



**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.

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

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 CONCESSIONÁRIA 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.

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 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.

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: 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-



- iii. 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.

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 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



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

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

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



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

mil e quinhentos reais), na data base 01/08/2006, vencendo-se a primeira delas no dia 15 (quinze) do mês subsequente 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.

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

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:

T_r = TARIFA DE REMUNERAÇÃO DA
CONCESSIONÁRIA reajustada;

T_o = 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 01/02/2005;

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 subsequentes, 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.

7ª) – 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 ME4TRÔ, ou da CPTM, ou de ambas, em qualquer sentido (PASSAGEIRO INTEGRADO)

8ª) – 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 conseqüências 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.

9ª) – 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.

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 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 conseqüências 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.