



Caso Prático | Fase Remota

III OLIMPÍADA NACIONAL DE DIREITO ADMINISTRATIVO

Em 2025, a Secretaria de Transportes Metropolitanos do Governo do Estado de São Paulo (“STM-SP”) publicou edital de licitação de Parceria Público-Privada (“PPP”), na modalidade menor tarifa, visando à concessão, precedida de obra pública, de trecho adicional ao Trem Intercidades, que liga a Capital de São Paulo à cidade de Campinas, conectando o aeroporto de Viracopos à rede ferroviária metropolitana. No edital, foi prevista a criação de um serviço expresso diretamente da Estação da Luz e/ou da Estação da Barra Funda até o terminal localizado no subterrâneo do Aeroporto de Viracopos (“VCP”). A concessionária responsável por VCP (a “Aerocampinera S.A.”) já havia assinado instrumento jurídico válido para autorizar as obras de instalação do terminal, contando com anuência do poder concedente, a União Federal representada pelo Ministério dos Portos e Aeroportos (“MPor”) e pela Agência Nacional de Aviação Civil (“ANAC”).

Conforme o edital, a nova linha férrea deverá operar com trens 24h por dia, que sairão do Terminal Luz e/ou Barra Funda em intervalos de 20 minutos e deverão concluir o trajeto Capital-Campinas em 1 hora. A modelagem proposta pela STM-SP prevê que as receitas tarifárias oriundas da exploração comercial da linha férrea compensarão o concessionário pelos investimentos nas obras de implantação da linha, na aquisição de material rodante e do sistema de alimentação elétrica, facultando-se ao concessionário a exploração de receitas acessórias ou complementares.

Considerando os interesses das empresas aéreas com o possível aumento no fluxo de passageiros com a nova ligação ferroviária, bem como a demanda por infraestrutura de eventos e convenções naquela região do interior de São Paulo, a modelagem econômica da PPP prevê possibilidade de instalação de um centro de convenções moderno e leitos hoteleiros de médio e alto padrão. A exploração dessas atividades é uma das possibilidades



para fins de receita acessória. A desapropriação dos imóveis lindeiros ao aeroporto VCP será de responsabilidade do Estado de São Paulo, com apoio do concessionário.

A situação preocupa a concessionária responsável pela operação do Aeroporto de Guarulhos (“GRU”) (a “Cumbica S.A.”)¹, o mais movimentado do país, que é ligado à cidade de São Paulo apenas por uma linha da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (“CPTM”), com serviço expresso com intervalos de 1 hora, com operação que não é 24h. A falta de infraestrutura viária adequada para conectar a região leste da Região Metropolitana de São Paulo (“RMSP”), altamente populosa, também tem piorado os engarrafamentos nas rodovias que dão acesso aos terminais desse aeroporto.

O setor técnico da concessionária responsável por GRU projeta uma perda de fluxo de passageiros da ordem de 35%, o que pode desequilibrar financeiramente a Cumbica S.A., que fez vultosos investimentos na concessão, considerando as projeções de crescimento, sem levar em conta os planos de infraestrutura da STM-SP, então inexistente.

A medida preocupa também movimentos sociais e organizações do terceiro setor voltadas à proteção e à promoção de direitos sociais relacionados à moradia urbana, já que dentre os imóveis lindeiros, há edifícios e terrenos já (i) cadastrados no banco de dados da Secretaria Municipal de Habitação de Campinas para futura desapropriação e construção de moradias populares, e (ii) qualificados como zona especiais de regularização de interesse social (ZEI-S), nos termos do Plano Diretor Municipal e da Lei Federal n. 13.456/2017.

Considerando todo o exposto, a Cumbica S.A. solicita parecer jurídico *pro veritas* sobre a:

1. Viabilidade de pleito de reequilíbrio econômico-financeiro após eventual celebração do contrato da PPP cujo edital foi anunciado pela STM-SP de seu contrato de

¹ O prazo de concessão previsto no contrato da Cumbica S.A. é de 25 anos, prorrogáveis por mais 25 anos, cujo termo final é 2035.



- concessão celebrado com a **União Federal**, sujeito à apreciação de tribunal arbitral;
- a. possibilidade de pedir indenização em face do Estado de São Paulo por ter realizado investimentos de infraestrutura apenas em VCP.
 2. na hipótese de ser remoto o êxito de pleito de reequilíbrio, viabilidade jurídica de devolução da concessão antes do prazo previsto, inclusive no tocante à indenização pelos investimentos ainda não amortizados;
 3. legalidade da desapropriação de áreas lindeiras pelo Estado de São Paulo e a PPP para um centro de convenções e rede hoteleira, atrelada à obra de mobilidade metropolitana; e
 4. possibilidade de impugnar administrativamente o edital da PPP, indicando sob quais fundamentos a impugnação seria viável ou não.