



**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**”.

**1ª) - 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, item 1.1., FASE III**

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

**2ª) - Denúncia**

Apesar de constar na **Cláusula Segunda item 2.1.2.1., subitem “a”**, a obrigatoriedade de o **Concessionário** fornecer 15 Trens 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 do estudo de implantação da Linha 4 – Amarela, elaborado 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 US\$ 10 mi, cada trem composto de 6 (seis) carros, o **Concessionário** economizará US\$ 40 mi, reduzindo-se ainda mais o percentual de 27% de sua participação no empreendimento.

#### **Cláusula Quarta – Vigência e Prazos, item 4.6.**

##### **3ª) - 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: US\$ 180 mi.

#### **Cláusula Quarta – Vigência e Prazos, 4.6.1.**

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, item 4.6., e seus subitens (i), (ii), (iii) e (iv).**

##### **4ª) - 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 US\$ 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 está a ser definido, não fazendo parte do montante já anunciado pelo Governo de São Paulo.



#### **5ª) – 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, item 6.1., parcela B.**

#### **6ª) - 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, itens 7.1., 7.1.1. e 7.7.2.**

#### **7ª) – Denúncia**

Em relação às receitas tarifárias, existe outra distorção que acarretará prejuízo aos cofres do Metrô e CPTM. Segundo o contrato, o **Concessionário** 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, item 8.1., subitens “a” e “b”.**

#### **8ª) – Denúncia**

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

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 RMS, a consequência 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 SPTans e futuramente EMTU.

### **Cláusula Nona – Centralização da Arrecadação, item 9.1.**

#### **9ª) – Denúncia**

A repartição que será realizada pela Câmara de Compensação, ao fazer a distribuição das receitas ao **Concessionário** referentes às viagens realizadas exclusivamente em sua linha ou integradas ao sistema metroferroviário, não descontadas 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 transportaram.

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

Como consequência, 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, item 9.7.**

#### **10ª) – 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 ocorram e variem 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.

### **11ª ) – Denúncia**

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