

Ao Conselho do Programa de Parcerias Estratégicas de Pernambuco – CPPPE

Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação de Pernambuco – SEDUH

Estr. do Barbalho, 889-A, Iputinga, Recife - PE, CEP: 50.690-000.

At.: **Ilmo. Marcelo Bruto da Costa Correia**
Secretário de Desenvolvimento Urbano e Habitação

Assunto: Requerimento - 3º Pleito de Revisão
do Equilíbrio Econômico-Financeiro do
Contrato de Concessão CGPE nº 001/2006.

Anexos:

- ✓ Anexo I – Projeção de Tráfego (Anexo X do Edital);
- ✓ Anexo II – PNR 1 (Perda do abaixo 70%);
- ✓ Anexo III – Relatório de Auditoria – Ofício 30/2019 – SEDUH;
- ✓ Anexo IV – Carta PC 077/2019 – Resposta à Auditoria;
- ✓ Anexo V – Relatório de Análise Dezembro de 2019 – Ofício 038/2020 – SET/SEINFRA-PE;
- ✓ Anexo VI – PNR 2 (Desobrigação de Aportes FSA);
- ✓ Anexo VII – Parecer PGE nº 583/2018 (Rito);
- ✓ Anexo VIII – PNR 3 (Aporte pelo PC – Abaixo de 70%);
- ✓ Anexo IX – PNR 4 (variação da TBP-Tarifa básica);
- ✓ Anexo X – Parecer Jurídico Portugal Ribeiro.

Prezado,

Cumprimentando-o cordialmente, a Concessionária Rota dos Coqueiros S. A. ("Concessionária ou "CRC") vêm através desta, com fulcro no Contrato de Concessão Patrocinada CGPE nº 001/2006 ("Contrato"), Cláusulas 27 e 28 e demais a serem mencionadas, apresentar o presente Requerimento com o pedido de Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro ("3º Pleito de Reequilíbrio" ou "Reequilíbrio"), apresentando ao Poder Concedente os eventos de desequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, a partir da proposta ao certame – Edital sob a modalidade Concorrência nº 001/2006 ("Edital"), devidamente fundamentado, justificando as ocorrências dos fatos que caracterizaram os desequilíbrios sentidos por esta Concessionária, a seguir:

I. FATOS ENSEJADORES DA RECOMPOSIÇÃO DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DO CONTRATO DE CONCESSÃO PATROCINADA ("PPP") CGPE 001/2006:

a. VOLUME DE TRÁFEGO DE VEÍCULOS REAL ABAIXO DE 70% (SETENTA POR CENTO) X TRÁFEGO PROJETADO EM CERTAME EDITALÍCIO ("CONCORRÊNCIA 001/2006"):

É previsível que durante a execução do Contrato de Concessão ocorram eventos que suscitem solicitação de reequilíbrio, nesse tema específico, colocamos no bojo a recomposição do volume de tráfego classificado como abaixo de 70% (setenta por cento) do projetado, "ANEXO X – *Projeção de Tráfego*", do Edital (Anexo I).

Para essa situação, o Contrato dedicou especial atenção quanto as hipóteses em que houvesse obrigações de compartilhamento de riscos entre Concessionária e Concedente, em sua Cláusula 28 – Risco do Volume de Tráfego na Rodovia, descrevendo sistematicamente a matriz de riscos de volume de tráfego, conforme abaixo transcrito:

[...]

*"28.2.2. **Ocorrendo variações de tráfego, a maior**, verificadas na faixa acima de 110% (cento e dez por cento) e até 130% (cento e trinta por cento), inclusive, 50% (cinquenta por cento) das correspondentes RECEITAS DE PEDÁGIO serão aplicados no FUNDO SÓCIO-AMBIENTAL, como contribuição complementar, e os outros 50% (cinquenta por cento) serão compartilhados entre a CONCESSIONÁRIA e o CONCEDENTE, na proporção de 50% (cinquenta por cento) para cada uma das PARTES.*

28.2.2.1. A parte das receitas excedentes *que couber ao CONCEDENTE, em razão da variação de tráfego a maior, será compensada mediante a redução*

proporcional no valor da CONTRAPRESTAÇÃO ADICIONAL À TARIFA a ser paga à CONCESSIONÁRIA, quando for o caso.

28.2.2.2. Quando à parte das receitas excedentes que couber ao CONCEDENTE, em razão da variação de tráfego a maior, for maior que a CONTRAPRESTAÇÃO ADICIONAL À TARIFA prevista, **o valor excedente à CONTRAPRESTAÇÃO ADICIONAL À TARIFA será revertido ao CONCEDENTE.**

28.2.3. Ocorrendo variações de tráfego a maior, verificadas acima de 130% (cento e trinta por cento), 10% (dez por cento) das correspondentes RECEITAS DE PEDÁGIO serão aplicados no FUNDO SÓCIO-AMBIENTAL, como contribuição complementar, e os outros 90% (noventa por cento) serão compartilhados entre a CONCESSIONÁRIA e o CONCEDENTE, na proporção de 50% (cinquenta por cento) para cada uma das PARTES, aplicando-se o disposto nos subitens 28.2.2.1. e 28.2.2.2. acima.” (grifos nossos)

Do exposto, pode-se entender que a regra, tanto para (i) excessos quanto para as (ii) perdas, o primeiro vem sendo realizado pela CRC sempre que identificado e consequentemente repassados ao Poder Concedente, e o segundo determinando o mecanismo de como devem ser compartilhados, pelo Concedente, os déficits quando aferidos.

Por conseguinte, com a celebração do 4º Termo Aditivo ao Contrato, em 31/05/2019, dentre os assuntos trazidos e convencionados restou inequívoca a interpretação quanto aos dispositivos contratuais já estabelecidos, com a recepção da redação complementar sobre o **equilíbrio das perdas abaixo de 70%** (setenta por cento), logo, concluindo que:

[...]

“CONSIDERANDO que **o item 28.2.6 da Cláusula 28 do Contrato de Concessão determina a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato em caso de perda de receita decorrente da ocorrência de variações de tráfego abaixo de 70%** (setenta por cento) do volume projetado, indicado no ANEXO X – PROJEÇÃO DE TRÁFEGO, do EDITAL;”

Nesse sentido, o conteúdo acima mencionado apenas confirma a forma de prosseguir quando da ocorrência do volume de tráfego abaixo 70% (setenta por cento), imputando responsabilidade ao Poder Concedente, por inteligência do item 28.2.6, que trata da compensação mediante o mecanismo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, abaixo:

[...]

*“28.2.6. **Ocorrendo variações de tráfego a menor**, verificadas **abaixo de 70%** (setenta por cento), as correspondentes perdas de RECEITAS DE PEDÁGIO **serão de responsabilidade do CONCEDENTE, mediante a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro deste CONTRATO**, conforme previsto na Cláusula 27 deste CONTRATO.”*

Com base nessa compreensão já pacificada entre Concessionária, Concedente e Agência de Regulação de Pernambuco – ARPE, decorre o direito de a CRC propor recomposição de forma que se veja reequilibrada as perdas aferidas e compreendidas no período entre julho/2019 a junho/2020. Atualmente, a soma do valor, no aludido período, corresponde a quantia de R\$ 5.101.080,93 (cinco milhões, cento e um mil, oitenta reais e noventa e três centavos), atualizados pela variação do IPCA do período, expressando a equivalência de R\$ 2.470.332,15 (dois milhões, quatrocentos e setenta, trezentos e trinta e dois reais e quinze centavos) se colocados em moedas corrente de dezembro de 2005.

Por essa razão, conferidos os institutos ora evocados, apresenta-se o Plano de Negócios da Rodovia (“PNR”) (Anexo II) com os valores de perda e período descritos, que individualmente desequilibrou a Taxa Interna de Retorno¹ (“TIR”), sendo a redução de 10,754134125%, passando para 10,641479025%.

Dessa forma, para que ocorra a recomposição, de maneira a restabelecer os valores reais apresentados em proposta da TIR, e se considerado os efeitos isolados na TBP haveria a necessidade de um aumento de 1,93% (um por cento e noventa e três décimos de percentual), alterando dos atuais R\$ 3,0301 em Dias Úteis e R\$ 4,5451 no Final de Semana/Feriado, para R\$ 3,0885 em Dias Úteis e R\$ 4,6328 em Final de Semana/Feriados, com efeitos considerados a partir de 14/06/2021, data em que há previsão contratual para o reajuste anual pela inflação (IPCA). Os efeitos isolados da perda de receita por tráfego abaixo de 70% (setenta por cento) estão apresentados na Planilha no Anexo II.

b. DESOBRIGAÇÃO DO APORTE PARA O FUNDO SOCIOAMBIENTAL (“FUNDO” OU “FSA”) PREVISTO NO PNR.

Dentre as várias nuances contratuais da Concessão, restou pactuada a criação de um Fundo Socioambiental, a ser mantido com os recursos fixados na Proposta Econômica para o Programa de Gestão Social (PGS) e Programa de Gestão Ambiental (PGA), parte integrante do processo licitatório. Os assuntos ligados ao Fundo Socioambiental ganharam

¹ Taxa Interna de Retorno é uma taxa de desconto hipotética que, quando aplicada a um Fluxo de Caixa, faz com que os valores das despesas, trazidos ao valor presente, seja igual aos valores dos retornos dos investimentos, também trazidos ao valor presente.

destaque nas tratativas entre Concessionária e Poder Concedente, de forma que vem sendo tratados, os necessários esclarecimentos da Cláusula 29 do Contrato, na busca de colocar de maneira transparente, adequada e razoável as obrigações que sobrevierem do Fundo Socioambiental.

No que se refere aos recursos que deveriam constituir o Fundo, a Cláusula 29.2 estabelece que os mesmos deveriam ser compostos pelos valores fixados na proposta econômica (“PNR”), tidos como recursos mínimos operacionais acrescidos das contribuições complementares, oriundos do excesso de receita verificada nas variações do tráfego na rodovia previstas nas Cláusulas 28.2.2 e 28.2.3, abaixo:

[...]

“29.2 Os recursos disponibilizados para o FUNDO SÓCIO-AMBIENTAL serão aqueles fixados na PROPOSTA ECONÔMICA da CONCESSIONÁRIA, tidos como recursos mínimos operacionais, mais as contribuições complementares, por excesso de receita, conforme previsto nos itens 28.2.2. e 28.2.3., deste CONTRATO.

[...]

28.2.2. Ocorrendo variações de tráfego, a maior, verificadas na faixa acima de 110% (cento e dez por cento) e até 130% (cento e trinta por cento), inclusive, 50% (cinquenta por cento) das correspondentes RECEITAS DE PEDÁGIO serão aplicados no FUNDO SÓCIO-AMBIENTAL, como contribuição complementar, e os outros 50% (cinquenta por cento) serão compartilhados entre a CONCESSIONÁRIA e o CONCEDENTE, na proporção de 50% (cinquenta por cento) para cada uma das PARTES.

[...]

28.2.3. Ocorrendo variações de tráfego a maior, verificadas acima de 130% (cento e trinta por cento), 10% (dez por cento) das correspondentes RECEITAS DE PEDÁGIO serão aplicados no FUNDO SÓCIO-AMBIENTAL, como contribuição complementar, e os outros 90% (noventa por cento) serão compartilhados entre a CONCESSIONÁRIA e o CONCEDENTE, na proporção de 50% (cinquenta por cento) para cada uma das PARTES, aplicando-se o disposto nos subitens 28.2.2.1. e 28.2.2.2. acima.”

Conforme colocado nas Cláusulas acima, e rememorando o histórico contratual, a Concessionária sempre observou os critérios elencados, e, mensalmente, respeitou a previsão da matriz de compartilhamento de risco do volume de tráfego, efetivando os repasses ao Poder Concedente e ao FSA correspondente às suas partes nos equivalentes excedentes de receita de pedágio, tudo nos moldes definidos no Contrato, conforme o desempenho do tráfego, contudo, nas oportunidades de aferição de receita excedente, nunca foi deixado de realizar as devidas transferências dos percentuais de excedentes previstos das Cláusulas 28.2.2 e 28.2.3 para conta específica e exclusiva do FSA,

naturalmente destinando os específicos recursos às finalidades contratuais de execução do PGA e PGS.

Bem, atualmente, e em razão do emprego coletivo de esforços, entre Concessionária e Poder Concedente, já foi recepcionado no 5º Termo Aditivo a Cartilha de Prestação de Contas 2020, que contém orientações na forma transmitir as informações financeiras, mês a mês, inclusive já seguido pela Concessionária, assim como a abertura de conta corrente específica, para movimentações financeiras relacionadas ao Fundo.

Ocorre que, após recomendações contidas no Relatório de Auditoria promovido pela Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação – SEDUH, conforme Ofício 30/2019 – SEDUH (Anexo III), recebido em 27/08/2019, dentre os apontamentos, ficou indicado a posição de inadimplência da CRC com vistas a ausência dos aportes anuais não realizados pela Concessionária para os Programas Ambientais e Sociais (“PGA” e “PGS”), este a título do valor projetado no PNR, a monta de R\$ 55.000,00 (cinquenta e cinco mil reais) anual. O aludido apontamento se refere ao período de 2010-2018 que, somando-se, revela o valor de R\$ 495.000,00 (quatrocentos e noventa e cinco mil reais).

Subsequentemente, a Concessionária realizou resposta aos achados do Relatório supramencionado, por meio da Carta PC 077/2019 (Anexo IV), protocolizada em 11/09/2019, aduzindo que os procedimentos adotados na gestão do FSA se deram com o alinhamento prévio entre o Concedente e CRC, todavia, novamente reiterada a posição de devedora da Concessionária no Relatório de Análise Dezembro de 2019, elaborado pela SEDUH e encaminhado pela Secretaria de Infraestrutura e Recursos Hídricos – SIRH, através do Ofício nº 038/2020 – SET/SEINFRA-PE, em 22/01/2020 (Anexo V).

De acordo com o que foi visto, o Contrato, em sua acepção, não conseguiu/consegue definir com exatidão as obrigações decorrentes da execução dos projetos voltados ao FSA, sendo um ponto de grande sensibilidade na condução e continuidade dos programas. Consequentemente, não há outra conclusão senão a de prejuízo à manutenção de excesso de critérios oriundas da condução do Fundo. Dessa forma, resta a imperiosa necessidade em reconfigurar o modelo de gestão e alimentação financeira do FSA por não corresponder mais ao cenário econômico do qual foi estimado.

Permitir a continuidade no modelo atualmente praticado “ameaça” a lógica econômica da matriz de risco que foi transposta à contratação desta PPP, que experimenta um “teste de força” em razão da onerosidade causada à Concessionária. Outro fator é nodal: a dificuldade em categorizar o Fundo Socioambiental nos modelos dogmáticos existentes. Nesse contexto, há necessidade de se fazerem opções (pelo menos nesse

assunto), indo além da margem contratual, especialmente por parte do Concedente, para que haja o restabelecimento proporcional e acertado do equilíbrio econômico-financeiro.

Logo, entendemos que os aportes anuais previstos, dos quais, se acumulados pelo período da operação da Concessão, somados totalizam o importe de R\$ 1.650.000,00 (um milhão, seiscentos e cinquenta mil reais) em moeda de Dezembro de 2005, conforme previsão no Plano de Negócios da Rodovia – PNR ao longo do período de Concessão, podem não representar a melhor situação financeira, além de, em função do baixo tráfego de veículos – já de conhecimento deste Concedente, não representar o adequado enquadramento econômico vivido pela Concessionária no cenário crítico de crise financeira, inclusive recentemente agravado por uma pandemia em escala global. Dessa maneira, poderá ser equivocada a permanência dessa anualidade pela Concessionária no que se refere aos aportes.

Cabe destacar que, ao longo dos 10 (dez) anos de operação e existência do Fundo Socioambiental, a Concessionária desenvolveu projetos de grande relevância para os municípios de Cabo de Santo Agostinho e Jaboatão dos Guararapes. Com programas socioambientais, estabelecidos contratualmente como Programa de Gestão Ambiental – PGA² e Programa de Gestão Social – PGS³, Cláusulas 14 e 15 respectivamente, a Concessionária alcançou destaques em projetos, a exemplo do “Via Escola” que contribuiu para a formação continuada de professores e educadores, com foco na redução do analfabetismo funcional. Em parceria com o Instituto Chapada (ICEP), o projeto foi implantado em 12 (doze) escolas públicas municipais de Cabo de Santo Agostinho e Jaboatão do Guararapes, e contemplou a formação de cerca de 300 (trezentos) professores e aproximadamente 3,5 mil (três mil e quinhentos) alunos do Ensino Fundamental I, por esse impacto muito positivo nos números de educação, contribuiu para o avanço do IDEB

² **CLÁUSULA 14 – PROGRAMA DE GESTÃO AMBIENTAL**

14.1. É de responsabilidade da CONCESSIONÁRIA requerer, custear e obter, em tempo hábil, todas as licenças e autorizações necessárias ao exercício de todos os programas e subprogramas ambientais contidos no PROGRAMA DE GESTÃO AMBIENTAL, a ser estruturado nos termos do PLANO DE NEGÓCIOS DA RODOVIA.

14.1.1. Será de responsabilidade da CONCESSIONÁRIA o atendimento, em tempo hábil, de todas as providências exigidas pelos órgãos competentes, nos termos da legislação vigente, para a CONCESSÃO PATROCINADA, relativas à obtenção das licenças necessárias ao pleno exercício de suas atividades, correndo por sua conta as despesas correspondentes.

14.1.2. A CONCESSIONÁRIA deverá informar de imediato ao CONCEDENTE caso quaisquer das licenças a que se refere este item lhe sejam retiradas, caduquem, sejam revogadas ou por qualquer motivo deixem de operar os seus efeitos, indicando desde logo quais medidas tomou e/ou irá tomar para repor tais licenças.

14.2. A CONCESSIONÁRIA apresentará ao CONCEDENTE, com a periodicidade que este determinar, relatório sobre os impactos ambientais decorrentes da execução dos SERVIÇOS DELEGADOS e SERVIÇOS COMPLEMENTARES, bem como das ações tomadas para a sua eliminação ou minimização.

14.3. O CONCEDENTE acompanhará e apoiará a CONCESSIONÁRIA na obtenção da Licença de Instalação da RODOVIA, agilizando e priorizando os processos relacionados a sua obtenção junto à entidade de controle ambiental do Estado.

³ **CLÁUSULA 15 – PROGRAMA DE GESTÃO SOCIAL**

15.1. Caberá à CONCESSIONÁRIA implementar o PROGRAMA DE GESTÃO SOCIAL, conforme indicado no PLANO DE NEGÓCIOS DA RODOVIA.

nos municípios de Cabo de Santo Agostinho e Jaboatão dos Guararapes atingindo, em 2017, a meta que só estava prevista para 2020. A metodologia de execução do projeto elaborada pelo ICEP foi entregue ao Governo do Estado em 2018.

Além do Projeto “Via Escola”, o Programa “Reserva da Cidadania”, executado entre os anos de 2013 a 2017, teve sua notável colaboração para o desenvolvimento local e sustentável na Reserva do Paiva e praias circunvizinhas do Cabo de Santo Agostinho, além de ter demonstrado a melhoria das condições de vida da população, da ocupação e renda, desenvolvimento da cultura da cooperação para mais de 600 (seiscentos) beneficiários e o fomento ao empreendedorismo local, através de ações de capacitação, finanças solidárias e comercialização para mais de 20 (vinte) empresários da região.

Como sabido, com a mudança de cenário econômico nacional a partir do final de 2015, não seria diferente os impactos no Estado de Pernambuco, implicando numa curva de tráfego real abaixo do tráfego previsto em Contrato, passando a Concessionária a operar com uma redução significativa nas receitas de pedágio, desde então. Consequentemente, os excedentes de receita foram diminuindo, especialmente nas previsões em dias de semana, afetando os repasses de excedentes ao FSA. No entanto, com a gestão eficiente realizada pela CRC foram possíveis ser mantidas ações do PGA e PGS, somente com os recursos de excedentes de receita nas proporções previstas em contrato, demonstrando a possibilidade de execução do PGA e PGS com recursos originários de excedentes de tráfego.

Diante do exposto, solicitamos a análise deste Concedente para conceder a desobrigação dos aportes anuais desta Concessionária previstos no PNR, mantendo-se somente o compartilhamento de excesso de receita quando ocorrer, conforme itens contratuais 28.2.2 e 28.2.3, como já vem ocorrendo nos últimos 10 (dez) anos de operação. E dessa forma, a obrigatoriedade da CRC em cumprir o PGA e PGS previstos em Contrato, bem como as demais obrigações da Cláusula 29 do Contrato, só devem permanecer enquanto houver recursos suficientes no FSA compostos por excedentes de tráfego.

O contexto que visa a desobrigação da anualidade de aportes pela Concessionária, para o PGA e PGS no Plano de Negócios da Rodovia, através da retirada de aportes anuais na Aba “Programas”, provocará o aumento da TIR que, com efeito isolado, passa de 10,754134125% para 10,831694455%, ocasionando efeito desonerado na tarifa.

Se considerado para o reequilíbrio da TIR, a alteração da TBP, a tarifa terá uma redução de - 1,33% (menos um por cento e trinta e três décimos de percentual), passando dos atuais R\$ 3,0301 em Dias Úteis e R\$ 4,5451 em FDS/Feriado, para R\$ 2,9897 em DU e R\$ 4,4845 em FDS/Feriados, com efeitos considerados a partir de 14/06/2021, data em que

há previsão contratual para o reajuste anual pela inflação (IPCA). Os efeitos isolados da desobrigação de aportes para o FSA estão apresentados na planilha no Anexo VI.

Essa desobrigação sendo considerada pelo Poder Concedente, será um fato ensejador que possibilitará a redução da tarifa de pedágio, causando menor impacto financeiro para os usuários, especialmente, pelo presente Pleito trazer o reequilíbrio oriundo das perdas de receita do período de Julho/19 a junho/20 com impactos de redução da TIR conforme exposto no item “a” deste tópico.

Nota-se que a retirada dessa obrigação da Concessionária no PNR gera efeitos positivos na Tarifa, principalmente quando as benesses dessa mudança são destinadas aos usuários, harmonizando a relação Concessionária, Concedente e Usuário.

A atual situação de necessidade de manutenção do equilíbrio econômico e financeiro do Contrato, dado a performance do tráfego em patamares de desequilíbrio do Contrato, traz constantemente a necessidade da Concessionária e Concedente buscarem soluções que desonerem o impacto do reequilíbrio, vis a vis, a realidade do Contrato com serviços de mais de 13 anos. E neste contexto, é o que a Concessionária tem trazido ao Concedente, possibilidade de reduzir os efeitos do reequilíbrio com desobrigação que não trará impactos negativos na qualidade da operação e serviços prestados aos usuários.

II. LEGISLAÇÃO E FORMAS DE RECOMPOSIÇÃO DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO.

a. CONSTITUIÇÃO FEDERAL E A RECOMPOSIÇÃO.

A manutenção do equilíbrio econômico-financeiro na relação contratual, em especial aquelas celebradas entre particulares e a Administração Pública, neste caso o Poder Concedente, é garantia consagrada no ordenamento jurídico brasileiro e tem como principal objetivo manter a relação de igualdade entre as obrigações assumidas no momento do ajuste pelo contratante e a compensação financeira que lhe caberá, servindo, dessa forma, como balizador dos eventuais desequilíbrios financeiros que ocorram, protegendo às Partes dos danos decorrentes dessa natureza.

A Constituição Federal de 1988, assegura aos particulares a manutenção das condições efetivas da proposta apresentada durante a licitação – artigo 37, inciso XXI, ou seja, aquelas inicialmente previstas no momento da formalização Contrato de Concessão Patrocinada CGPE 001/2006, *in verbis*:

[...]

“Art. 37. A administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência e, também, ao seguinte:

[...]

*XXI - ressalvados os casos especificados na legislação, as obras, serviços, compras e alienações serão contratados mediante processo de licitação pública que assegure igualdade de condições a todos os concorrentes, com cláusulas que estabeleçam obrigações de pagamento, **mantidas as condições efetivas da proposta**, nos termos da lei, o qual somente permitirá as exigências de qualificação técnica e econômica indispensáveis à garantia do cumprimento das obrigações.”* (grifo nosso)

Ao prever que “*devem ser mantidas as condições efetivas da proposta*”, o legislador constitucional engloba a noção de manutenção do equilíbrio econômico-financeiro na medida em que *as condições de pagamento ao particular deverão ser respeitadas segundo as condições reais e concretas contidas na proposta*⁴, conclui conforme desequilíbrios elencados no decorrer da presente carta.

Portanto, abstrai-se do referido dispositivo que o equilíbrio da equação econômico-financeiro é considerado elemento essencial dos contratos administrativos, por ser mecanismo apto a manter as condições efetivas da proposta, constitucionalmente garantido ao particular contratado quando ocorrer risco de prejuízo por eventos futuros, incertos e excepcionais, reconhecimento dado pela própria Constituição no art. 37, inciso XXI, não podendo ser elidida quando o caso atender ao exigido pela lei.

b. LEI FEDERAL Nº 8.666/93 – LICITAÇÕES E CONTRATOS DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA.

Regulamentando o dispositivo Constitucional acima, a Lei Federal nº 8.666/1993 – que regulamenta as licitações e os contratos – igualmente garante o equilíbrio econômico financeiro em diversos dispositivos legais. No presente tópico, dedicamos o conceito estabelecido no critério legal da alínea “d”, inciso II, artigo 65, oportunidade em que Concessionária e Concedente, em comum acordo, celebram e pacificam suas vontades para restaurar o equilíbrio, *in verbis*:

[...]

⁴ JUSTEN FILHO, Marçal. Comentários à Lei de Licitações e Contratos Administrativos. Dialética: São Paulo: 2009. 13ª edição. p.747.

*“Art. 65. Os contratos regidos por esta Lei **poderão ser alterados, com as devidas justificativas,** nos seguintes casos:*

[...]

II - por acordo das partes:

[...]

*d) para restabelecer a relação que as partes pactuaram inicialmente entre os encargos do contratado e a retribuição da administração para a justa remuneração da obra, serviço ou fornecimento, objetivando a **manutenção do equilíbrio econômico-financeiro inicial do contrato, na hipótese de sobrevirem fatos imprevisíveis, ou previsíveis porém de consequências incalculáveis,** retardadores ou impeditivos da execução do ajustado, ou, ainda, em caso de força maior, caso fortuito ou fato do príncipe, configurando álea econômica extraordinária e extracontratual.” (grifos nossos)*

Importante esclarecer que, para que exista o direito ao restabelecimento do referido equilíbrio, faz-se necessário que ocorra algum fato, posterior à proposta (PNR), que venha a agravar qualquer uma das partes contratantes, nos exatos termos do art. 65 da Lei de Licitações e Contratos. Destaca-se que a regra ora discutida é sobre a manutenção, durante toda a execução do contrato, das condições inicialmente estabelecidas, de forma a afastar rompimento do equilíbrio econômico-financeiro, fixado quando da assinatura do contrato, pela ocorrência de fatos supervenientes, imprevisíveis e imprevisíveis, impõe-se seu restabelecimento.

Visto o que disciplina a Lei de Licitações e Contratos, reproduz-se legitimamente nas justificativas do presente pleito de recomposição, conforme previsão legal acima.

c. LEI ESTADUAL Nº 12.765/2005 – PROGRAMA ESTADUAL DE PARCERIAS PÚBLICO-PRIVADA – PPP.

Reza a lei Estadual nº 12.765/2005 que Programa Estadual de Parcerias Público-Privadas (“PPP”) busca promover, fomentar, coordenar, disciplinar, regular e fiscalizar a atividade de agentes do setor privado que, na condição de parceiros, atuem na implementação das políticas públicas voltadas ao desenvolvimento do Estado e ao bem-estar coletivo. Nesse diapasão, aduz:

[...]

Art. 13 As cláusulas dos contratos de Parceria Público-Privada atenderão ao disposto no art. 23 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, no que couber, devendo também prever:

[...]

§ 1º Os contratos de Parceria Público-Privada deverão prever que, no caso de seu objeto reportar-se a setores regulados, as regras de desempenho das atividades e serviços deverão ficar submetidas àquelas determinadas pela agência reguladora competente, sempre que existente. (Redação alterada pelo art. 1º da Lei nº 13.282, de 23 de agosto de 2007.)

[...]

Art. 16. A remuneração do contratado, observada a natureza jurídica do instituto escolhido para viabilizar a parceria, poderá ser feita mediante a utilização combinada das seguintes alternativas:

I - tarifa cobrada dos usuários;

II - contraprestação da Administração Pública, que poderá ser feita por:

a) recursos do Tesouro Estadual ou de entidade da Administração Indireta Estadual;

b) cessão de créditos não tributários;

c) transferência de bens móveis e imóveis, na forma da Lei;

d) títulos da dívida pública, emitidos com observância da legislação aplicável;

e) outorga de direitos em face da Administração Pública;

f) outorga de direitos sobre bens públicos dominicais;

g) outras receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados;

h) outros meios admitidos em Lei.

[...]

§ 7º Compete às Secretarias de Estado e à Agência de Regulação dos Serviços Públicos Delegados do Estado de Pernambuco - ARPE o acompanhamento da execução e a fiscalização dos contratos de Parcerias Público-Privadas, bem como a avaliação dos resultados, sem prejuízo das competências atribuídas ao Conselho do Programa de Parcerias Estratégicas de Pernambuco - CPPPE. (Redação alterada pelo art. 8º da Lei nº 16.573, de 20 de maio de 2019.).

A par dos esclarecimentos da normativa estadual, percebe-se o enquadramento legal à Concessionária.

d. RITO DE APRECIÇÃO DO REEQUILÍBRIO ESTABELECIDO PELA ARPE E PARECER 583/2019 DA PGE/PE:

Procurando atender todos os critérios contratuais, a Concessionária apresenta o presente pedido de recomposição econômico-financeiro dentro dos moldes já exarados pela Procuradoria Geral do Estado de Pernambuco – PGE/PE (“PGE”), em seu Parecer nº 583/2018 (Anexo VII) – em 22/08/2018, resultado da consulta realizada pelo Concedente, à época, sobre rito e procedimentos a serem adotados, destaca-se:

[...]

“No que toca ao procedimento, a Cláusula 27.5 prevê a recomposição do equilíbrio, mediante acordo entre as partes. Após as necessárias deliberações

travadas entre o concedente e a concessionária, a proposta de acordo negociada deverá ser submetida à manifestação expressa da ARPE, para que esta passe a valer.”

Concluiu a PGE que:

[...]

“(i) PARA OS CASOS DE REEQUILÍBRIO CONSENSUAL:

1) requerimento da concessionária endereçado ao concedente com proposta de reequilíbrio; 2) deliberações entre as partes para proposta de acordo; 3) submissão do acordo à ARPE; 4) análise da ARPE e 5) implementação do reequilíbrio. Entende-se que, neste caso, por ter sido a recomposição objeto de acordo entre as partes, cujo conteúdo teria sido submetido à ARPE de modo consensual, não faz sentido submeter novamente o Plano de Negócios à análise do concedente, salvo se tiver havido discordância pontual da ARPE;

(ii) PARA OS CASOS DE REEQUILÍBRIO NÃO CONSENSUAL: 1) apresentação pela concessionária de requerimento fundamento para a ARPE, instruído com o novo Plano de Negócios; 2) apreciação do pedido reequilíbrio pela ARPE, mediante análise do Plano de Negócios proposto; 3) se a ARPE aprovar o Plano de Negócios, determinação da forma como deverá ocorrer o reequilíbrio, dentre os mecanismos previstos na Cláusula 27.3; 4) submissão ao concedente para manifestação sobre o novo Plano de Negócios, no prazo de 30 (trinta) dias; 5) após a aprovação do novo Plano de Negócios pelo concedente (ou ausência de manifestação no prazo estabelecido), implementação do reequilíbrio econômico-financeiro nos termo ajustados.”

Conforme trouxe o entendimento da PGE, apresentamos o presente pedido de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão para análise do Concedente, de acordo com o procedimento já pacificado e interpretado pelo Órgão Consultivo.

III. CONTRATO DE CONCESSÃO E REFLEXOS NO PLANO DE NEGÓCIOS DA RODOVIA (“PNR”).

O Plano de Negócios da Rodovia – PNR, no contexto do presente pleito de recomposição, é o instrumento vinculante ao Contrato de Concessão, sendo uma de suas finalidades a demonstração, em números, dos eventos de desequilíbrio contratual,

documento de suma importância no acompanhamento dos Contrato de Concessão ou PPP, conforme delineado com os ensinamentos do Professor Maurício Portugal Ribeiro⁵:

No âmbito do Contrato de Concessão, este prevê em sua Cláusula 27, do qual previne que sempre que haja direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, a recomposição poderá ser implementada, mediante acordo entre as Partes, após manifestação expressa da ARPE, desde que observadas outras premissas no próprio Contrato. Consecutivamente, prevê ainda, que na hipótese de não ocorrer acordo entre as Partes, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, deva ser feita de acordo com o que determinar a ARPE, após manifestação do Poder Concedente, conforme Cláusula 27.6., transcrita a seguir:

[...]

“27.6. Caso não haja acordo entre as PARTES, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro deste CONTRATO será implementada pela forma que for determinada pela ARPE, após manifestação do CONCEDENTE, através de uma das seguintes modalidades, ressalvado o direito da CONCESSIONÁRIA requerer a Arbitragem, na forma estabelecida neste CONTRATO:

I - Prorrogação ou redução do prazo da CONCESSÃO PATROCINADA;

II- Revisão do cronograma de implantação das OBRAS DE CONSTRUÇÃO DA RODOVIA previstas no ANEXO IV - PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO RODOVIARIA - PER, do EDITAL;

III- adequação dos indicadores de desempenho previstos no ANEXO III - QUADRO DE INDICADORES DE DESEMPENHO, do EDITAL para compatibilização da oferta do SERVIÇO com a demanda de TRÁFEGO na RODOVIA;

IV - Revisão da TARIFA DO PEDÁGIO, para mais ou para menos;

V - Combinação das modalidades anteriores.”

⁵ Preliminarmente, vale a pena entender o que é geralmente chamado de plano de negócios, para esse efeito. Muito embora a expressão plano de negócios designe o conjunto de informações necessárias para caracterizar um novo negócio ou empreendimento — inclusive informações sobre o setor no qual está inserido, mercado alvo, estratégia, demanda, receitas, custos principais, principais insumos, etc., e, por fim, fluxo de caixa estimado do negócio, considerando alguns cenários possíveis — no caso dos planos de negócio exigidos nas licitações de concessão comum e PPP, podemos distinguir claramente três partes, que terminam tendo funções diferentes na licitação: A primeira, que podemos denominar de estratégica, na qual o participante da licitação prove informações sobre o negócio, suas características, principais riscos, custos, e receitas, e sobre como ele pretende se financiar e se organizar para explorá-lo; A segunda, a qual tem natureza mais técnica, que envolve estudo preliminar e anteprojeto, conceituação e plantas esquemáticas, cortes, elevações, perspectivas, ou equivalentes, tudo a depender evidentemente do tipo de obra, serviço ou equipamentos envolvidos na consecução do objeto da concessão; A terceira, que consubstancia fluxo de caixa, na qual é apresentada um conjunto de planilhas, geralmente em meio digital, preenchidas pelo participante da licitação, com base em modelos (“templates”) disponibilizados pelo Poder Público juntamente com o edital, das quais constam informações sobre estimativas de receitas e custos de investimento e operação ano a ano, custos financeiros, de capital próprio e de terceiros, forma de financiamento, e demais premissas financeiras utilizadas pelo participante da licitação para planejamento da concessão. Feita uma primeira definição do plano de negócios, duas notas precisam ser feitas. Em primeiro lugar, é importante observar que as discussões sobre o plano de negócios podem ser desdobradas em dois tópicos correlatos: o primeiro, sobre a sua utilização na licitação, como instrumento para selecionar participantes; e, o segundo sobre seu uso enquanto anexo do contrato, para mera informação do Poder Concedente, ou como instrumento vinculante para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato”. Cf.: RIBEIRO, Mauricio Portugal. Concessões e PPPs — melhores práticas em licitações e contratos. São Paulo: Editora Atlas, 2011, p. 33 e seguintes.

Em seguida, considerando o disposto na Cláusula 27.5 do Contrato, que dispõe sobre o direito que as Partes têm em acordar, resguardando as devidas ressalvas prevista no mesmo Contrato, a forma de recomposição do equilíbrio, conforme abaixo transcrevemos:

[...]

*“27.5. Sempre que haja direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro deste CONTRATO, tal recomposição poderá ser implementada, mediante acordo entre as PARTES, após manifestação expressa da ARPE, tomando-se como base os efeitos dos fatos que lhe deram causa, a forma como foram considerados no PLANO DE NEGÓCIOS DA RODOVIA e **respeitados os conceitos de EQUIDADE e MODICIDADE**, de acordo com os procedimentos e mecanismos de revisão previstos neste CONTRATO.”* (grifo nosso)

Da transcrição contratual exposta, entende-se que o procedimento a ser adotado na recomposição do equilíbrio econômico-financeiro é livre para que as Partes entrem em acordo e balizem uma forma mais adequada, isso por que objetiva-se evitar o restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro por meio de aumento significativo das tarifas de pedágio, pela lógica, presumiu que os efeitos de aumentos consecutivos, estes reequilibrados com aumento da tarifa, pudessem ocasionar resultado negativo (queda de tráfego) na utilização dos serviços da rodovia.

Todavia, conforme já vem sendo praticado nos pleitos anteriores, nos cálculos do presente pedido de recomposição, simulado em 02 (duas) versões do Plano de Negócios da Rodovia, leva-se em consideração a previsão contida no item 1.3 do “Anexo V – DIRETRIZES PARA A PRESENTAÇÃO DA PROPOSTA ECONÔMICA” do certame editalício, *in verbis*:

[...]

*“1.3. Os valores propostos deverão ser expressos em reais e utilizar como **referência a data-base de dezembro de 2005**. Para efeito das projeções, os LICITANTES deverão assumir como data de início da CONCESSÃO PATROCINADA, o mês de dezembro de 2006.”* (grifo nosso)

A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, apresentado pelo Novo Plano de Negócio da Rodovia, foi ajustada, com base nos fatos ensejadores do desequilíbrio, porém de forma menos onerosa, gerando o menor impacto possível para o usuário, circunstância constatada nas 02 (duas) versões colacionadas nos Anexos II, VI, VIII e IX, dos quais ilustram os fatos acumulados da recomposição face as (i) perdas de receita abaixo de 70 % (setenta por cento) aferidas no período de julho de 2019

a junho de 2020; e (ii) Desobrigação dos aportes anuais como recursos mínimos para o Fundo Socioambiental pela Concessionária, sendo no PNR do Anexo VIII a complementação do reequilíbrio considerando pagamento pelo Concedente através do ordenamento do Estado e no PNR do Anexo IX considerando a complementação do reequilíbrio com variação da TBP-Tarifa básica. Sendo assim, serão sanados os desequilíbrios acima expostos, que possam comprometer o Contrato de Concessão, da qual a Concessionária, preferencialmente, sugere a adoção do PNR contido no Anexo VIII, pois este objetiva a recomposição dos motivos ensejadores sem que ocorra o impacto ao consumidor (Usuários).

Neste sentido, dada a peculiaridade do presente pleito de recomposição, apresentamos o Novo Plano de Negócio da Rodovia ao Poder Concedente que, após análise e manifestação, deverá ser endereçado para aprovação da ARPE, da qual analisará o restabelecimento do equilíbrio do Contrato, considerando os fatos ensejadores ora fundamentados afim de possibilitar o equilíbrio econômico-financeiro da TIR original do fluxo de caixa⁶ sem financiamento (não alavancado), parte integrante do Plano de Negócios da Rodovia, conforme Anexo VIII, considerando seus efeitos acumulados e com a possibilidade de aporte pelo Poder Concedente.

IV.ALTERNATIVA DO APORTE DE RECURSOS PELO PODER CONCEDENTE NO PAGAMENTO DA RECOMPOSIÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA.

De início, conforme define a legislação das PPPs, a Parceria Público-Privada , na modalidade Patrocinada, significa que a forma de remuneração para o setor privado parte, neste caso, a CRC, dos recursos do bolso dos usuários (ou seja, dos cidadãos que utilizarem o serviço pedagógico). Em síntese, as PPPs permitem a colaboração entre os setores público e privado, com vistas ao desenvolvimento de projetos, onde a iniciativa privada entra com a capacidade de investir e de financiar, com a flexibilidade e com a competência gerencial e operacional, enquanto o setor público assegura a satisfação do soberano interesse público.

Em outras linhas, o ente privado participa da implantação e do desenvolvimento de obra, serviço ou empreendimento público, bem como da exploração e da gestão das atividades deles decorrentes, cabendo-lhe contribuir com recursos financeiros, materiais e humanos no decorrer do negócio. O Poder Concedente, além de garantir o atendimento ao

⁶ Ferramenta que controla a movimentação financeira (as entradas e saídas de recursos financeiros), em um período determinado, de uma empresa.

antedito interesse público, entrega o desenvolvimento à população. Com base nesse conceito, seguimos.

Notoriamente, como visto no decorrer do presente pleito, o direito ao reequilíbrio, garantidos pela Constituição Federal, Leis infraconstitucionais e Contrato de Concessão, determinam que devem ser mantidas as condições efetivas da proposta inicial ao certame editalício, e não há como argumentar contrariamente a respeito da legalidade da modificação do valor contratual original, com o fim de equilibrar o pactuado no momento da assinatura, ou ao o que se dispôs a pagar o Poder Concedente a Concessionária.

Não significa que toda alteração, necessariamente, que procure restabelecer as condições econômicas iniciais que deva, obrigatoriamente, ensejar impactos ao consumidor final do trecho concessionado da rodovia pedagiada PE-024, por essa razão, ressalta-se a importância de buscar intensa cooperação recíproca. Nesse sentido, sabe-se que os eventos que desequilibraram o Contrato tem refletido em recomposições que impactam os usuários do serviço público e tais custos que geram a presente recomposição, quando tão somente transferidos ao consumidor final, poderá surtir efeito negativo no comportamento dos usuários, isso porque, sempre sobrecarregar os usuários com os efeitos causados pelo reequilíbrio nas tarifas, repele a possibilidade retomada de tráfego, conforme projetado no Edital.

Entendemos que os eventos relacionados aos fatos ensejadores contemplados na presente recomposição financeira, devem ser analisados sob a ótica legal, assegurada a adequada razoabilidade do tempo desde a formalização do Contrato até os dias atuais. Logo, em que pese o disciplinamento contratual existente, saliente-se, enredo construído sem prever cenários impropérios futuros – como é o atual, é salutar que sempre haja o preparo das Partes em antever e/ou construir redação condigna para recepção enquadramento da realidade fática ao longínquo prazo desta Concessão.

Naturalmente, desde a celebração das assinaturas do Projeto Viário (“PPP-Paiva”), era inimaginável que sobreviesse, em conjuntura global, uma crise financeira global – que se sente as duras penas até hoje – impedindo a retomada do poderio econômico nacional. Todavia, salvaguarda-se em termos pactuados, inicialmente em 2006 (Contrato), e não motivar as alterações que sobrecarreguem (onerosamente) o usuário final – Consumidor, nem sempre representa a melhor e mais acertada alternativa.

É de entendimento geral as definições dos eventos passíveis de reequilíbrio e quais são os riscos contratualmente imputados a ambas as partes, não é esse o mérito do tópico, afinal, o ora pedido de recomposição econômico-financeiro tem por base interpretações já

pacificadas no Contrato, inclusive disciplinamento, em Termos Aditivos, sobre o mecanismo de compartilhamento de riscos a ser adotado quando da identificação de eventuais desequilíbrios, devidamente ratificados pelos Órgãos competentes.

Nos casos em que as cláusulas contratuais não preveem adequadamente o evento sobre a possibilidade do aporte de recursos públicos para viabilizar o reequilíbrio ou suas condições, pressupõe-se a apresentação do Parecer Jurídico (Anexo X), neste caso, elaborado por escritório especializado na matéria, com fundamentos relevantes a compreensão da análise, do qual enredou da possibilidade ora argumentada, fornecida por esta Concessionária à Compreensão do tema.

Em continuidade, o objetivo é demonstrar para este Poder Concedente uma forma, juridicamente segura e capaz, menos onerosa ao o usuário da rodovia pedagiada, demonstrada através do Plano de Negócio da Rodovia, os efeitos da recomposição das perdas de receita decorrentes do período de jul/2019 a jun/2020, ilustrando, dessa forma, a desoneração do usuário, caso o aporte financeiro para pagamento do compartilhamento de risco menor que 70% (setenta por cento) seja absorvido pelo Concedente, mantendo-se todas as outras variáveis e premissas do atual modelo.

Por essa razão, contrária a elevação do preço da tarifa de pedágio, demonstramos, ao mesmo ponto que sugerimos, a este Poder Concedente, meio capaz, assegurada a segurança jurídica conferida pela legislação vigente, Contrato e Parecer Jurídico especializado, em não onerar ainda mais a modicidade tarifária do Plano de Negócios da Rodovia, alternativamente apresentado no Anexo X, com os efeitos do reequilíbrio na modicidade normalmente praticado, a exemplo do 4º e 5º Termos Aditivos. Para tanto, o Parecer fortalece a argumentação sugestiva quanto a possibilidade do aporte de recursos públicos no pagamento do compartilhamento de riscos, assim, evitando que o usuário da via pedagiada – não sejam onerados além das atuais tarifas praticadas em (i) dias úteis e (ii) final de semana e feriados.

A Concessionária Rota dos Coqueiros, como forma para a recomposição do desequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, considerando todo o acima exposto, apresenta o Novo Plano de Negócio da Rodovia, conforme Anexo VIII, elaborado de forma a não gerar impacto e oneração para Usuário, promovido pela retirada no PNR dos aportes previstos para o PGA e PGS, e de forma complementar o aporte pelo Concedente através de recursos do Estado do valor necessário para reequilíbrio da TIR de projeto, ao invés de mais um aumento anual da TBP provocado por variações de tráfego abaixo 70% (setenta por cento).

V. CONCLUSÃO.

É previsível que durante a execução de um contrato de concessão ocorram eventos que suscitem solicitação de reequilíbrio, que se configurarão em pleitos, podendo ser apresentados pela Concessionária ou Poder Concedente, como é o caso das variações positivas da TIR. Esses pleitos podem justificar-se ou não, à luz do Contrato de Concessão e do seu marco legal.

No Contrato de Concessão, restou pactuado, por inteligência da Cláusula e 28, sem esquecer dos termos introduzidos por seus aditivos (4º e 5º), alternativas elegíveis de acordo com a matriz de compartilhamentos, seja por excesso ou frustração de tráfego. Previsivelmente, agora sobre a Cláusula 27, quando ocorrência daqueles fatores, haverá o direito das Partes no ganho e/ou perdas, e quando não observados, enseja o direito a parte prejudicada requerer, via recomposição, o restabelecimento dos preços no Plano de Negócio da Rodovia, modelo que vem sendo adotado, conforme últimos reequilíbrios.

Por outro lado, a imperiosa análise, que provocamos, são os eventos que não estão “pré-definidos” sob a ótica contratual, onde costumeiramente se busca o arrimo para nortear as condutas dos atores do Contrato. É preciso, realmente por necessidade, ir além da moldura contratual redigida, que, à época de sua celebração, procurou nada mais que refletir o contexto de um cenário que hoje não vem representando a realidade do que foi esperado.

Em razão disso, limitar-se sempre ao Contrato de Concessão, formalizado em 2006, com vigência prevista para durar 33 (trinta e três) anos e 5 (cinco) meses, naturalmente não conseguirá contemplar em sua redação todas as hipóteses passíveis de reequilíbrio e prever quais são os riscos contratualmente imputados às Partes. O fato é que nem sempre é possível prever os eventos específicos, da maneira adequada, baseado no Contrato, uma hora as condições inicialmente renunciadas podem não se enquadrar nas situações, o que demanda o contínuo esforço das Partes em conciliar o propósito da Concessão com o soberano interesse social, muitas vezes exigindo a busca de novas legislações aplicáveis ao caso.

Nestes termos, tanto pela sua função jurídico-contratual, anteriormente não contemplada, como pela sua função econômica e social do sistema viário e rota turística da Sociedade de Propósito Específico (“SPE”) da PPP-Paiva, não há dúvida sobre a possibilidade de enquadramento da compensação pelo Poder Concedente, além da prevista na Cláusula 27.11, com aporte de recursos públicos como mecanismo alternativo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, estando o pedido ora apresentado,

consubstanciado de fatos, elementos e fundamentos norteadores do Direito Brasileiro que justifiquem, alternativamente, a adoção de novo procedimento equilíbrio econômico-financeiro.

É importante ter em consideração que os resultados demonstrados no presente pleito de reequilíbrio tiveram por base as premissas contratuais, porém, colocando à disposição do Concedente, estudo técnico (Parecer Jurídico) que permite a modelagem do atual modelo de gestão do Fundo Socioambiental, proporcionando a segurança na decisão do Concedente quanto a sugestão do aporte de recursos por este de modo a não impactar reajuste de tarifa paga pelo usuário.

Para além das premissas contratuais consideradas para efeito das análises econômico-financeiras os pedidos formulados na presente recomposição lançam a mão, como modelo de negócio transposto no PNR (Anexo VIII), o formato mais coerente, tendo em vista os objetivos da Concessão Patrocinada.

Por essa razão, foi demonstrada a possibilidade para melhorar as condições de viabilidade da operação do pedágio sem que haja maiores impactos no tráfego, tornando acentuada a distância entre Projeção e Realidade. Uma opção alternativa seria a adoção de aporte de recursos pelo Poder Concedente, fazendo com que não ocorresse outra alteração (a maior) da modicidade tarifária, devendo ser analisada a fim de viabilizar uma tarifa de pedágio menor para o usuário do trecho concessionado da Rodovia PE-024.

Desta forma, é desejável que o presente pedido de recomposição culmine no reconhecimento, pelo Poder Concedente e ARPE, é razoável e justificável, seja com efeitos abonadores do PNR ou com a decisão do Concedente em realizar aportes de recursos para desonerar a TIR, e, por fim, resulte na lavratura de Termo Aditivo a ser celebrado entre as Partes, o qual irá relacionar todos os eventos incluídos no reequilíbrio do Contrato – para que não restem dúvidas sobre os desequilíbrios “sanados”.

Ainda assim, é nosso entendimento, que o Contrato é do ponto de vista técnico, jurídico, econômico e financeiro viável nas condições apresentadas no decorrer do presente pleito.

Enfim, por todo, a CRC solicita o reequilíbrio, submetendo a aprovação o novo PNR, levando em consideração as implicações dos 02 fatos ensejadores aqui narrados, propondo as seguintes medidas:

- a. reequilibrar a Tarifa Interna de Retorno – TIR, relativo à perda de receita de pedágio por tráfego a menor de 70% (setenta por cento), que passa de 10,7541%, para 10,6415%.
- b. reequilibrar a Tarifa Interna de Retorno – TIR, relativo à desobrigação da Concessionária em aportar recursos anuais no FSA para execução do PGA e PGS, que somado ao fator do *item a.*, a TIR aumentará de 10,6415% para 10,7194%.
- c. Receber o aporte do Concedente através do erário do Estado no valor de R\$ 754.131,11 (em moeda de dez/2005), a ser atualizado pelo IPCA acumulado no mês do efetivo pagamento, para recuperar a TIR de projeto de 10,7194% para 10,7541%.

Adicionalmente informamos que para gerar o novo Plano de Negócio da Rodovia, foram mantidos fatores já preestabelecidos e consolidados, sendo eles: (i) os valores e critérios de cálculo adotados no PNR apresentado na PROPOSTA, inclusive os critérios de cálculo das depreciações e amortizações, e os eventuais erros ou omissões; (ii) o prazo da concessão, o cronograma de pagamento da CBAT, as datas de execução das obras e o início de operação da concessão apresentado na PROPOSTA, em atendimento a Cláusula Terceira do 1º Termo Aditivo; e (iii) condições do PNR atualizado conforme o 4º e 5º Termos aditivo do Contrato de Concessão CGPE nº 001/2006.

Sendo o que tínhamos para o momento, ficamos a inteira disposição para quaisquer esclarecimentos adicionais que se façam necessários e no aguardo das manifestações de V.Sas.

Atenciosamente,

Rafaela Elaine da Costa Lima Araújo
Diretora-Presidente
Concessionária Rota dos Coqueiros S. A.

Francisco Brito
Jurídico / Administração Contratual – CRC