



**Relatório contendo denúncias de irregularidades e ilegalidades  
cometidas no Edital de Concorrência Internacional nº 42325212**

**– Concessão Patrocinada para Exploração da Operação dos Serviços  
de Transporte de Passageiros da Linha 4 – Amarela do Metrô de São  
Paulo, abrangendo de Luz até Taboão da Serra, para conhecimento da  
Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) do Senado.**

**Objeto**

Este relatório elaborado pelo Sindicato dos Metroviários de São Paulo, apresentará as denúncias sobre as irregularidades, ilegalidades, vantagens financeiras e facilidades de operação que o Governo do Estado e a Cia. do Metrô, doravante designadas “**Concedente**”, oferecem no contrato de PPP, firmado com o Consórcio Metrô 4, doravante designado “**Concessionário**”, seguida da identificação da cláusula e sua transcrição na íntegra.

**1<sup>a</sup> ) - Denúncia**

Este contrato prevê uma FASE III, que estabelece a construção de mais duas estações; Jardim Jussara e Taboão da Serra, ligadas por aproximadamente 3,5km de via permanente, sob responsabilidade do Concedente, cujo custo não está computado no investimento de U\$ 940 mi, o que nos faz interpretar que o montante de investimentos exigidos do Concedente é superior a 73%. Custo estimado desta expansão U\$ 350 mi.

**Cláusula Primeira – Objeto**

**1.1.** O objeto do presente contrato (CONTRATO) é a concessão patrocinada (CONCESSÃO) para exploração dos serviços de transporte de passageiros da Linha 4 – Amarela do Metrô de São Paulo, da estação Luz até Taboão da Serra (LINHA 4 – AMARELA), em três fases progressivas:

**FASE I –**

**FASE II –**



**FASE III – Operação sobre trilhos do trecho  
compreendido entre as Estações Vila Sônia e Taboão  
da Serra, cujas condições de operação serão definidas  
durante a execução do CONTRATO.**

No **Volume 2 – Anexos**, do edital de concorrência internacional nº 42325212, em seu **anexo I, item 2.4, Obs “b”**, traz a redação abaixo descrita, reforçando a suspeita de que o Concedente arcará com todos os custos da implantação deste novo trecho:

**b- A CONCEICIONÁRIA deverá prover, operar e  
manter uma ligação Estação Vila Sônia – Taboão da  
Serra a ser realizada por meio de veículos sobre pneus  
até a contratação desta ligação por trilhos pelo PODER  
CONCEDENTE.**

## **2<sup>a</sup> ) - Denúncia**

Apesar de constar na **Cláusula Segunda item 2.1.2.1., subitem “a”**, a obrigatoriedade de o Concessionário fornecer 15 Treins Metroviários do Sistema de Material Rodante para a FASE II, a **Cláusula Quarta** condiciona este número a um estudo de demanda a ser realizado posteriormente para confirmar o quantitativo.

Porém, desde o início dos estudos de implantação da Linha 4 – Amarela, elaborados pelos técnicos do Metrô, a quantidade de trens estabelecida foi de 25, sendo 1 como reserva técnica para atender a demanda do sistema. Este documento serviu de parâmetro para o Estudo de modelagem da PPP, realizado pelo Banco Unibanco, que mudou de 25 para 29 trens.

Tecnicamente, é impraticável a circulação dos 29 trens no circuito de 12,8km da Linha 4 – Amarela. Porém, com a extensão a ser construída até Taboão da Serra, estes 4 (quatro) trens que serão retirados da responsabilidade de aquisição do Concessionário terão que ser adquiridos posteriormente pelo Concedente, somando-se ao custo da implantação da obra civil. A um custo de U\$ 10 mi, cada trem composto de 6 (seis) carros, o Concessionário economizará U\$ 40 mi, reduzindo-se ainda mais o percentual de 27% de sua participação no empreendimento.



### **Cláusula Quarta – Vigência e Prazos**

- 6.6.** A frota inicialmente dimensionada em 15 (quinze) Trens Metroviários do Sistema de Material Rodante, para atender à demanda de passageiros da FASE II, será revisada com base em dois estudos de projeção da demanda para a FASE II, sendo um elaborado pelo PODER CONCEDENTE e outro pela CONCESSIONÁRIA, com antecedência mínima de 8 (oito) meses da data prevista para a emissão da ORDEM DE FABRICAÇÃO DA FASE II, devendo ambos levar em conta os seguintes fatores (ESTUDOS DE REPROJEÇÃO DE DEMANDA):
- demanda;
  - carregamento no trecho crítico na hora pico;
  - densidade de 6 (seis) passageiros por metro quadrado quando do início da operação comercial da FASE II;
  - velocidade comercial máxima de 80 km/h.

#### **3<sup>a</sup> ) - Denúncia**

Como não bastasse, faz parte também das obrigações do Concedente a modernização e expansão da Linha “C” da CPTM, de Jurubatuba até Grajaú, com a construção de aproximadamente 3km de via permanente e 3 (três) estações (esta linha margeia o rio Pinheiros) e mais a compra dos trens necessários para garantir a demanda de usuários da Linha 4 – Amarela. Custo total estimado: U\$ 180 mi.

### **Cláusula Quarta – Vigência e Prazos**

- 4.6.1. OS ESTUDOS DE REPROJEÇÃO DE DEMANDA** também indicarão o número total de trens, que deverão estar em funcionamento na Linha C da CPTM, compreendendo o trecho de Osasco a Jurubatuba, com extensão prevista até Grajaú (LINHA C), quando do início da operação comercial da FASE II, para assegurar a capacidade de transporte de passageiros integrados com a LINHA 4 – AMARELA considerada nos



## **ESTUDOS DE REPROJEÇÃO DE DEMANDA:**

Além do mais, para garantir os investimentos do Concessionário, o Concedente terá que provar a aplicação de todos os recursos empenhados na modernização, expansão e compra dos trens da Linha C da CPTM.

### **Cláusula Quarta – Vigência e Prazos**

**6.7. A ORDEM DE SERVIÇO DE FABRICAÇÃO DA FASE II** não será emitida antes de transcorridos pelo menos 2 (dois) anos do início da operação comercial da FASE I, nem antes de 8 (oito) meses após concluídos os ESTUDOS DE REPROJEÇÃO DE DEMANDA e fixado o número total de trens que deverão estar em funcionamento na Linha C operada pela CPTM, conforme previsto no item 4.6.1.acima, ficando ainda a sua emissão condicionada à demonstração, pelo PODER CONCEDENTE, de que:

a CPTM contratou a aquisição de número de trens adicionais para a LINHA C, de modo a atingir a frota indicada nos ESTUDOS DE REPROJEÇÃO DE DEMANDA, com previsão de entrega em data compatível com o início da operação comercial da FASE II;

- i. ocorreu o início do processo de construção pelo PODER CONCEDENTE, das obras e fornecimentos relativos à INFRA-ESTRUTURA DA FASE II;
- ii. consta no Orçamento Anual do Estado de São Paulo dotações suficientes para capitalização da CPTM e da CONPANHIA DO METRÔ, de modo a permitir o pagamento pontual, durante o exercício então em curso, das obrigações financeiras decorrentes da contratação dos investimentos necessários na LINHA C e das obras e fornecimentos da INFRA-ESTRUTURA DA FASE II, conforme o cronograma físico-



- financeiro dos respectivos contratos;
- iii. os investimentos necessários na LINHA C e a contratação das obras e fornecimentos da INFRA-ESTRUTURA DA FASE II foram previstos no Plano Plurianual de Investimentos, então vigente;
- iv. está sendo regularmente cumprido o cronograma físico-financeiro das contratações já realizadas.

#### **4<sup>a</sup> ) - Denúncia**

Em relação à redação da **Cláusula Quarta – Vigência e Prazos, item 4.7., subitem “iii”**, (descrito acima) e de outros trechos do contrato, fica a dúvida se a FASE II de responsabilidade do Concedente, está incluída no custo dos U\$ 940 mi. Reforça esta suspeita quando observamos no **Volume 2 – Anexos**, do edital de concorrência internacional nº 42325212, em seu **anexo I, item 2.4, Obs**, a seguinte afirmação:

As contratações para a Linha 4 – Amarela estão divididas em:

##### **- CONTRATAÇÃO INICIAL**

Esta contratação foi realizada pela COMPANHIA DO METRÔ e compreende:

- este tópico descreve a construção total de 6 (seis) estações, a construção parcial de mais 3 (três) estações e o pátio Vila Sônia, bem como o fornecimento de parte de Sistemas.

##### **- CONTRATAÇÃO DA CONCESSÃO**

Esta contratação será realizada pela CONCESSIONÁRIA e contempla os seguintes sistemas necessários para as FASES 1 e 2:

Fornecimento e implantação dos Sistemas:

**Trens Metroviários do Sistema de Material Rodante  
Sinalização**

**Controle do Pátio Vila Sônia  
Controle Centralizado**



**Telecomunicações:  
Comunicação Móvel de Voz e Dados**

**- CONTRATAÇÃO COMPLEMENTAR**

**A contratar pelo PODER CONCEDENTE**

- pelo que se pode interpretar, este tópico refere-se à contratação a ser realizada para serviços complementares tanto na FASE I quanto na FASE II e até mesmo para a FASE III, dando a entender que este custo ainda esta a ser definido, não fazendo parte do montante já anunciado pelo Governo de São Paulo.

**5<sup>a</sup> ) – Denúncia**

Além de todas as garantias e vantagens financeiras, o Concedente pagará a título de contraprestação ao Concessionário, o valor de R\$ 75 mi (aproximadamente U\$ 37 mi). Este valor, deduzido dos U\$ 340 mi que supostamente o Concessionário terá que investir na PPP, reduz o percentual de 27% apregoado pelos defensores da PPP.

**Cláusula Sexta – Remuneração e Pagamentos**

**6.1.** **A remuneração da CONCESSIONÁRIA**  
será composta pelas seguintes parcelas:

**Parcela A:** Diz respeito ao valor da tarifa unitária de remuneração:

**Parcela B:** Contraprestação pecuniária devida pelo PODER CONCEDENTE (CONTRAPRESTAÇÃO PECUNIÁRIA), a ser paga, em duas etapas, da seguinte forma:

- 24 (vinte e quatro) parcelas mensais iguais e sucessivas no valor de R\$ 1.562,500,00 (um milhão, quinhentos e sessenta e dois



mil e quinhentos reais), na data base 01/08/2006, vencendo-se a primeira delas no dia 15 (quinze) do mês subseqüente ao mês de início da operação comercial da FASE I;

- 24 (vinte e quatro) parcelas mensais iguais e sucessivas no valor de R\$ 1.562,500,00 (um milhão, quinhentos e sessenta e dois mil e quinhentos reais), na data base 01/08/2006, vencendo-se a primeira delas no dia do conjunto de instrumentos jurídicos que comprovem a efetiva contratação do financiamento e fornecimento dos Trens Metroviários do Sistema de Material Rodante da FASE II.

#### **6<sup>a</sup> ) - Denúncia**

O reajustamento da tarifa de remuneração do Concessionário não seguirá os aumentos de reajuste da tarifa pública. Nos últimos oito anos, o reajuste da tarifa pública seguiu uma periodicidade bianual, o que permite aos usuários um melhor planejamento do orçamento familiar, visto que se trata de um dos maiores custos arcados pelas famílias brasileiras.

#### **Cláusula Sétima - Reajuste**

##### **7.1.**

A TARIFA DE REMUNERAÇÃO será reajustada anualmente, tendo como referência a data de 1º de fevereiro de 2005, de acordo com o disposto abaixo:

##### **1.1.1.**

Durante os primeiros 15 (quinze) anos, a contar da data do início da operação comercial, pela seguinte fórmula paramétrica:

$$Tr=To \times [a (IGP-M / IGP-Mo) + b (IPC / IPCo)]$$



## **Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Transportes Metroviários de São Paulo**

Rua Serra do Japi, 31 – Tatuapé – São Paulo – CEP 03309-000  
Fone: 6195-3600 – Fax: 6198-3233 – CNPJ: 62.877.196/0001-54

Sendo:

Tr = TARIFA DE REMUNERAÇÃO DA CONCESSIONÁRIA reajustada;

To = TARIFA DE REMUNERAÇÃO DA CONCESSIONÁRIA na data base de 01/02/2005;

IGP-M = Índice Geral de Preços de Mercado publicado pela Fundação Getúlio Vargas – FGV no mês anterior ao da aplicação do reajuste;

IGP-Mo = Índice Geral de Preços de Mercado publicado pela Fundação Getúlio Vargas – FGV no mês anterior à 01/02/205;

IPC = Índice de Preços ao Consumidor da Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas – FIPE/USP no mês anterior ao da aplicação do reajuste;

IPCo = Índice de Preços ao Consumidor da Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas – FIPE/USP no mês anterior à 01/02/2005.

Peso	Desde a assinatura do CONTRATO, até 15 anos da operação
a	0,5
b	0,5

### **1.1.2.**

No primeiro reajuste da tarifa de remuneração após decorridos 15 (quinze) anos a contar da data de início da operação comercial, e para todos os reajustes subseqüentes, o reajuste se aplicará tomando-se como referência a tarifa vigente, pela seguinte fórmula paramétrica:

$$Tr=Tr-1 \times [IPC / IPC-1]$$



## **Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Transportes Metroviários de São Paulo**

Rua Serra do Japi, 31 – Tatuapé – São Paulo – CEP 03309-000  
Fone: 6195-3600 – Fax: 6198-3233 – CNPJ: 62.877.196/0001-54

Sendo:

Tr = TARIFA DE REMUNERAÇÃO dA CONCESSIONÁRIA reajustada;

Tr-1 = TARIFA DE REMUNERAÇÃO dA CONCESSIONÁRIA vigente no período anterior;

IPC = Índice de Preços ao Consumidor da Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas – FIPE/USP no mês anterior ao da aplicação do reajuste;

IPC-1 = IPC = Índice de Preços ao Consumidor da Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas – FIPE/USP no mês anterior à última aplicação do reajuste previsto em 7.1.1. desta Cláusula.

### **7<sup>a</sup> ) – Denúncia**

Em relação às receitas tarifárias, existe outra distorção que acarretara prejuízo aos cofres do Metrô e CPTM. Segundo o contrato a Concessionária não participa da renúncia tarifária existente entre Metrô, CPTM e SPTrans, com a adoção do Bilhete Único, bem como receberá por todas as gratuidades, sendo que estes recursos não são repassados integralmente ao Metrô e CPTM, pelo Governo do Estado.

### **Cláusula Oitava - Reajuste**

**1.1.** O cálculo da RECEITA TARIFÁRIA levará em conta o seguinte critério:

- a) 100% (cem por cento) da TARIFA DE REMUNERAÇÃO multiplicada pelo número de entradas de passageiros exclusivos, assim considerados aqueles, pagantes ou gratuitos, que utilizam exclusivamente a LINHA \$ \_ AMARELA, sem se utilizar de nenhuma outra linha metro-ferroviária (PASSAGEIRO



**EXCLUSIVO).**

- b) 50% (cinquenta por cento) da **TARIFA DE REMUNERAÇÃO** multiplicada pelo número de entradas de passageiros integrados no sistema metro-ferroviário, assim considerado aqueles, pagantes ou gratuitos, que utilizam a LINHA \$ AMARELA, em combinação com outras linhas operadas pela **COMPANHIA DO METRÔ**, ou da CPTM, ou de ambas, em qualquer sentido (PASSAGEIRO INTEGRADO)

### **8<sup>a</sup> ) – Denúncia**

Outro problema será a criação de uma Câmara de Compensação que centralizara a arrecadação tarifária de mais de 16 milhões de viagens realizadas na Região Metropolitana de São Paulo.

Esta Câmara de Compensação terá que estar operando antes de entrar em operação a FASE I da LINHA 4 – AMARELA e será responsável pela comercialização do direito de viagem das empresas Metrô, CPTM e SPTrans, sendo incorporada posteriormente a EMTU.

Esta Câmara de Compensação, não poderá estar sob influência de nenhum dos poderes Municipais (RMSP) ou Estadual, e não poderá utilizar banco estatal para guarda da arrecadação.

Fora o fato de repassar à iniciativa privada a mina de ouro de manipular toda a arrecadação do sistema de transporte público da RMSP, as consequências para os trabalhadores será a demissão de milhares de profissionais ligados à atividade de comercialização, fiscalização, manutenção de equipamentos de controle de fluxo de passageiros, das empresas Metrô, CPTM e SPTrans e futuramente EMTU.

### **Cláusula Nona – Centralização da Arrecadação**

- 9.1.** Como condição de emissão da **ORDEM DE SERVIÇO DO PROJETO DA FASE I**, deverá estar em operação sistema de arrecadação centralizada, que funcionará como uma câmara de compensação financeira, do sistema metro-ferroviário do Estado de São Paulo e da empresa municipal São Paulo Transporte S.A. – SPTrans (SISTEMA DE ARRECADAÇÃO



CENTRALIZADA), e ficara responsável: (i) pela arrecadação integral, controle, aferição e gerenciamento de todos os valores recebidos pela venda do direito de viagem do sistema metro-ferroviário, seja através do Bilhete Único da SPTrans ou outro que vier a substituí-lo, ou através de bilhetes Edmonson da COMPANHIA DO METRÔ e da CPTM; (ii) pelo controle da contagem física dos passageiros transportados que assegure a correta distribuição das receitas na forma do item 9.3 das Diretrizes Técnicas para a Concessão da Linha 4 – Amarela; (iii) pela distribuição dos valores assim arrecadados aos integrantes do sistema metro-ferroviário, incluindo-se a CONCESSIONÁRIA e a SPTrans; (iv) pelos pagamentos devidos à CONCESSIONÁRIA a título de RECEITA TARIFÁRIA, sempre com a estrita observância das disposições do CONTRATO e com os ajustes previstos nas Cláusulas Oitava (Receitas), Décima Primeira (Mitigação de Riscos) e Décima Nona (Avaliação); (v) pela elaboração e remessa periódica à SPTrans, COMPANHIA DO METRÔ, CPTM e CONCESSIONÁRIA de relatórios detalhados em que conste a descrição de todos os eventos relativos à arrecadação e distribuição das receitas.

#### **9<sup>a</sup> ) – Denúncia**

A repartição que será realizada pela câmara de compensação, ao fazer a distribuição das receitas à Concessionária, referentes às viagens realizadas exclusivamente em sua linha ou integradas ao sistema metro-ferroviário, não descontados as gratuidades e a renúncia de receita tarifária do convênio entre Metrô, CPTM e SPTrans (Bilhete Único); e por sua vez esta última recebendo o que lhe é devido, a sobra a ser distribuída entre Metrô e CPTM, será inferior ao total de usuários que estas transportaram.

Não existe em nenhuma parte do contrato, a menção de que o Estado arcará com esta diferença.

Como conseqüência as dificuldades financeiras enfrentadas pelo Metrô e CPTM, se agravaram violentamente, degradando a prestação de serviço público de transporte coletivo prestado pelo poder público.



## **Cláusula Nona – Centralização da Arrecadação**

**9.7.** A quota parte da COMPANHIA DO METRÔ e da CPTM nas receitas comuns terá caráter variável em função das regras de rateio previamente estabelecido perante a CÂMARAQ DE COMPENSAÇÃO, com a observância dos critérios de cálculo e ajustes previstos no CONTRATO, e deverá ajustar-se ao valor do saldo apurado após a dedução da quota parte da CONCESSIONÁRIA.

### **10<sup>a</sup> ) – Denúncia**

A Cláusula Décima Primeira – Mitigação de Riscos, deve ser um capítulo à parte a ser estudado, pois não existe a menor possibilidade do Concessionário ter qualquer prejuízo com a cobertura dada por este capítulo do contrato. Nesta cláusula, está garantida a realização de 900 mil viagens dia, (Valor estimado no ESTUDO DE DEMANDAS realizado pelo Metrô) que caso não ocorra e varie acima de 10%, o Concedente praticará mecanismos de compensação.

Dentro deste capítulo, chama especial atenção a exigência de seccionamento das linhas de ônibus intermunicipais gerenciados pela EMTU, **item 11.3.**, para evitar o que eles chamam de “**Risco de concorrência das linhas de ônibus intermunicipais com a LINHA 4 – AMARELA**”, porém, sem estabelecer quais serão as consequências do aumento do custo das viagens para os usuários e, em caso de renúncia tarifária, quem a suportará.

No **item 11.1.10.7**, o não seccionamento das referidas linhas implicará em pagamento das tarifas de viagem do montante de usuários previstos na operação, independente das reais realizações das viagens.

Já no **item 11.7**, chegaram ao absurdo de limitar em R\$ 20.000.000,00 (vinte milhões de reais) as despesas do Governo do Estado, caso alguma cláusula não seja cumprida, interferindo diretamente na gestão pública do Estado.

### **11<sup>a</sup> ) – Denúncia**

A Cláusula Décima Segunda – Equilíbrio econômico-financeiro deve ser um capítulo também estudado, pois os mecanismos ali existentes favorecem sobremaneira o Concessionário.