (exceto valores em espécie); vendaval e fumaça; quebra de vidros; tumultos e atos dolosos de terceiros; danos elétricos; e danos materiais causados aos equipamentos por trens, como colisões, descarrilamentos, abalroamentos e quedas de estruturas, além de incêndios nos trens.

O contrato também exige que as apólices estejam sempre atualizadas, com valores segurados compatíveis com a evolução patrimonial da concessão. A concessionária deve apresentar regularmente comprovantes de contratação, renovação e atualização ao poder concedente, que detém o direito de recusar coberturas consideradas inadequadas.

A contratação deve ser feita com o apoio de corretor independente, habilitado para acompanhar a execução das apólices, prestar assessoria técnica à concessionária e manter interlocução direta com o poder concedente. Caso haja omissão ou descumprimento, o Estado poderá contratar os seguros diretamente, com direito de reembolso por parte da concessionária.

Sistema de Garantias

- **Garantias do Poder Concedente**

Para mitigar o risco de inadimplemento das obrigações financeiras por parte do Poder Concedente — notadamente o pagamento da contraprestação pecuniária e de indenizações previstas contratualmente — o contrato da PPP da Linha 4-Amarela estabeleceu um conjunto de garantias robustas, ancoradas na atuação da Companhia Paulista de Parcerias – CPP.

Nos termos da Cláusula 6.8 do Contrato de Concessão, o Estado de São Paulo compromete-se com o adimplemento das obrigações pecuniárias por meio de fiança prestada pela CPP. A CPP, em caráter irrevogável e irretratável, assume a condição de fiadora solidária para as seguintes obrigações do Estado:

- Pagamento das Contraprestações Pecuniárias mensais;
- Pagamento das Compensações por Atraso da Fase I e da Fase II;
- Compensação pela Demora na Emissão da Ordem de Serviço;
- Multas Compensatórias de Rescisão previstas contratualmente.

Essa fiança é respaldada por um mecanismo adicional de penhor de ativos públicos, conforme a Cláusula 11.14, com as seguintes características:

- Penhor sobre títulos da dívida pública federal ou sobre cotas de fundo de investimento lastreado nesses títulos, no valor inicial de R\$ 210 milhões, reajustado conforme o índice de correção da Tarifa de Remuneração;
- Os títulos devem estar registrados em sistema autorizado pelo Banco Central e mantidos sob custódia de instituição financeira independente;
- A CPP outorga poderes irrevogáveis à instituição custodiante para liquidar os ativos e quitar obrigações inadimplidas, caso o Estado descumpra suas obrigações e não regularize em até cinco dias após notificação da concessionária;
- O penhor vigora até o início da operação comercial da Fase II e só pode ser extinto com anuência expressa da concessionária.

Adicionalmente, o contrato admite a substituição do penhor por outros instrumentos, como fiança bancária de instituição financeira de primeira linha ou garantia de organismo multilateral com *rating* AAA, desde que mantenham a segurança jurídica da concessionária e permitam recebimento direto em caso de inadimplemento.

- **Garantias da Concessionária**

A Cláusula Décima Quarta do contrato da PPP da Linha 4-Amarela estabelece a obrigação da concessionária de prestar uma garantia de execução contratual no valor de R\$ 79.000.000,00 (setenta e nove milhões de reais). Essa garantia tem como beneficiário o Poder Concedente e destina-se exclusivamente a assegurar o pagamento de:

1. Compensações financeiras previstas na Cláusula Trigésima (itens 30.1.1 e 30.1.2) em caso de atraso no início da operação comercial da Fase I e da Fase II, quando atribuíveis à concessionária;
2. Multa prevista no item 30.1.3 da mesma cláusula, em caso de decretação de caducidade da concessão;
3. Devolução de valores recebidos indevidamente a título de compensação de atraso, conforme definido na Cláusula Vigésima (item 20.5.4).

Essa garantia será reajustada periodicamente, na mesma data e segundo a fórmula de reajuste aplicável à Tarifa de Remuneração.

A concessionária pode optar por uma ou mais das seguintes formas de prestação da garantia, mediante aprovação prévia do Poder Concedente:

- Caução em dinheiro;
- Caução em títulos da dívida pública federal (na forma escritural e com cotação de mercado);
- Seguro-garantia, com carta de aceitação do IRB – Brasil Resseguros S.A., ou autorização para contratação de resseguro no exterior;
- Fiança bancária emitida por instituição autorizada a funcionar no Brasil.

Durante a vigência do contrato, a concessionária poderá substituir a garantia por qualquer das formas admitidas, desde que com a aprovação do Poder Concedente.

A liberação da garantia será gradual, condicionada ao cumprimento de marcos contratuais e ao aceite formal pelo Poder Concedente, obedecendo aos seguintes percentuais:

- 25% na apresentação dos instrumentos jurídicos que comprovem o financiamento e fornecimento dos 14 trens metroviários da Fase I;
- 20% no início da operação comercial da Fase I;
- 40% na apresentação dos instrumentos jurídicos relativos ao financiamento e fornecimento dos trens da Fase II;
- 10% no início da operação comercial da Fase II;
- 5% na emissão do Termo de Recebimento Definitivo.

Caso a ordem de fabricação dos trens da Fase II não seja emitida até quatro anos após o início da operação da Fase I, o Poder Concedente deverá liberar metade da parcela de 40% (referente ao financiamento da Fase II) e metade da parcela de 10% (referente ao início da operação da Fase II).

A concessionária é obrigada a manter a integridade da garantia durante toda a vigência contratual, o que inclui renovar prazos, complementar valores conforme o reajuste contratual e repor eventuais

valores utilizados, independentemente de notificação. O não cumprimento dessas obrigações é motivo para decretação da caducidade da concessão.

3.2.4.2 Linha 6 - Laranja

A Parceria Público-Privada (PPP) da Linha 6–Laranja do Metrô de São Paulo foi concebida para viabilizar a implantação, operação, conservação, manutenção e eventual expansão de um novo eixo metroviário, ligando o bairro da Brasilândia à Estação São Joaquim, com integração ao Sistema Metroferroviário da Região Metropolitana de São Paulo. Estruturada na modalidade de Concessão Patrocinada, a PPP foi celebrada em 18 de dezembro de 2013, entre o Estado de São Paulo, por meio da Secretaria dos Transportes Metropolitanos (STM), e a então concessionária Move São Paulo S.A., mediante o Contrato de Concessão Patrocinada nº 015/2013, com prazo de vigência de 25 anos contados da data de assinatura.

O traçado da Linha 6 – Laranja possui cerca de 15,3 km de extensão, com 15 estações subterrâneas e o Pátio Morro Grande, destinado ao estacionamento e manutenção de trens. A concessão foi estruturada em três fases: FASE I – implantação da infraestrutura (obras civis, sistemas, material rodante e licenciamento); FASE II – operação dos serviços públicos de transporte de passageiros, com base em indicadores de desempenho; e FASE III – eventual expansão do sistema entre Brasilândia e Bandeirantes, condicionada à decisão motivada do Poder Concedente e formalização por Termo Aditivo.

Em 12 de dezembro de 2018, o Governo do Estado declarou a caducidade da concessão por meio do Decreto nº 63.915/2018, em razão de descumprimentos por parte da Move São Paulo S.A. Essa decisão foi prorrogada pelo Decreto nº 65.045/2020 até 6 de outubro de 2020, sendo posteriormente revogada pelo Decreto nº 65.223/2020. Em 6 de julho de 2020, foram assinados dois Termos Aditivos. O 1º Termo formalizou a substituição da Move São Paulo pela nova concessionária Linha Universidade S.A., com sub-rogação integral das obrigações contratuais. O 2º Termo Aditivo promoveu uma reestruturação contratual abrangente, com previsão de reequilíbrio econômico-financeiro, incorporação de diretrizes de compliance, novas cláusulas para desapropriações adicionais, reconhecimento da pandemia de COVID-19 como evento de força maior e aperfeiçoamentos nos mecanismos de resolução de controvérsias.

Estrutura de Financiamento

A modelagem econômico-financeira da concessão prevê as seguintes remunerações para a concessionária: (i) Tarifa de Remuneração (Parcela A); (ii) Contraprestação Pecuniária (Parcela B); (iii) Aportes e (iv) Receitas Alternativas, Complementares, Acessórias ou de Projetos Associados, oriundas da exploração de ativos vinculados à concessão. O valor global estimado do contrato, na data-base de 01 de outubro de 2013, é de R\$ 23.138.729.185,58.

- **Tarifa de Remuneração**

A Parcela A corresponde à remuneração oriunda da **Tarifa de Remuneração** paga pelos usuários do sistema metroviário. O valor inicial da tarifa foi fixado em **R\$ 1,60 por passageiro transportado**, com data-base em 01 de fevereiro de 2013. Esta parcela é devida à concessionária a partir do início da operação comercial da Linha 6 – Laranja, seja em regime antecipado ou regular.

A arrecadação tarifária é centralizada, conforme previsto na Cláusula Vigésima Oitava do contrato, e posteriormente redistribuída proporcionalmente à concessionária com base no número efetivo de passageiros transportados. Importante destacar que não há previsão de garantia de demanda mínima, o que implica a **assunção integral do risco de demanda por parte da concessionária** no tocante à receita tarifária.

- **Contraprestações**

A Parcela B refere-se à contraprestação pecuniária paga diretamente pelo Poder Concedente à concessionária, com o objetivo de assegurar a viabilidade econômico-financeira do projeto. O valor anual contratado foi fixado em R\$ 606.787.363,80, com data-base de 01 de outubro de 2013, e será pago em 228 parcelas mensais, a partir do 73º mês do contrato, correspondente ao início da operação comercial plena, até o 300º mês da concessão.

O valor mensal da Parcela B é calculado com base no seguinte:

- Número de estações operacionais efetivamente entregues;
- Preço unitário mensal por estação operacional (PU_s), fixado em R\$ 3.371.040,91;
- Coeficiente de Medição de Desempenho (CMD), que reflete a qualidade da prestação dos serviços por meio dos indicadores IQS (serviço) e IQM (manutenção).

O CMD é aplicado como fator de ajuste redutor, podendo resultar em uma redução de até 10% no valor da contraprestação, conforme os resultados obtidos nos indicadores de desempenho. Caso o CMD permaneça igual ou inferior a 0,5 por três meses consecutivos, há previsão de penalidades adicionais, conforme disciplinado na cláusula de penalidades do contrato.

Para casos de operação comercial antecipada, a concessionária faz jus a um pagamento proporcional da Parcela B, com aplicação de fatores de redução (FR):

- 40% para operação antecipada plena;
- 50% para operação antecipada parcial.

O pagamento antecipado é devido apenas durante o período compreendido entre a data de início da operação antecipada e o início da operação comercial regular. Nessas hipóteses, o valor é ajustado proporcionalmente ao número de estações efetivamente disponibilizadas.

Em caso de atrasos imputáveis à concessionária na entrega de estações, o valor correspondente da contraprestação será acumulado e somente poderá ser faturado após a regularização da estação, sendo pago de forma parcelada em até 60 meses ou no tempo restante do contrato, prevalecendo o menor prazo.

O Termo Aditivo nº 1, celebrado em 6 de julho de 2020, formalizou a transferência da concessão da Move São Paulo S.A. para a Linha Universidade S.A., sem alteração direta nas fórmulas ou valores da remuneração, mas com a manutenção das condições financeiras originais do contrato.

O Termo Aditivo nº 2 promoveu ajustes contratuais com impacto indireto na remuneração. Foi reconhecido o direito da concessionária à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro por conta de atrasos na liberação de imóveis e da realocação da estação 14 Bis, resultando na ampliação do prazo da concessão em 22,2 meses. Tal extensão afeta o fluxo temporal de pagamento da Parcela B, ainda que sem alteração de seu valor unitário.

- **Aportes**

Além da receita tarifária e da contraprestação pecuniária, o contrato da PPP da Linha 6 – Laranja prevê a realização de Aporte de Recursos por parte do Poder Concedente como instrumento complementar de viabilização econômico-financeira do projeto, conforme as disposições da Cláusula 27 do contrato.

O valor máximo do aporte está fixado em R\$ 4.469.400.000,00, com data-base correspondente ao mês de apresentação da proposta comercial. Esses recursos têm como finalidade específica a implantação da infraestrutura do sistema, incluindo obras civis e a aquisição de bens reversíveis. O aporte deve ser integralmente executado até o sexto ano da concessão, em conformidade com o fluxo físico-financeiro estabelecido no Anexo VI do contrato.

A liberação do aporte está condicionada à execução comprovada das etapas da implantação, de acordo com um conjunto de eventos vinculados a marcos de avanço físico. Esses eventos estão detalhados no Volume II do Anexo VI e vinculados a medições bimestrais da execução.

A cada dois meses, a concessionária deve apresentar:

- Um documento de medição,
- Um relatório descritivo dos eventos executados,
- Um documento de cobrança, com valor proporcional à etapa concluída.

A execução de cada etapa deve ser validada por uma Certificadora da Implantação, que tem até 10 dias para emitir parecer técnico. O Poder Concedente, por sua vez, dispõe de mais 5 dias para se manifestar. Os valores são devidos no 30º dia após a apresentação da medição, contados a partir da entrega formal do protocolo.

Caso o Poder Concedente atrase o pagamento de qualquer parcela do aporte por mais de cinco dias, o valor devido será acrescido de juros de mora com base na variação da taxa SELIC, contados *pro rata temporis* até a data efetiva do pagamento. O contrato também determina que a rejeição de documentos por parte do Poder Concedente não suspende ou interrompe a execução das obrigações pela concessionária.

Eventos eventualmente não concluídos em determinada medição podem ser incluídos em medições futuras, sem direito a reajuste retroativo. A concessionária pode ainda solicitar alterações formais no cronograma de eventos, com justificativas técnicas, devendo tais ajustes ser aprovados pelo Poder Concedente.

O contrato admite a possibilidade de antecipação do pagamento de parcelas do aporte caso as etapas previstas sejam concluídas de forma acelerada, com limite de até três bimestres de antecipação. No caso de operação comercial antecipada, a última parcela do aporte (relativa à entrega completa da linha) poderá ser desembolsada de forma proporcional ao número de estações efetivamente entregues, ainda que antes do prazo originalmente previsto.

O Contrato afirma que o Aporte de Recursos será assegurado pelo Poder Concedente por meio de financiamento junto ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), complementado por recursos orçamentários próprios. Todos os recursos do financiamento junto ao BNDES devem ser depositados em Conta Vinculada ao projeto e utilizados exclusivamente para o pagamento do aporte.

Até 2023, o Estado de São Paulo celebrou quatro contratos de financiamento com o BNDES⁷, totalizando R\$ 5,4 bilhões em crédito público destinado a custear sua parcela no investimento da Linha 6 – Laranja. O contrato mais recente foi assinado em outubro de 2023, no valor de R\$ 1,5 bilhão, complementando os financiamentos anteriores.

Até a formalização dos Termos Aditivos nº 1 e nº 2, em julho de 2020, nenhuma parcela do Aporte de Recursos havia sido efetivamente desembolsada pelo Poder Concedente à então concessionária Move São Paulo S.A. Essa ausência de pagamentos decorreu da combinação de fatores que incluíram a não execução das etapas físicas previstas no cronograma de implantação, dificuldades na estruturação financeira do projeto e entraves relacionados à liberação de áreas e desapropriações, o que culminou na declaração de caducidade do contrato em 2018 (posteriormente revogada). A retomada do projeto, com a transferência da concessão para a Linha Universidade S.A., permitiu a reorganização dos marcos operacionais e a efetiva viabilização do início dos desembolsos vinculados ao aporte, conforme validado no Termo Aditivo nº 2.

⁷ Disponível em: [https://agenciadenoticias.bndes.gov.br/detalhe/noticia/Com-R\\$-123-bi-BNDES-apoia-construcao-da-Linha-6-do-metro-de-Sao-Paulo/#:~:text=O%20projeto%20aprovado%20pelo%20Banco,de%20CO2%20por%20ano..](https://agenciadenoticias.bndes.gov.br/detalhe/noticia/Com-R$-123-bi-BNDES-apoia-construcao-da-Linha-6-do-metro-de-Sao-Paulo/#:~:text=O%20projeto%20aprovado%20pelo%20Banco,de%20CO2%20por%20ano..)
Acesso em: junho de 2025.

- **Receitas Alternativas, Complementares, Acessórias ou de Projetos Associados**

O contrato autoriza a concessionária a explorar receitas alternativas, complementares e associadas à concessão, desde que essas atividades não comprometam a segurança da operação e a qualidade dos serviços públicos prestados. A possibilidade de geração de receitas extratarifárias está regulamentada na Cláusula 17.

A concessionária pode explorar, mediante autorização prévia do Poder Concedente:

- Empreendimentos associados nas áreas remanescentes de desapropriação;
- Exploração comercial da imagem institucional da Linha 6;
- Mídias publicitárias em material rodante e nas estações, com reserva de até 5% do espaço para campanhas institucionais do Poder Concedente.

A formalização da exploração de áreas ou de qualquer contrato comercial relacionado a essas atividades deve ocorrer por escrito, com prévia anuência do Poder Concedente.

O contrato estabelece mecanismos de compartilhamento de excedente de receita com o Poder Concedente. Caso a receita alternativa supere 8% da receita tarifária da concessionária, o excedente será compartilhado. Nesse caso, o Poder Concedente fará jus a 20% do montante que exceder o limite, a ser abatido da contraprestação por meio de encontro de contas trimestral.

A concessionária assume integralmente o risco de sua exploração, inclusive no caso de empreendimentos com aceite formal do Poder Concedente. Além disso, os contratos firmados com terceiros no âmbito dessas receitas não podem ultrapassar o prazo da concessão, e as áreas exploradas deverão ser restituídas ao Poder Concedente livres de quaisquer ônus ou gravames.

Gestão de Risco

A matriz de riscos da concessão da Linha 6 – Laranja está definida na Cláusula Vigésima do Contrato e segue os princípios estabelecidos pela Lei Federal nº 11.079/2004, atribuindo à concessionária a responsabilidade integral por todos os riscos do projeto, exceto quando expressamente previstos como de responsabilidade do Poder Concedente ou quando houver cláusulas específicas de compartilhamento. O contrato também estabelece mecanismos de mitigação e compensação para riscos excepcionais.

Riscos Integralmente Assumidos pela Concessionária

A concessionária é responsável, entre outros, pelos seguintes grupos de risco:

- Riscos de engenharia e operação: incluem atrasos por culpa própria, erros de projeto, falhas de segurança na obra, não obtenção de licenças por negligência, interrupção no fornecimento de energia, falhas de integração com outros sistemas de transporte e perdas econômicas associadas à prestação dos serviços.

- Riscos econômico-financeiros: abarcam aumento no custo de financiamentos, variações nos custos operacionais e de investimento, frustração de receitas acessórias, variações macroeconômicas e erros de estimativa na proposta e plano de negócios.
- Riscos ambientais: compreendem custos, atrasos e responsabilidades decorrentes de não conformidade com licenças e diretrizes ambientais, incluindo reabilitação de áreas contaminadas, destinação de resíduos e exigências relacionadas a operação e monitoramento ambiental. O contrato exclui da responsabilidade da concessionária os passivos ambientais não previstos ou que não decorrem de sua atuação direta.
- Riscos jurídicos: envolvem greves, responsabilizações civis, administrativas, penais e ambientais por danos causados por empregados ou terceiros contratados, bem como interpretações jurídicas ou fiscais que impactem o tratamento do Aporte de Recursos.

Compartilhamento de Riscos

O contrato prevê compartilhamento específico em três categorias de risco:

- Risco de demanda: descrito com detalhes abaixo.
- Risco geotecnológico: é assumido pela concessionária até o limite de R\$ 40 milhões (data-base outubro de 2013), com cobertura adicional do Poder Concedente em caso de superação desse limite. A verificação do evento e dos custos deve ser formalmente validada pela Certificadora da Implantação.
- Risco de interferências: relativo a utilidades públicas (dutos, redes, cabos etc.), é assumido pela concessionária até o limite de R\$ 30 milhões (data-base outubro de 2013). Acima desse valor, os custos são de responsabilidade do Poder Concedente, condicionados à formalização e validação do evento.

Riscos Exclusivos do Poder Concedente

Ficam expressamente atribuídos ao Poder Concedente os seguintes riscos:

- Despesas com desapropriações, reassentamentos e liberação de imóveis;
- Custos e atrasos decorrentes de prospecções arqueológicas;
- Custos socioambientais não previstos no contrato ou na licença prévia, desde que não decorrentes da ação da concessionária;
- Restituição de prazos no cronograma de implantação, caso os eventos acima afetem o andamento das obras.

- **Mitigação de Risco de Demanda**

Na estrutura contratual da Linha 6 – Laranja, o risco de demanda é formalmente alocado à concessionária, que assume a responsabilidade pela variação na quantidade de passageiros em

relação às projeções apresentadas no Anexo VII do contrato. No entanto, o contrato prevê um mecanismo de mitigação parcial, que visa amortecer os efeitos financeiros de desvios moderados entre a demanda real e a demanda projetada.

O mecanismo de mitigação entra em vigor após 12 meses do início da operação comercial regular, ou seja, a partir do 85º mês da concessão e não se aplica durante a operação comercial antecipada ou parcial.

A receita oriunda da tarifa de remuneração (Parcela A) será ajustada conforme a variação entre a demanda real e a demanda projetada para cada trimestre civil:

Zona de Tolerância (85% a 115%)

- Quando a demanda real trimestral se mantiver entre 85% e 115% da demanda projetada, não há qualquer ajuste na receita da concessionária. A variação é absorvida integralmente, sem compensações.

Zona de Compartilhamento

- Se a demanda estiver entre 70% e 85%, aplica-se um ajuste positivo à receita tarifária, com o objetivo de mitigar parcialmente a frustração de arrecadação. Entre 115% e 130%, há ajuste negativo, reduzindo proporcionalmente a receita da concessionária em razão do ganho excedente. As fórmulas de cálculo estão previstas nos itens 20.7.1.4 e 20.7.1.6.
- Quando a demanda real estiver entre 60% e 70%, ou entre 130% e 140% da demanda projetada, o contrato prevê ajustes mais robustos — tanto para mitigar perdas como para limitar ganhos — com fórmulas específicas. Os detalhes estão descritos nos itens 20.7.1.5 e 20.7.1.7 da cláusula.

Zona de Reequilíbrio (<60% ou >140%)

- Caso a demanda fique abaixo de 60% ou acima de 140%, não se aplicam os mecanismos automáticos de ajuste. Nesses casos, a parte interessada poderá solicitar recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, mediante justificativa técnica e demonstração formal dos impactos financeiros.

A demanda real será apurada trimestralmente, com base nos trimestres civis. O valor do ajuste (Md) deverá ser calculado até o 20º dia útil do mês subsequente ao trimestre de referência. O pagamento (ou desconto) correspondente deverá ser liquidado até o 30º dia útil, em parcela única, da seguinte forma:

- Se o ajuste for positivo, o valor será acrescido à contraprestação pecuniária mensal devida à concessionária.

- Se o ajuste for negativo, o valor será abatido da contraprestação pecuniária devida pelo Poder Concedente.

As demandas projetadas estão detalhadas no Anexo VII – Estudos de Demanda, que apresenta os valores estimados por trimestre civil, considerando a sazonalidade prevista para a operação da Linha 6. A verificação será feita proporcionalmente, caso a operação tenha início no meio de um trimestre.

O Termo Aditivo nº 2, assinado em julho de 2020, alterou o marco temporal para o início da aplicação do mecanismo de mitigação do risco de demanda. Enquanto o contrato original previa que o mecanismo só seria aplicado após transcorridos 12 meses do 73º mês da concessão, o aditivo redefiniu esse marco, estabelecendo que a contagem se daria a partir do 61º mês contado da emissão da nova Ordem de Serviço, conforme cláusula específica do aditivo. Essa mudança reflete a reorganização do cronograma contratual após a substituição da concessionária, mas não alterou a lógica do mecanismo nem suas fórmulas de cálculo e faixas de variação, que permanecem válidas nos mesmos termos do contrato original.

Seguros

Durante toda a vigência da concessão, a concessionária é responsável por contratar, manter e administrar um conjunto de seguros com o objetivo de mitigar os diversos riscos inerentes à execução das obras, operação do serviço público e exploração das atividades associadas. As diretrizes contratuais estão descritas na Cláusula 23, que exige a elaboração de um Plano de Seguros a ser apresentado ao Poder Concedente, conforme previsto no Plano de Negócios da concessão.

A concessionária deve contratar seguros com companhias autorizadas a operar no Brasil, de porte compatível com os bens e atividades seguradas. O Plano de Seguros deve ser elaborado com base em avaliação técnica do Valor em Risco, da Importância Segurada e das condições de cobertura adequadas a cada fase da concessão.

- Os seguros da Fase I (implantação) devem ser aprovados pelo Poder Concedente nos primeiros 12 meses dessa fase.
- Os seguros da Fase II (operação) devem ser submetidos à aprovação até 90 dias antes do início da operação comercial.

Ambas as partes (Concessionária e Poder Concedente) devem figurar como cossegurados nas apólices emitidas.

O contrato especifica um conjunto mínimo de coberturas obrigatórias:

- **Seguro “Todos os Riscos” – Danos Materiais**

- Cobre incêndio, raio, explosão, danos elétricos, roubo/furto qualificado, tumultos, vandalismo, colisões, alagamentos, danos aos trens, entre outros.
- **Responsabilidade Civil Geral**
 - Cobre danos a terceiros, inclusive em estações, áreas externas e durante o transporte de passageiros.
 - Inclui responsabilidade cruzada envolvendo a Companhia do Metrô e a CPTM, acidentes de trabalho e poluição súbita.
- **Seguro de Riscos de Engenharia**
 - Cobre obras civis, instalações, testes, erros de projeto, riscos do fabricante, desentulho e danos causados aos equipamentos de construção.

As apólices devem ter vigência mínima de 12 meses. Em caso de renovação, a concessionária deve apresentar certificado provisório até emissão da nova apólice. A seguradora deve comunicar, com no mínimo 30 dias de antecedência, qualquer alteração relevante, como cancelamento, redução de cobertura ou aumento de franquia. A concessionária suporta integralmente o custo da franquia e não terá direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro caso o seguro contratado seja insuficiente para cobrir os prejuízos. Alterações no conteúdo das apólices devem ser previamente justificadas e submetidas ao Poder Concedente via Plano de Seguros de Adequação.

Em caso de descumprimento das obrigações de seguros, o Poder Concedente poderá contratar diretamente as apólices e cobrar os custos da concessionária, mediante reembolso ou desconto na contraprestação ou na garantia contratual. As apólices devem conter cláusula de renúncia à ação regressiva contra o Poder Concedente, o Metrô e a CPTM. A concessionária assume total responsabilidade por omissões, insuficiências ou falhas na cobertura securitária, mesmo que previamente aprovadas.

Sistema de Garantias

- **Garantias do Poder Concedente**

Para assegurar o cumprimento de suas obrigações contratuais, especialmente quanto ao pagamento da Contraprestação Pecuniária, o Poder Concedente estruturou um sistema de garantias robusto. De acordo com a Cláusula 52 do Contrato de Concessão, o Poder Concedente compromete-se a incluir anualmente, em sua proposta orçamentária, dotação específica vinculada à Secretaria dos Transportes Metropolitanos, suficiente para garantir o pagamento da Contraprestação Pecuniária e do Aporte de Recursos. Fica vedada qualquer alteração ou contingenciamento que reduza essa dotação.

Adicionalmente, a Companhia Paulista de Parcerias (CPP) assume, de forma irrevogável e irretratável, a condição de fiadora solidária do Estado, garantindo o pagamento de até seis parcelas mensais da Contraprestação Pecuniária. Essa obrigação é assegurada por meio de penhor sobre cotas do fundo BB CPP PROJETOS, um fundo de investimento em renda fixa do qual a CPP é cotista exclusiva. O valor das cotas empenhadas é ajustado anualmente, conforme a variação da SELIC, de modo a manter correspondência com a obrigação garantida.

Na hipótese de inadimplemento do Poder Concedente, a concessionária poderá executar a garantia, mediante resgate das cotas pelo Banco do Brasil, na qualidade de agente de garantia. Caso a CPP realize o pagamento, o Estado deve ressarcir-la em até 30 dias. O não ressarcimento enseja a aplicação de juros moratórios e reduz proporcionalmente o valor da garantia real, a qual deve ser recomposta pela CPP.

Além disso, está prevista a **Remuneração Contingente**: caso a garantia se esgote e o inadimplemento persista, a concessionária fará jus ao recebimento de um valor adicional de R\$ 2,00 por passageiro transportado, extraído diretamente da arrecadação do sistema metroferroviário da Região Metropolitana de São Paulo. Esse mecanismo opera como forma de mitigação de inadimplemento, sendo cessado com a regularização dos pagamentos por parte do Poder Concedente.

A não recomposição da garantia real por mais de seis meses ou a permanência do inadimplemento por mais de doze meses autoriza a concessionária a requerer a rescisão do contrato. Em paralelo, o contrato veda ao Estado a celebração de novos contratos de PPP enquanto perdurar a inadimplência e obriga a apresentação de justificativas ao Conselho Gestor do Programa de PPPs.

Por fim, o **2º Termo Aditivo** reforça a obrigação do Poder Concedente em observar o cronograma de aportes e a garantir, na prática, as condições necessárias à continuidade da implantação do empreendimento, inclusive mediante previsão e execução dos fluxos financeiros pactuados.

- **Garantias da Concessionária**

O cumprimento integral e tempestivo das obrigações assumidas pela concessionária no âmbito da concessão da Linha 6 – Laranja é assegurado mediante a prestação de garantia de execução contratual, nos termos da Cláusula 24 do contrato. Essa garantia tem por objetivo resguardar o Poder Concedente quanto a possíveis inadimplementos, bem como cobrir multas e demais obrigações financeiras assumidas pela concessionária.

A garantia foi inicialmente estabelecida no valor de R\$ 465.402.750,00, correspondente a 5% do valor previsto para o investimento total do projeto, conforme indicado no Plano de Negócios. O valor deverá ser reajustado anualmente, com base na mesma fórmula de atualização da contraprestação pecuniária (Cláusula 7.1).

A garantia tem como beneficiário exclusivo o Poder Concedente e pode ser executada a qualquer tempo para ressarcir custos, despesas ou penalidades decorrentes do descumprimento contratual por parte da concessionária.

A garantia pode ser prestada por qualquer uma das seguintes modalidades previstas no art. 56 da Lei nº 8.666/1993:

- Caução em moeda corrente;
- Caução em títulos da dívida pública;
- Seguro-garantia emitido por seguradora autorizada;
- Fiança bancária emitida por instituição financeira autorizada e classificada entre as 50 maiores do país.

As garantias não podem conter ressalvas que dificultem sua execução e devem ser emitidas por instituições e seguradoras credenciadas no Brasil. No caso de seguro-garantia, exige-se ainda a comprovação de contratação de resseguro. Ela pode ser substituída a qualquer tempo por outra modalidade admitida, mediante prévia aprovação do Poder Concedente.

A partir do início da Fase II (operação e manutenção), a garantia poderá ser progressivamente liberada em 1/19 por ano, até atingir 50% do valor original corrigido. O valor remanescente (R\$ 232.701.375,00) será retido até a assinatura do Termo Definitivo de Devolução do Serviço. Caso a garantia seja executada parcialmente, a concessionária tem até 48 horas para repor ou complementar os valores, sob pena de retenção de créditos ou outras sanções previstas.

A não manutenção da garantia em vigor ou a falha na sua reposição implicará em penalidades contratuais e poderá justificar a decretação da caducidade da concessão. O Poder Concedente, nesses casos, está autorizado a contratar diretamente a garantia, imputando os custos à concessionária por reembolso ou desconto nas parcelas de contraprestação.

3.2.4.3 Linha 11 - Coral

A PPP da Linha 8–Diamante/Linha 11 – Coral da CPTM foi estruturada na modalidade de concessão administrativa, com o objetivo de viabilizar a modernização, renovação e manutenção integral da frota de trens. Celebrado em 2010 entre a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) e a concessionária CTRENS – Companhia de Manutenção, o Contrato tem prazo de 20 anos, contados a partir da Ordem de Início dos Serviços (OIS).

A estrutura contratual contempla três fases sucessivas: (i) manutenção da frota existente (fase provisória), (ii) introdução progressiva de novos trens, e (iii) manutenção integral da frota renovada, composta por trens adquiridos pela concessionária. O escopo abrange a prestação de serviços

contínuos de manutenção preventiva, corretiva e revisão geral de 288 carros ferroviários, além da aquisição, fornecimento e comissionamento de 36 novos trens, com 8 carros cada.

Ao longo da execução contratual, foram celebrados três termos aditivos para adaptar o projeto a novas necessidades operacionais, sem comprometer seu equilíbrio econômico-financeiro. O 1º Termo Aditivo, de 27 de fevereiro de 2015, incorporou serviços técnicos complementares ao escopo da PPP, incluindo ajustes operacionais e detalhamento do comissionamento das composições. O 2º Termo Aditivo, de 5 de julho de 2019, autorizou o uso dos trens da Série 8000 na Linha 9–Esmeralda, ampliando a flexibilidade operacional da CPTM, sem gerar custos adicionais. Já o 3º Termo Aditivo, firmado em 6 de outubro de 2021, regulamentou a realocação desses trens para a Linha 11–Coral, em decorrência da concessão das Linhas 8 e 9 à ViaMobilidade, assegurando a continuidade da manutenção pela CTrens. Tanto no site Plataforma do PPI SP quando no RREO mais recente, a PPP é chamada de Linha 11 – Coral. No texto, será mantido como PPP da Linha 11 – Coral desse momento em diante.

A PPP da Linha 11 – Coral constitui uma das primeiras experiências de concessão administrativa voltada exclusivamente à gestão de frota ferroviária no Brasil, com estrutura técnica, financeira e contratual consolidada, reforçada por instrumentos de desempenho, revisão e garantia, conforme aprimorado ao longo dos aditivos contratuais.

Estrutura de Financiamento

A PPP da Linha 11 – Coral da CPTM é estruturada como uma parceria público-administrativa, na qual o principal mecanismo de remuneração do parceiro privado são as contraprestações públicas mensais. Essas contraprestações são compostas por uma parcela fixa (Parcela B) e parcelas variáveis (Parcela A, subdividida em Aa e Am), cujo valor depende diretamente do desempenho operacional aferido por indicadores previamente definidos em contrato.

❖ Contraprestação

A contraprestação pecuniária mensal constitui a principal fonte de receita da concessionária CTRENS – Companhia de Manutenção, no âmbito da PPP da Linha 11 – Coral da CPTM. Essa contraprestação é composta por três parcelas distintas:

- **Parcela Aa:** referente à manutenção da frota existente de trens da Série 5000, com 12 carros por composição;
- **Parcela Am:** relativa à manutenção dos trens novos fornecidos pela própria concessionária, com 8 carros cada;
- **Parcela B:** destinada à amortização do investimento no fornecimento e entrega dos 36 trens novos previstos contratualmente.

A **Parcela A (variável)** é paga mensalmente desde o início da prestação dos serviços de manutenção preventiva e corretiva, sendo seu valor proporcional ao número de trens efetivamente disponibilizados e operacionais, conforme estipulado nos Anexos X e XVIII. A remuneração está sujeita à aplicação do Coeficiente de Mensuração de Desempenho (Cmd), calculado com base em três indicadores: confiabilidade (MTBF), disponibilidade operacional e tempo médio de reparo (MTTRF). Caso o Cmd fique abaixo do valor de referência, a Parcela A pode sofrer redução de até 15%. Penalidades adicionais podem ser aplicadas em caso de reincidência, nos termos da Cláusula 31.

A **Parcela B (fixa)** passa a ser devida a partir do 13º mês da concessão, desde que tenha ocorrido o recebimento de ao menos um trem novo, e segue até o final do contrato. O pagamento dessa parcela está condicionado à entrega dos trens novos conforme cronograma do Anexo XVIII, sendo vedado qualquer pagamento retroativo em caso de atraso. O valor da Parcela B é apurado com base no número acumulado de composições efetivamente entregues.

Os preços unitários estabelecidos na proposta vencedora, com data-base de novembro de 2009, são os seguintes:

- Parcela Aa: R\$ 278.427,72 por trem de 12 carros;
- Parcela Am: R\$ 296.921,08 por trem de 8 carros;
- Parcela B: R\$ 197.871,28 por trem novo de 8 carros.

Tais valores são reajustados anualmente pelo IPC-FIPE. O cálculo da contraprestação mensal segue a fórmula contratual:

$$\text{CONTRAPRESTAÇÃO}_t = \text{Parcela Aa}_t + \text{Parcela Am}_t + \text{Parcela B}_t$$

O contrato também detalha o processo de medição, aprovação e cobrança: a concessionária deve emitir documento de cobrança até dois dias úteis após aprovação da medição, e a CPTM tem até 30 dias para efetuar o pagamento. Em caso de atraso superior a cinco dias úteis, incidem juros de mora com base na taxa SELIC *pro rata temporis*.

Gestão de Risco

A gestão de riscos no contrato da PPP da Linha 11 – Coral está estruturada de forma a assegurar a continuidade dos serviços ferroviários, a estabilidade econômica do projeto e a responsabilização da parte mais apta a mitigar cada tipo de risco. Embora o contrato não apresente uma cláusula única e centralizada sobre “gestão de riscos”, sua arquitetura jurídica e operacional evidencia uma abordagem robusta de alocação, mitigação e tratamento de riscos ao longo de diversas cláusulas e anexos.

Do lado da **concessionária**, os principais riscos operacionais são assumidos integralmente. Isso inclui a manutenção e o desempenho da frota — tanto a existente (Série 5000) quanto a nova —, o

cumprimento de prazos contratuais, a confiabilidade técnica dos trens e a resposta a falhas e indisponibilidades. O contrato estabelece, por exemplo, que a remuneração variável (Parcelas Aa e Am) é diretamente afetada pelo desempenho operacional, medido por indicadores como o Coeficiente de Mensuração de Desempenho (Cmd). Penalidades são previstas caso os níveis mínimos não sejam atingidos, podendo haver redução de até 15% da Parcela A e aplicação de sanções adicionais.

A **responsabilidade por atrasos na entrega dos trens novos** também é da concessionária. O pagamento da Parcela B, que remunera o investimento na nova frota, está condicionado à entrega e certificação das composições, o que mitiga o risco de desembolso público antecipado. A inadimplência contratual, inclusive no que diz respeito a entregas, pode implicar execução da garantia de R\$ 95 milhões prestada pela concessionária, conforme previsto na Cláusula 17.

Já do lado do **poder concedente**, destacam-se mecanismos de mitigação de risco de inadimplemento. A contraprestação pecuniária mensal está garantida por um arranjo financeiro que combina cessão fiduciária de créditos da Receita Tarifária Centralizada da CPTM com uma fiança institucional prestada pela Companhia Paulista de Parcerias (CPP). Essa estrutura de dupla garantia reduz significativamente o risco de crédito da concessão.

O contrato também admite, implicitamente, a **recomposição do equilíbrio econômico-financeiro** diante de eventos supervenientes que escapem ao controle das partes — como mudanças legislativas, força maior ou atos do poder público — conforme práticas usuais em concessões administrativas. Ainda que não centralizado em uma única cláusula, esse mecanismo aparece de forma difusa ao longo do instrumento.

Por fim, o contrato prevê instrumentos de resolução de controvérsias como **mediação e arbitragem** (Cláusula 35), que contribuem para a gestão eficiente de conflitos e riscos jurídicos.

Seguros

A concessionária CTRENS – Companhia de Manutenção é responsável por manter, durante toda a vigência do contrato, um conjunto de seguros obrigatórios voltados à proteção dos ativos vinculados à concessão e à mitigação de riscos operacionais. Essas apólices devem estar vigentes desde a assinatura do contrato até o seu encerramento, abrangendo tanto os trens novos quanto a frota da Série 5000, enquanto estiver sob manutenção da concessionária.

As coberturas mínimas exigidas incluem seguro de riscos nomeados para o material rodante, com proteção contra incêndio, raio, explosão, danos elétricos, colisão, descarrilamento e abalroamento. Também é obrigatório o seguro de responsabilidade civil, destinado a cobrir danos causados a empregados da concessionária, da contratante e a terceiros, em decorrência da execução dos serviços contratados.

A concessionária deve contratar, ainda, seguros específicos para o transporte dos trens. Isso inclui seguro de transporte para os trens novos, desde o local de fabricação até as instalações da CPTM, e seguro para o deslocamento dos trens da Série 5000 e dos novos entre as instalações da CPTM e da concessionária, quando necessário. Durante essas operações, também se exige a contratação de seguro de responsabilidade civil operacional.

Nos casos de seguros patrimoniais, como os de transporte e de riscos nomeados, a beneficiária deve ser a proprietária dos trens, ou seja, a CPTM. Já nos seguros de responsabilidade civil, a beneficiária será a própria concessionária.

Todas as apólices devem conter cláusula obrigando a seguradora a informar, com no mínimo dez dias de antecedência, qualquer alteração relevante, como cancelamento, redução de cobertura, aumento de franquia ou diminuição dos valores segurados. Além disso, até o fim de janeiro de cada ano, a concessionária deve apresentar certificado de regularidade, comprovando que todos os prêmios vencidos foram pagos e que as apólices permanecem em vigor ou foram renovadas, com envio dos termos atualizados.

Sistema de Garantias

❖ Garantias do Poder Concedente

Para assegurar a pontualidade dos pagamentos da contraprestação pecuniária devida à concessionária, a estrutura contratual da PPP da Linha 11 – Coral estabelece um duplo mecanismo de garantias — uma real e outra pessoal — com cobertura conjunta de até R\$ 11.597.000,00 por mês (valor base nov/2009), reajustado anualmente pelo mesmo índice aplicável às contraprestações (atualmente IPC-FIPE, conforme o 3º Termo Aditivo).

A primeira camada de garantia é a **garantia real**, prestada pela CPTM, composta por direitos creditórios sobre a chamada **Receita Tarifária Centralizada**, arrecadada por meio do Sistema de Bilhetagem Eletrônica (SBE). Essa receita é segregada em conta vinculada, administrada por um agente de garantia, que tem poderes para transferir diretamente à concessionária o valor mensal garantido, em caso de inadimplemento. Essa operação independe de autorização da CPTM.

Se a garantia real for insuficiente para cobrir integralmente o valor mensal devido, a concessionária pode acionar a **garantia pessoal**, prestada pela Companhia Paulista de Parcerias (CPP), até o limite de R\$ 57.985.000,00 (também em valores base de novembro de 2009, reajustáveis anualmente). Essa fiança institucional funciona como camada complementar de proteção.

A contratualização dessa estrutura prevê que, em caso de atraso, a concessionária deve notificar formalmente a CPTM, que terá cinco dias úteis para regularizar o pagamento. Se não houver purgação da mora, considera-se caracterizado o inadimplemento. A partir desse momento, a

concessionária pode executar a garantia real. Persistindo um saldo remanescente, o valor restante pode ser exigido da CPP, mediante nova notificação formal.

Além disso, a CPP pode, a seu critério, substituir sua fiança por outras modalidades de garantia — como fiança bancária de banco de primeira linha, garantias de organismos multilaterais com rating AAA ou até outras formas de garantias reais ou pessoais, desde que aceitas pela concessionária.

Por fim, qualquer valor pago pela CPP no exercício da garantia pessoal poderá ser reembolsado posteriormente pela CPTM, conforme os termos de um contrato de contragarantia firmado entre as partes.

Essa estrutura robusta de garantias — envolvendo cessão fiduciária de receitas e fiança institucional — reforça a segurança contratual da PPP e mitiga o risco de inadimplemento por parte do poder público.

❖ **Garantias da Concessionária**

Para assegurar o cumprimento integral de suas obrigações, a concessionária CTRENS – Companhia de Manutenção deve manter, durante toda a vigência do contrato, uma garantia de execução contratual no valor inicial de R\$ 95.000.000,00, sob a forma de fiança bancária ou outro instrumento admitido contratualmente. Essa garantia tem como finalidade cobrir eventuais custos, despesas e penalidades decorrentes de inadimplemento contratual por parte da concessionária.

A garantia pode ser prestada por meio de caução em dinheiro, títulos da dívida pública, fiança bancária ou seguro-garantia — desde que previamente aprovados pela CPTM. Independentemente da modalidade escolhida, a concessionária deve assegurar que a garantia esteja sempre vigente, devidamente atualizada e compatível com os reajustes aplicados às contraprestações pecuniárias.

O contrato prevê que, caso o valor das multas ultrapasse o montante da garantia existente, a concessionária será responsável pela diferença e deverá repor o valor integral da garantia em até 48 horas após notificação formal. Além disso, a garantia será periodicamente reajustada, e a concessionária tem até cinco dias úteis após a aplicação do reajuste para complementar o valor.

A liberação da garantia ocorrerá de forma gradual, conforme o cumprimento de marcos contratuais importantes, desde que todas as obrigações correspondentes estejam devidamente atendidas e validadas pela contratante. A liberação segue a seguinte distribuição:

- 25% com a disponibilidade para operação comercial do 12º trem novo;
- 20% após apresentação dos instrumentos jurídicos que assegurem o financiamento e fornecimento dos 36 trens novos;
- 30% com a disponibilidade do 24º trem novo;

- 25% ao encerramento da concessão.

O descumprimento da obrigação de manter a garantia em sua integralidade, incluindo a renovação de prazos e o atendimento aos reajustes, poderá resultar em penalidades contratuais severas, inclusive a decretação de caducidade da concessão.

3.2.4.4 Linhas 11-Coral, 12-Safira e 13-Jade de Trens Urbanos - Lote Alto Tietê

A PPP do Lote Alto Tietê foi estabelecida para viabilizar a implantação, operação, conservação e manutenção de serviços de transporte ferroviário de passageiros nas linhas objeto da concessão, incluindo também a prestação do Serviço Expresso Aeroporto. A PPP está estruturada na modalidade de Concessão Patrocinada e foi formalizada em 21 de maio de 2025 entre o Estado de São Paulo, por meio da Secretaria de Parcerias em Investimentos (SPI), e a concessionária Trivia Trens S.A., com interveniência da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), do Metrô de São Paulo, da ARTESP e da Companhia Paulista de Parcerias (CPP).

O contrato, registrado sob o nº SPI 008/2025⁸, tem duração de 25 anos, contados a partir da data de eficácia, que se inicia após o cumprimento de condições previstas contratualmente. O valor estimado do contrato é de R\$ 14,3 bilhões, com previsão de investimentos abrangendo a construção, modernização, adequação e ampliação da infraestrutura das linhas e sistemas associados, além da operação comercial plena do sistema.

A fiscalização e regulação da concessão está a cargo da ARTESP, e o contrato conta com mecanismos de governança como o Comitê de Convivência e planos técnicos obrigatórios (ambiental, de desapropriações, de investimentos, entre outros). As garantias para pagamento da remuneração da concessionária incluem instrumentos prestados pela CPP, além da exigência de garantias de execução contratual.

Estrutura de Financiamento

A estrutura de remuneração da concessionária está ancorada em três componentes centrais: contraprestação pecuniária, aportes e receitas acessórias.

A contraprestação pecuniária é o principal mecanismo de remuneração contratual. Essa contraprestação remunera os investimentos realizados e os serviços prestados, sendo calculada com base em parâmetros definidos contratualmente e ajustada conforme o desempenho da concessionária. O detalhamento da composição, forma de cálculo, critérios de reajuste e limites está estabelecido no Anexo IX.

⁸ Disponível em: <https://www.parcerias.sp.gov.br/Parcerias/Projetos/Detalhes/187>. Acesso em: junho de 2025.

Complementarmente, o contrato prevê aportes financeiros públicos a serem repassados durante a fase de implantação do projeto. Esses aportes têm por objetivo custear parcialmente os investimentos iniciais, reduzindo a exposição da concessionária a riscos de financiamento e facilitando a bancabilidade da estrutura. A liberação dos recursos ocorre de forma condicionada, mediante comprovação de marcos físicos e financeiros, com a atuação de verificador independente. As regras específicas para sua aplicação e liberação constam igualmente do Anexo IX.

Por fim, a concessionária poderá auferir receitas acessórias decorrentes da exploração econômica de ativos e serviços associados à concessão, nos termos do Anexo XII. O contrato permite, ainda, a celebração de negócios públicos em parceria com o Estado. Quando a receita acessória ultrapassar 10% da contraprestação bruta anual, o excedente deverá ser compartilhado com o Poder Concedente conforme percentuais e fórmulas previamente definidas.

- **Contraprestações**

A remuneração da concessionária na PPP do Lote Alto Tietê será realizada por meio de uma **Contraprestação Pecuniária mensal**, devida a partir do início da fase de operação comercial. Essa contraprestação é composta por três parcelas principais: a **Contraprestação Fixa 1 (CPF1)**, a **Contraprestação Fixa 2 (CPF2)** e a **Contraprestação Variável (CPV)**. O valor final a ser pago a cada mês ainda pode ser ajustado por descontos contratuais e pelo reembolso de tributos específicos.

Contraprestação Fixa 1 (CPF1)

A CPF1 remunera os investimentos realizados pela concessionária nos chamados “Pacotes de Investimento”, previstos no Anexo IX.A do contrato. Essa parcela começa a ser paga a partir do momento em que a ARTESP certifica a conclusão substancial ou plena de cada pacote.

O valor mensal correspondente a cada pacote é calculado com base no valor presente indicado na proposta e distribuído ao longo do prazo remanescente da concessão. Caso a conclusão ocorra antes ou depois do cronograma, o número de parcelas não muda, mas o início dos pagamentos é ajustado para refletir o mês efetivo de entrega.

Contraprestação Fixa 2 (CPF2)

A CPF2 é uma parcela mensal fixa que remunera custos operacionais permanentes da concessionária. Ela é devida desde o início da operação comercial até o fim do contrato, mas depende da **disponibilidade das linhas** de transporte.

Considera-se que uma linha está disponível em um dia quando: (i) não houver interrupção superior a 60 minutos, (ii) nenhuma estação estiver fechada por mais de 60 minutos, e (iii) pelo menos 80% das viagens previstas forem realizadas. A CPF2 mensal é proporcional ao número de dias em que essas condições forem atendidas. Caso ocorram interrupções por eventos alheios à concessionária

(como força maior ou vandalismo), a indisponibilidade pode ser desconsiderada, mediante justificativa e validação pelo Verificador Independente.

Contraprestação Variável (CPV)

A CPV está atrelada à operação efetiva do sistema e corresponde à quantidade de quilômetros percorridos pelos trens, multiplicada pelo número de carros utilizados em cada viagem. Esse volume operacional (expresso em "carro-quilômetro") é registrado mensalmente por meio do SIGO – Sistema Informatizado de Gestão da Operação.

As linhas 11, 12, 13 e o Serviço Expresso Aeroporto possuem suas distâncias específicas definidas em contrato, o que permite calcular o total mensal de carro-quilômetros e, a partir disso, aplicar o preço unitário definido na proposta comercial para se chegar ao valor da CPV.

Do valor total da contraprestação bruta (a soma das três parcelas), aplicam-se dois descontos fixos: 1,90% a título de Ônus de Fiscalização e 1,90% para cobrir os custos com o sistema de arrecadação do Bilhete Único e da ABASP. A parcela variável também pode sofrer dedução de desempenho, conforme a qualidade do serviço avaliada pelo IQS (Indicador de Qualidade do Serviço). Quanto menor o desempenho, maior o desconto aplicado.

Além disso, a concessionária tem direito a reembolso dos tributos (ICMS, ISS, PIS e COFINS) incidentes sobre os pagamentos feitos ao operador subcontratado. Esse reembolso é feito com base em comprovações mensais, revisadas pela ARTESP, e é incorporado ao valor da contraprestação dois meses após o período de referência.

- **Aportes**

Os aportes públicos são componentes centrais da estrutura de financiamento da PPP do Lote Alto Tietê, funcionando como repasses diretos do Poder Concedente à concessionária para custeio parcial dos investimentos obrigatórios, especialmente na fase inicial da concessão.

O valor total previsto para aportes públicos no contrato é de R\$ 10.038.618.065,00 atualizado para a base de janeiro de 2025, conforme estabelecido na planilha do Anexo IX.

Esse valor corresponde à parcela do contrato que será paga como investimento público direto, desvinculado da operação comercial, sendo executado ao longo de um cronograma físico-financeiro.

Os aportes são pagos pela Secretaria de Parcerias em Investimentos do Estado de São Paulo diretamente à concessionária, com base em marcos de execução definidos. A liberação de cada parcela está condicionada à comprovação de que as etapas físicas e financeiras previstas foram efetivamente cumpridas, sendo exigida a validação por parte do Verificador Independente.

Cada liberação requer:

- Relatórios técnicos de avanço físico das obras;
- Documentação financeira das despesas incorridas;
- Certificação da regularidade da execução pela fiscalização contratual e pelo verificador.

Além disso, a liberação de valores está condicionada à inexistência de inadimplemento relevante por parte da concessionária e à manutenção das garantias contratuais.

- **Receitas Acessórias**

As receitas acessórias representam uma fonte complementar de remuneração para a concessionária, resultante da exploração econômica de bens, serviços e ativos vinculados direta ou indiretamente à concessão. O Anexo XII lista diversas atividades e ativos que podem ser explorados comercialmente, incluindo:

- Exploração de mídia publicitária (interna e externa aos trens, estações e áreas operacionais);
- Locação de espaços comerciais (em estações, terminais e áreas técnicas);
- Serviços de guarda-volumes e *lockers*;
- Instalação de antenas e infraestrutura de telecomunicações;
- Comercialização de *namings rights* de estações e trechos;
- Licenciamento de marcas ou produtos associados ao sistema;
- Exploração de energia excedente (comercialização ou compensação de créditos de geração distribuída);
- Serviços agregados à mobilidade urbana, como bicicletários, paraciclos, recarga elétrica, entre outros.

Também é permitida a estruturação de negócios públicos, isto é, projetos de exploração econômica mais complexos e integrados, envolvendo investimento adicional e partilha de riscos com o Poder Concedente.

A titularidade da receita acessória é da concessionária, desde que a atividade seja autorizada pelo Poder Concedente e observadas as regras de compatibilidade técnica, segurança, acessibilidade e preservação do serviço público principal.

Toda atividade deve ser previamente comunicada e autorizada, nos termos do Plano de Exploração de Receitas Acessórias, a ser apresentado pela concessionária e validado pelo Poder Concedente.

O contrato estabelece um mecanismo de compartilhamento de receitas acessórias, com o objetivo de alinhar os incentivos de geração de valor entre concessionária e Estado.

A lógica é a seguinte:

- A concessionária tem direito a 100% das receitas acessórias até o limite correspondente a 10% da contraprestação pecuniária bruta anual.
- A partir desse limite, os valores excedentes deverão ser compartilhados na proporção de 5% para o Poder Concedente e 95% para a Concessionária.

A fórmula de rateio pode ser revista ou atualizada com base em estudos de viabilidade, matriz de risco do negócio público ou por meio de termos aditivos específicos.

As receitas acessórias devem ser aplicadas preferencialmente na manutenção, operação e modernização do serviço concedido. O contrato veda atividades que:

- Prejudiquem a prestação do serviço público;
- Sejam incompatíveis com as normas de segurança, higiene ou acessibilidade;
- Afetem a integridade física da infraestrutura ou a experiência do usuário.

O Poder Concedente poderá suspender ou revogar a autorização de exploração de determinada atividade em caso de descumprimento dessas diretrizes.

Gestão de Risco

A alocação e a gestão de riscos na PPP do Lote Alto Tietê buscam distribuir os riscos entre as partes contratantes de acordo com a capacidade de cada uma de controlá-los, mitigá-los ou absorvê-los. O contrato e seus anexos estabelecem uma distribuição clara de atribuições, complementada por mecanismos de monitoramento, verificação e reequilíbrio econômico-financeiro.

A alocação de riscos foi estruturada com base nos seguintes princípios:

- A concessionária assume os riscos típicos da construção, financiamento, operação e manutenção do sistema, inclusive custos associados à indisponibilidade ou baixo desempenho.
- O Poder Concedente assume os riscos associados a fatores externos e não controláveis pela concessionária, como mudanças legislativas unilaterais, casos fortuitos, força maior e atos de autoridade pública.
- Os riscos compartilhados são objeto de reequilíbrio contratual, conforme regras previamente definidas.

Essa alocação visa incentivar o desempenho eficiente da concessionária, proteger o interesse público e reduzir o custo global do projeto, tornando-o financiável e atrativo para o setor privado.

Riscos da Concessionária

São de responsabilidade exclusiva da concessionária, entre outros:

- Risco de engenharia, projeto e construção;
- Risco de aquisição de equipamentos e materiais;
- Risco de atraso na entrega de obras por causas não atribuíveis ao Poder Concedente;
- Risco de operação, desempenho e disponibilidade do sistema;
- Risco de financiamento e variações de custos privados;
- Risco ambiental nas áreas sob sua posse ou gestão;
- Riscos trabalhistas, tributários, regulatórios e comerciais;
- Risco de inadimplemento de contratos com terceiros.

A concessionária também arca com o risco de obtenção e manutenção de licenças e autorizações não atribuíveis ao Estado, inclusive ambientais, exceto nos casos em que o próprio Poder Concedente tiver sido expressamente designado como responsável.

Riscos do Poder Concedente

Ficam sob responsabilidade do Estado:

- Risco de desapropriações, servidões e desocupações fundiárias;
- Riscos relacionados a mudanças legislativas ou normativas unilaterais que onerem o contrato;
- Riscos decorrentes de atraso no aporte público por falha administrativa ou orçamentária;
- Riscos de demanda tarifária (não assumidos pela concessionária neste projeto);
- Casos fortuitos e força maior, quando reconhecidos formalmente;
- Riscos associados a decisões de políticas públicas que alterem premissas básicas da concessão.

Em caso de ocorrência de tais eventos, o contrato prevê a aplicação dos mecanismos de reequilíbrio econômico-financeiro.

Riscos Compartilhados

Determinados riscos são compartilhados e exigem gestão conjunta ou previsão de compensações, tais como:

- Alterações nos custos ou cronograma decorrentes de interferências imprevistas em redes de infraestrutura urbana;
- Riscos de eventos geotécnicos relevantes não identificados nos estudos preliminares;
- Riscos de judicialização que afetem a execução contratual de forma substancial;
- Variações extraordinárias de preços (ex: insumos estratégicos), conforme limites estabelecidos em cláusulas específicas.

Nesses casos, aplica-se o procedimento de solicitação de reequilíbrio, com análise técnica, validação por verificador independente e eventual compensação, por meio de aumento ou redução da contraprestação, alteração de prazos ou outras medidas compensatórias.

Seguros

O contrato exige que a concessionária mantenha um conjunto robusto de seguros obrigatórios durante toda a concessão, como forma de mitigar riscos e garantir a continuidade dos serviços públicos. A responsabilidade pela contratação, manutenção e renovação das apólices é exclusiva da concessionária, devendo respeitar os requisitos de cobertura, valor segurado e qualificação das seguradoras.

O contrato prevê a inclusão do Poder Concedente como beneficiário ou co-segurado, conforme o caso. As apólices devem ter cláusulas de irrevogabilidade e inalterabilidade, sendo exigido que cubram riscos ordinários, extraordinários e catastróficos, como incêndios, alagamentos, vandalismo, entre outros.

Durante a fase de implantação, são exigidos:

- Seguro de riscos de engenharia;
- Seguro de responsabilidade civil por acidentes de trabalho e danos a terceiros;
- Seguro de equipamentos móveis e instalações temporárias.

Durante a fase de operação, exigem-se:

- Seguro patrimonial dos bens da concessão;
- Seguro de responsabilidade civil geral e do transportador;
- Seguro ambiental, conforme legislação vigente;
- Seguro de lucros cessantes ou interrupção de negócios, quando aplicável.

O contrato não especifica auditorias externas obrigatórias nem sanções específicas vinculadas exclusivamente ao descumprimento dessas obrigações securitárias, mas permite a aplicação de penalidades gerais em caso de inadimplemento.

Sistema de Garantias

❖ **Garantias do Poder Concedente**

A fim de assegurar o cumprimento de suas obrigações financeiras, especialmente os pagamentos referentes à Contraprestação Pecuniária e aos Aportes Públicos, o Poder Concedente assume compromissos robustos de garantia contratual, conforme estabelecido na Cláusula 53 do contrato e detalhado no Anexo IX. A estrutura de garantias é composta por diferentes instrumentos, organizados em três níveis principais: Recursos Mínimos Disponíveis, Garantia Multilateral e Garantias Complementares.

Recursos Mínimos Disponíveis

A partir do início da Fase de Operação Comercial, o Poder Concedente deve manter, mensalmente, o equivalente a seis parcelas da Contraprestação Pecuniária vigente como forma de garantia da sua adimplência. Esses recursos são apurados por meio do somatório de:

- Valores provenientes do Sistema de Arrecadação do Bilhete Único e da ABASP, transitados pela Conta Centralizadora no mês anterior;
- Montante vigente das Garantias Complementares e da Garantia Multilateral, se constituídas.

A ARTESP é responsável por verificar mensalmente a existência desses recursos. Em caso de insuficiência por períodos consecutivos (três, seis ou doze meses), a concessionária poderá exigir a constituição de garantias adicionais, suspender investimentos ou, no limite, rescindir o contrato. O contrato prevê, ainda, um prazo de 90 dias para recomposição dos recursos antes que essas prerrogativas possam ser exercidas.

Garantia Multilateral

A concessionária pode, a seu critério, solicitar à Companhia Paulista de Parcerias (CPP) a constituição de uma Garantia Multilateral junto a uma instituição financeira, no valor de até US\$ 100 milhões, com prazo de vigência de até 20 anos. Essa garantia deve ser de primeira demanda e irrevogável, e só poderá ser oferecida se forem atendidas as exigências da instituição garantidora e da instituição multilateral que ofereça a contragarantia.

A CPP cobra 0,2% ao ano sobre o valor garantido, a ser reembolsado pelo Poder Concedente por meio da Contraprestação Pecuniária do mês seguinte. Caso essa garantia seja executada por inadimplemento do Poder Concedente, os valores são repassados à Concessionária por meio da Conta de Livre Movimentação.

Garantias Complementares

Nos casos em que a Garantia Multilateral não seja viabilizada ou tenha sido executada e não recomposta, o Poder Concedente deve constituir Garantias Complementares no valor equivalente,

em reais, a US\$ 100 milhões (convertidos pela taxa PTAX da data de referência). Tais garantias podem ser estruturadas por meio de:

- Receitas patrimoniais ou recebíveis futuros do Poder Concedente;
- Depósitos em contas correntes específicas;
- Títulos de dívida pública ou privada com rating mínimo "AA-";
- Cotas de fundos de investimento de renda fixa;
- Fianças, seguros-garantia ou outros instrumentos financeiros;
- Ações de companhias abertas com liquidez compatível;
- Ou qualquer outro instrumento aceito pela Concessionária.

O valor dessas garantias também integra o cálculo dos Recursos Mínimos Disponíveis e poderá ser executado pela Concessionária em caso de inadimplemento nos pagamentos da Contraprestação Pecuniária. Caso se opte por determinadas modalidades de garantia, pode ser contratado um agente fiduciário para sua administração, às expensas da Concessionária.

❖ **Garantias da Concessionária**

Como forma de assegurar o fiel cumprimento de todas as obrigações contratuais, a concessionária da PPP do Lote Alto Tietê é obrigada a constituir e manter, ao longo de toda a vigência da concessão, uma Garantia de Execução, conforme previsto na Cláusula 55 do contrato.

Essa garantia deve cobrir:(i) multas aplicadas pela ARTESP e não pagas; (ii) indenizações devidas ao Poder Concedente ou à ARTESP por descumprimento de obrigações; (iii) demais valores devidos pela concessionária em razão do contrato, incluindo aqueles decorrentes de desequilíbrios econômico-financeiros ou do processo de desmobilização ao final da concessão.

A cobertura da Garantia de Execução varia ao longo das fases contratuais:

- **Durante a fase pré-operacional:** valor mínimo de 5% do valor estimado do contrato atualizado.
- **Durante a operação comercial até a conclusão dos investimentos:** o menor entre 10% do valor anual de intervenções nos três anos correntes ou o valor dos investimentos ainda não concluídos.
- **Após a conclusão plena dos investimentos:** 10% da remuneração prevista no penúltimo ano do contrato.
- **Nos dois últimos anos da concessão:** 5% do valor estimado do contrato atualizado.

O valor da garantia deve ser atualizado anualmente e ajustado em caso de revisões contratuais que alterem o valor estimado do contrato. A garantia poderá ser prestada nas seguintes modalidades: caução em dinheiro ou títulos públicos, seguro-garantia, fiança bancária, títulos de capitalização, ou combinação dessas.

A concessionária é integralmente responsável pela manutenção, renovação e eventual recomposição do valor da garantia, inclusive em caso de execução parcial. Se prestada por seguro, a apólice deve seguir rigorosamente a regulamentação da SUSEP, não podendo conter cláusulas que isentem a responsabilidade da concessionária por eventos cobertos.

A execução da garantia poderá ser feita pelo Poder Concedente ou pela ARTESP nos casos de inadimplemento, com base em decisão sancionatória. A não reposição do valor executado em até 20 dias úteis poderá resultar na retenção de valores da concessionária e, se persistente, na caducidade do contrato.

A garantia somente será liberada após a emissão do Termo Definitivo de Devolução, mediante comprovação de adimplemento integral de todas as obrigações financeiras perante o Poder Concedente e a ARTESP.

3.2.4.5 SIM - Sistema Integrado Metropolitano da RMBS (modal VLT)

A PPP do Sistema Integrado Metropolitano da Região Metropolitana da Baixada Santista (SIM RMBS) foi estruturada pelo Governo do Estado de São Paulo na modalidade de concessão patrocinada. O contrato, celebrado em 23 de junho de 2015, tem como objetivo a prestação de serviços públicos de transporte coletivo intermunicipal na Região Metropolitana da Baixada Santista, abrangendo os municípios de Bertioga, Cubatão, Guarujá, Itanhaém, Mongaguá, Peruíbe, Praia Grande, São Vicente e Santos. A parceria é gerida pela Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos, com a Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S.A. (EMTU/SP) atuando como ente gerenciador da concessão.

O projeto envolve a operação e manutenção dos serviços por meio de ônibus, Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) e outros modos de média e baixa capacidade, além do fornecimento de sistemas, veículos e infraestrutura operacional necessária. A concessão, firmada com a concessionária BR Mobilidade Baixada Santista S.A. – SPE, tem vigência de 20 anos e está dividida em duas fases principais: a Fase I, centrada no Trecho “A” (Barreiros – Valongo) com 27 estações, e a Fase II, correspondente ao Trecho “B” (Barreiros – Samaritá), com mais 4 estações.

O contrato prevê ainda a possibilidade de ampliação do escopo para incluir novos trechos e eixos estruturadores mediante termos aditivos, utilizando metodologia de fluxo de caixa marginal para mensuração da remuneração adicional. A PPP é respaldada por um conjunto robusto de cláusulas

contratuais, anexos técnicos e instrumentos de garantias públicas e privadas, com destaque para a atuação da Companhia Paulista de Parcerias (CPP) como fiadora do Poder Concedente.

O projeto se insere no esforço do Estado de São Paulo em estruturar soluções metropolitanas integradas para o transporte coletivo, com foco na melhoria da mobilidade urbana, eficiência operacional e qualidade dos serviços prestados aos usuários da Baixada Santista.

Estrutura de Financiamento

O valor estimado do contrato da Parceria Público-Privada do Sistema Integrado Metropolitano da Região Metropolitana da Baixada Santista (SIM RMBS) é de R\$ 5.581.463.837,60 (cinco bilhões, quinhentos e oitenta e um milhões, quatrocentos e sessenta e três mil, oitocentos e trinta e sete reais e sessenta centavos), conforme estabelecido na Cláusula 11. Esse valor representa o somatório das contraprestações públicas, das receitas tarifárias e das receitas acessórias, na data-base de 1º de novembro de 2014, conforme o Plano de Negócios apresentado pela concessionária.

A remuneração da concessionária BR Mobilidade Baixada Santista S.A. – SPE está estruturada nos termos da Cláusula 12, sendo composta por três parcelas distintas:

- **Parcela A:** Receita tarifária (pagamentos efetuados pelos usuários);
- **Parcela B:** Contraprestação pecuniária paga pelo Poder Concedente;
- **Parcela C:** Outras receitas, compreendendo receitas acessórias, alternativas ou de projetos associados.

Essas parcelas são combinadas na seguinte fórmula de apuração da remuneração mensal:

$$\text{REMUNERAÇÃO}_t = (\text{Parcela A}_t + \text{Parcela B}_t) \times [0,95 + 0,05 \times \text{QID}_t] + \text{Parcela C}_t$$

Onde:

- t: mês de referência;
- QID_t: Nota do Quadro de Indicadores de Desempenho (variando de 0 a 1), conforme Anexo 46.

Essa estrutura vincula 5% da remuneração ao desempenho da concessionária, avaliado mensalmente com base em indicadores de qualidade, pontualidade, disponibilidade e outros critérios definidos pela EMTU/SP. Se o QID for inferior a 1, a remuneração sofre reduções proporcionais, com desconto limitado a até 5% sobre as Parcelas A e B, incidindo especificamente sobre a Parcela B2 (modo VLT). Caso o QID fique igual ou abaixo de 0,5 por três meses consecutivos, há previsão de penalidade contratual.

- **Receita Tarifária**

A receita tarifária é um dos pilares centrais da remuneração da concessionária BR Mobilidade Baixada Santista S.A. – SPE, sendo identificada como a Parcela A da equação de remuneração prevista na Cláusula 12 do contrato. Ela corresponde aos valores pagos diretamente pelos usuários pela utilização do serviço público de transporte urbano coletivo intermunicipal na RMBS, nos termos da Cláusula 13.

A arrecadação tarifária tem início com a emissão da Ordem de Início do Serviço – Fase I (ônibus) ou da Declaração de Início da Operação Comercial do VLT – Fase I – Etapa I, o que ocorrer primeiro. A cobrança é feita de forma direta pela concessionária e considera os seguintes componentes:

- **Passageiros Exclusivos do SIM:** a concessionária faz jus à integralidade do valor da tarifa.
- **Passageiros Integrados (SIM <> Municipal):** a receita é partilhada com os municípios conveniados, nos termos dos convênios celebrados pelo Poder Concedente/EMTU/SP, conforme detalhado no Anexo 27.

As tarifas são definidas pelo Poder Concedente, conforme política tarifária vigente. Os valores iniciais (data-base 01/01/2014), expressos em reais, estão apresentados no contrato nos Anexos 2 e 10 e seguem uma lógica por faixa de distância.

- **Contraprestação**

Além da receita tarifária, a Concessionária tem direito ao recebimento de Contraprestação Pecuniária paga diretamente pelo Poder Concedente, conforme previsto na Cláusula 14. Esse pagamento inicia-se com a vigência do contrato e permanece ao longo da concessão, compondo-se de duas parcelas distintas:

Parcela B1 – Remuneração Contingente

A Parcela B1 compõe a parte mais dinâmica da contraprestação, funcionando como um mecanismo de ajuste financeiro e mitigação de riscos operacionais e regulatórios. É formada por três subcomponentes:

- **Parcela B1.a (IPK)** – Ativada a partir de um modelo de faixas de Índice de Passageiros por Quilômetro (IPK), calculado trimestralmente. Se o IPK real fica abaixo ou acima da referência contratual, é gerado um valor positivo (a ser pago pelo Poder Concedente) ou negativo (a ser devolvido pela Concessionária), conforme valores predefinidos por faixa e modal (VLT ou ônibus). Essa estrutura opera como mitigador do risco de demanda.
- **Parcela B1.b (Defasagem Tarifária)** – Corrige financeiramente a eventual diferença entre a tarifa pública efetivamente praticada e a tarifa contratual ajustada conforme fórmula paramétrica. Quando o reajuste não é implementado, a Concessionária é compensada pela

perda de receita. Se a tarifa pública for superior à contratual, há devolução. Esse componente protege contra riscos de descasamento tarifário por decisão do poder público.

- **Parcela B1.c (Gratuidade)** – Ativada quando a média móvel de gratuidade (por exemplo, estudantes ou idosos) supera ou fica aquém da referência contratual de 21,7%. Também resulta em compensação ou devolução proporcional à variação da receita líquida de gratuidades. É um instrumento que mitiga riscos de política tarifária social sem repasse automático na tarifa.

Esses três mecanismos são integrados, permitindo que as alterações temporárias nos padrões de demanda, estrutura tarifária e perfil de passageiros sejam parcialmente neutralizadas por reequilíbrios periódicos na remuneração da Concessionária.

Parcela B2 – Remuneração por Disponibilidade

A Parcela B2 remunera a Concessionária pela efetiva disponibilização de ativos operacionais vinculados ao modo VLT. Ela é composta por:

- **Parcela B2.a** – Remuneração pela disponibilização das estações operacionais entregues nas Fases II e posteriores, iniciada após a entrada em operação da Fase I. O valor é calculado com base em um preço unitário por estação operacional (R\$ 154.757,66, em valores de nov/2014) multiplicado pelo número de estações efetivamente disponíveis em cada mês.
- **Parcela B2.b** – Iniciada com a operação da Fase II, esta parcela remunera a Concessionária pela disponibilização das composições de VLT fornecidas. O valor mensal resulta do número de trens efetivamente em operação multiplicado pelo preço unitário contratual (R\$ 207.701,07 por trem, nov/2014).

Ambas as subparcelas possuem limite de pagamento mensal (240 e 204 meses, respectivamente), e podem sofrer ajustes conforme atrasos na entrega dos ativos.

- **Receitas Acessórias**

A Concessionária possui autorização para explorar receitas acessórias e empreendimentos associados à concessão, desde que estas atividades não comprometam a segurança operacional ou os padrões de qualidade do serviço público concedido. As fontes permitidas para geração dessas receitas incluem:

- O uso da faixa de domínio da concessão, com exceção da via férrea principal;
- A exploração comercial dos Terminais Metropolitanos;
- Contratos de publicidade firmados com terceiros, inclusive envolvendo a imagem institucional do SIM RMBS.

Essas explorações devem ocorrer indiretamente, por meio de terceiros contratados ou de subsidiária integral da Concessionária, com prévia aprovação da EMTU/SP e observância aos critérios técnicos e regulatórios estabelecidos no Anexo 44 do contrato.

A Concessionária é exclusivamente responsável por eventuais infrações legais ou regulatórias decorrentes das atividades acessórias, excetuando-se os casos em que o espaço utilizado tenha sido cedido ao próprio Poder Concedente ou à EMTU/SP.

Caso o faturamento bruto das receitas acessórias ultrapasse 2% da receita tarifária anual, o valor excedente deve ser compartilhado com o Poder Concedente, da seguinte forma:

- O Poder Concedente terá direito a 25% do valor que exceder os 2%, por meio de encontro de contas trimestral com a Concessionária;
- O valor será apurado com base em demonstrativos de resultados, balancetes contábeis e contratos firmados com terceiros, apresentados conforme exigido na Cláusula 21 do contrato.

Também está previsto que os contratos de exploração não podem ultrapassar o prazo da concessão, salvo autorização expressa da EMTU/SP. Ao final do contrato, a concessionária deve entregar as áreas livres e desobrigadas de quaisquer ônus ou direitos.

Gestão de Risco

A gestão de riscos na PPP do Sistema Integrado Metropolitano da Região Metropolitana da Baixada Santista (SIM RMBS) segue os princípios de alocação eficiente de responsabilidades definidos na Cláusula 27 do Contrato de Concessão. O modelo contratual estabelece, de forma clara, os riscos atribuídos exclusivamente à Concessionária, ao Poder Concedente e os riscos compartilhados, prevendo mecanismos de mitigação e, quando aplicável, recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

Riscos de Responsabilidade da Concessionária

A Concessionária é exclusivamente responsável pelos riscos inerentes à execução do contrato, exceto quando expressamente disposto em contrário. Entre os riscos de sua alçada, destacam-se:

- Riscos operacionais e tecnológicos, relacionados à operação, manutenção e desempenho dos sistemas e veículos;
- Riscos financeiros, decorrentes de variações em custos operacionais ou de financiamento;
- Riscos ambientais e de licenciamento, quando atribuíveis a trechos e obrigações sob responsabilidade da Concessionária;
- Riscos regulatórios, inclusive efeitos de políticas públicas não compensáveis nos termos contratuais;

- Riscos trabalhistas e civis, incluindo greves, dissídios coletivos e danos a terceiros;
- Riscos de desempenho, vinculados ao não atingimento dos indicadores estabelecidos no Anexo 46;
- Riscos relacionados ao cronograma, incluindo eventuais atrasos não imputáveis ao Poder Concedente.

Esses riscos não geram direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro e devem ser mitigados por meio de medidas gerenciais e operacionais adotadas pela Concessionária, conforme suas obrigações contratuais.

Riscos Compartilhados

Alguns riscos são mitigados por mecanismos contratuais específicos, ainda que formalmente atribuídos à Concessionária:

- O risco de demanda inferior à projetada é assumido pela Concessionária, mas é mitigado por meio da **Parcela B1.a (IPK)** da contraprestação, que compensa variações no índice de passageiros por quilômetro transportado.
- O risco de descasamento entre a tarifa pública e a tarifa contratual é tratado por meio da **Parcela B1.b (Defasagem Tarifária)**.
- Variações no percentual de gratuidades são consideradas na **Parcela B1.c (Gratuidade)**, com compensações quando ultrapassado o patamar contratual de referência.
- **Riscos de Responsabilidade do Poder Concedente**

Ao Poder Concedente cabem os riscos relacionados à infraestrutura básica e ao ambiente institucional, incluindo:

- A constituição, implantação e entrega dos Bens Públicos, conforme cronograma dos Anexos 12 (Fase I) e 37 (Fase II);
- A obtenção de licenças ambientais necessárias para as fases do projeto sob sua responsabilidade;
- Eventuais atrasos nas obras ou na entrega de sistemas sob responsabilidade direta do Poder Concedente, conforme reconhecido no Termo Aditivo nº 1.

Além disso, a Cláusula 44 prevê a exclusão de responsabilidade por caso fortuito e força maior, com tratamento específico para seus efeitos na execução das obrigações contratuais.

A entrega dos Bens Públicos requer a emissão de Termo de Certificação por parte de certificadora independente contratada pela Concessionária, nos termos da Cláusula 30. Esse processo funciona como mecanismo de controle técnico que reforça a gestão de risco patrimonial e operacional.

Seguros

A estrutura de seguros do SIM RMBS está disciplinada na Cláusula 34 do contrato e tem por objetivo garantir cobertura adequada para os riscos operacionais, patrimoniais e contratuais da concessão. As apólices devem resguardar a continuidade dos serviços e a integridade dos ativos públicos e privados envolvidos na execução do projeto.

A responsabilidade pela contratação, manutenção e atualização das apólices é integralmente da Concessionária, que deve apresentar à EMTU/SP os certificados, comprovantes de pagamento e demais documentos comprobatórios no prazo de até 15 dias após a contratação ou renovação.

A Cláusula 34.2 estabelece que os seguros obrigatórios incluem, no mínimo:

- **Seguro de responsabilidade civil:** cobertura para danos corporais e materiais a terceiros decorrentes da operação;
- **Seguro patrimonial:** para proteção dos ativos afetos à concessão, incluindo estações, sistemas, veículos e instalações;
- **Seguro de transporte e circulação da frota:** aplicável a ônibus e composições do VLT;
- **Seguro de riscos de engenharia:** durante a implantação de obras sob responsabilidade da Concessionária;
- **Seguro contra lucros cessantes ou perda de receita:** relacionado à interrupção dos serviços ou queda na arrecadação.

As apólices devem prever como beneficiários o Poder Concedente e/ou a EMTU/SP, conforme o tipo de cobertura, assegurando a proteção do interesse público em caso de sinistros. É exigido que os seguros sejam contratados com seguradoras devidamente habilitadas pela SUSEP. Os contratos podem ser auditados pela EMTU/SP e devem observar os parâmetros definidos no contrato quanto à abrangência, cobertura mínima e vinculação à execução das obrigações contratuais.

O descumprimento das obrigações securitárias pode ensejar penalidades, inclusive a execução da garantia de execução (Cláusula 32) e, nos casos mais graves, a caducidade da concessão (Cláusula 46).

Sistema de Garantias

❖ Garantias do Poder Concedente

A Cláusula 33 do contrato estabelece que o Poder Concedente se obriga a assegurar, em cada exercício, a inclusão na proposta orçamentária anual de dotação específica vinculada à Secretaria de Transportes Metropolitanos, em valor suficiente para suportar o pagamento da Parcela B – Contraprestação. Essa dotação não poderá ser reduzida, restringida ou contingenciada.

Como instrumento adicional, a Companhia Paulista de Parcerias – CPP atua como fiadora solidária do Poder Concedente no pagamento de até seis parcelas mensais da Parcela B, correspondente às subparcelas B1 e B2. Essa obrigação solidária é garantida por penhor sobre cotas do fundo de investimento “BB CPP Projetos”, administrado pela BB DTVM, do qual a CPP é cotista exclusiva.

O número de cotas empenhadas deve ser suficiente para cobrir o valor projetado da obrigação solidária no primeiro mês de operação comercial do VLT – Etapa I, trazido a valor presente com base na taxa de rendimento projetada do fundo, considerada, no mínimo, equivalente à variação estimada da Selic.

Esse penhor deve ser ajustado:

- Anualmente, na data de reajuste da Contraprestação;
- Com antecedência mínima de 30 dias do início das Etapas II e III da Fase I, e da Fase II.

Em caso de inadimplemento do Poder Concedente, a Concessionária poderá acionar a fiança prestada pela CPP 10 dias após o vencimento da obrigação, concedendo-se mais 5 dias úteis para pagamento espontâneo. Persistindo o inadimplemento, a Concessionária poderá solicitar ao Banco do Brasil, na qualidade de Agente de Garantia, o resgate das cotas empenhadas e a transferência dos recursos para conta de livre movimentação da Concessionária.

Caso a CPP efetue o pagamento, poderá solicitar ao Poder Concedente o ressarcimento no prazo de 30 dias. Se não houver ressarcimento, o valor será acrescido de juros com base na Selic pro rata temporis. Após o ressarcimento, a CPP deve recompor o penhor no valor correspondente.

A CPP poderá, com anuência da Concessionária, substituir a garantia real por fiança bancária prestada por instituição financeira entre as 50 maiores do país (por ativo total), ou por garantias prestadas por organismos multilaterais com classificação de risco AAA ou equivalente.

Na hipótese de esgotamento da Garantia Real por falta de recomposição, o Poder Concedente deverá, no prazo de 15 dias, apresentar alternativas para reposição da garantia. Enquanto isso não ocorrer, fica suspensa por até dois meses a cobrança prevista no item 12.4.1 do contrato. Ainda, a Secretaria de Transportes Metropolitanos, a Secretaria de Planejamento e a Secretaria da Fazenda deverão, em até 30 dias, apresentar justificativas ao Conselho Gestor do Programa de PPPs, detalhando o inadimplemento e as medidas para sua solução.

Se o inadimplemento persistir por mais de seis meses, a Concessionária poderá, mediante solicitação formal, rescindir o contrato, sem prejuízo da continuidade dos serviços até o prazo de transição definido pelo Poder Concedente.

❖ **Garantias do Poder Concedente**

Nos termos da Cláusula 32, a Concessionária prestou garantia de execução contratual no valor de R\$ 33.631.973,00, equivalente a 5% do valor previsto para os investimentos nos modos ônibus e VLT, conforme data-base de 01/11/2014 e valores do Plano de Negócios.

A liberação progressiva da garantia ocorre da seguinte forma:

- 30% com o cumprimento da mobilização de frota de ônibus e garagens da Fase I, podendo ocorrer de forma proporcional;
- 20% com o início da operação global da Fase II;
- Os 50% remanescentes (R\$ 16.815.986,50, devidamente reajustados conforme Cláusula 17), permanecem vinculados até a assinatura do Termo de Devolução Definitivo do SIM.

A garantia tem vigência mínima de 12 meses e deve ser continuamente renovada durante todo o contrato. Quando prestada por seguro-garantia, a apólice deve ser emitida por seguradora autorizada a operar no Brasil.

A garantia pode ser utilizada para:

- Ressarcir custos suportados pelo Poder Concedente em decorrência de inadimplemento da Concessionária;
- Pagar multas contratuais aplicadas à Concessionária.

Caso haja reajuste da Contraprestação ou da Tarifa, nos termos das Cláusulas 15 e 16, a Concessionária deverá complementar a garantia em até 30 dias corridos, mantendo a proporção contratual.

Se o valor das multas superar a garantia, a Concessionária deverá arcar com a diferença e repor integralmente o valor garantido em até 48 horas da notificação, sob pena de cobrança judicial.

As garantias não podem conter ressalvas ou cláusulas que dificultem sua execução, e a Concessionária poderá substituí-las por outras modalidades, com anuência prévia do Poder Concedente. A ausência de manutenção integral da garantia poderá ensejar penalidades contratuais, inclusive a caducidade da concessão, conforme a Cláusula 46.