



SECRETARIA DE ESTADO DOS TRANSPORTES METROPOLITANOS
CHEFIA DE GABINETE

São Paulo, 27 de novembro de 2013
Ofício CG/STM nº 508/2013

Referente: *Requerimento de Informação nº 278/2013*

Senhora Procuradora,

Em atenção ao Requerimento de Informação em epígrafe, que solicita informações sobre a Linha 4-Amarela do Metrô, sirvo-me do presente para encaminhar a Vossa Excelência Relatório elaborado pela Comissão de Monitoramento das Concessões e Permissões - CMCP, a respeito das questões 01 a 10.

No que diz respeito ao assunto tratado na questão 11, temos a informar que, embora ainda não haja uma previsão, há interesse em promover estudos objetivando a verificação da viabilidade da integração tarifária na estação Butantã da Linha 4-Amarela, como ocorre na Estação Campo Limpo da Linha 5-Lilás do Metrô.

À disposição para maiores esclarecimentos eventualmente necessários, aproveito a oportunidade para reiterar meus protestos de consideração e apreço.

LUIZ ROBERTO DOS SANTOS
Chefe de Gabinete

Excelentíssima Senhora
MÁRCIA RODRIGUES MACHADO
DD. Procuradora do Estado
Chefe da Assessoria Técnico-Legislativa
Palácio dos Bandeirantes
Av. Morumbi, 4.500 – São Paulo/SP



REQUERIMENTO DE INFORMAÇÃO Nº 278, DE 2013

Assembleia Legislativa – Deputado Luiz Cláudio Marcolino

RESPOSTAS

1. TARIFAS CONTRATUAIS EM VIGOR

A tarifa de remuneração foi fixada em 01/02/2005 em R\$ 2,08 e é corrigida anualmente, sempre em 1º de fevereiro, com base em fórmula paramétrica que combina a variação do IGP-M e do IPC.

Desde	R\$ Integrado	R\$ Exclusivo
21/06/2010	1,2821	2,5641
01/02/2011	1,3954	2,7907
01/02/2012	1,4638	2,9276
01/02/2013	1,563	3,126

O valor recebido pela Concessionária por passageiro transportado obedece à seguinte regra: 100% da tarifa de remuneração para passageiros exclusivos da Linha 4 - Amarela e 50% da tarifa de remuneração para passageiros integrados (que utilizam a Linha 4 e outra linha do sistema – Metrô ou CPTM). A proporção de passageiros exclusivos é, atualmente, de cerca de 10%, sendo 90%, portanto, de passageiros integrados. Com base nessas regras, a tarifa efetiva paga à Concessionária desde Junho de 2010 é a seguinte:

Mes	R\$ - Tarifa efetiva	Mes	R\$ - Tarifa efetiva	Mes	R\$ - Tarifa efetiva	Mes	R\$ - Tarifa efetiva
		Jan/2011	1,294	Jan/2012	1,4652	Jan/2013	1,5959
		Fev/2011	1,4317	Fev/2012	1,537	Fev/2013	1,7042
		Mar/2011	1,4367	Mar/2012	1,537	Mar/2013	1,7047
		Abr/2011	1,4733	Abr/2012	1,537	Abr/2013	1,7111
		Mai/2011	1,4867	Mai/2012	1,537	Mai/2013	1,7128
Jun/2010	1,3489	Jun/2011	1,4669	Jun/2012	1,537	Jun/2013	1,7131
Jul/2010	1,3031	Jul/2011	1,4672	Jul/2012	1,537	Jul/2013	1,7129
Ago/2010	1,3136	Ago/2011	1,4652	Ago/2012	1,537		
Set/2010	1,3111	Set/2011	1,4652	Set/2012	1,537		
Out/2010	1,3087	Out/2011	1,4652	Out/2012	1,537		
Nov/2010	1,306	Nov/2011	1,4652	Nov/2012	1,537		
Dez/2010	1,3011	Dez/2011	1,4652	Dez/2012	1,5968		

2. Custo da Energia Elétrica em relação ao Custo da ViaQuatro:

% sobre o Custos da ViaQuatro	2011	2012	até jun 2013
	Participação (%)	Participação (%)	Participação (%)
Energia Elétrica	5%	13%	11%

3. O Contrato de Concessão foi firmado sob o regime jurídico das Parcerias Público Privadas, o qual prevê compartilhamento de riscos entre Poder Concedente e Concessionária. De acordo com a modelagem utilizada, ficou estabelecido na Cláusula Décima Segunda, item 12.2.1 do Contrato de Concessão, que **não cabe recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, para nenhuma das partes**, na hipótese de ocorrerem “variações de custos nas obrigações imputáveis à CONCESSIONÁRIA, em relação ao previsto no PLANO DE NEGÓCIOS”. Isso significa que caso tivesse havido aumento, e não redução das tarifas, não caberia recomposição do equilíbrio em favor da Concessionária, pois ela assumiu esse risco ao formular proposta para a licitação; do mesmo modo, não cabe recomposição, na hipótese de redução de tarifa, para o Poder Concedente. O Contrato prevê poucas exceções a essa regra, como a criação, extinção ou alteração de tributos que tenham repercussão nas receitas ou despesas da Concessionária relacionadas com a prestação dos serviços. Tarifas de energia elétrica não são tributos, e mesmo a redução trazida pela Lei nº 12.783/2013 não ocorreu pela redução ou extinção de tributos, mas devido a mudança do critério de cálculo da remuneração das concessionárias do setor elétrico e a desembolsos feitos pelo Tesouro Nacional para compensação a concessionárias que não aderiram ao novo modelo.
4. Os únicos pagamentos feitos diretamente pelo Poder Concedente à Concessionária foram aqueles previstos no Contrato de Concessão, relativos às contraprestações pecuniárias devidas pelo Estado. A receita tarifária é recebida diretamente pela Concessionária da câmara de compensação do Bilhete Único, sob monitoramento do Poder Concedente.
5. Conforme previa o contrato, no início da operação plena em 16/10/11, com as 6 estações da Fase I, a operação contava com os 14 trens devidamente testados e operacionais.
6. Não há ação judicial ajuizada pela Concessionária em face do Poder Concedente decorrente dos prazos de entrega das obras civis da Fase I.
7. O Contrato de Concessão prevê a aferição, pelo Poder Concedente, de diversos elementos para medir a qualidade da prestação. Falhas ou deficiências são quantificadas e entram na formação de dois índices contratuais: o Índice de Qualidade do Serviço (IQS) e o Índice de Qualidade da Manutenção (IQM). Ambos os índices entram no cálculo da receita tarifária a ser recebida pela Concessionária e, se negativos, reduzem seu valor. Com isso, normalmente não é preciso aplicar multas, pois o desconto é feito diretamente. Em situações nas quais há interrupção da prestação do serviço por intervalo superior a três intervalos entre trens, denominadas de incidente notável, a ocorrência é avaliada para verificar se há indício de falha da Concessionária. Constatado o indício, abre-se processo



denominadas de incidente notável, a ocorrência é avaliada para verificar se há indício de falha da Concessionária. Constatado o indício, abre-se processo sancionatório que pode ou não resultar na aplicação de penalidade. Em razão de um dos incidentes notáveis, ocorrido em 3 de outubro de 2011, foi aplicada à Concessionária multa no valor de R\$ 140.000,00, valor este que foi diretamente descontado da contraprestação pecuniária que, naquele momento, era devida pelo Poder Concedente, conforme permite o Contrato de Concessão.

8. O cronograma de execução das obras e implantação de sistemas encontra-se em fase de revisão e será divulgado em breve pelo Poder Concedente.
9. As licitações para execução dos projetos da Fase III do Contrato de Concessão estão em andamento. Somente haverá cronograma de obras depois que os contratos decorrentes dessas licitações forem executados e, de posse dos projetos, possa o Poder Concedente promover as licitações para execução das obras.
10. Esta pergunta deve ser dirigida à Concessionária, pois não faz parte das atribuições do Poder Concedente fiscalizar ou determinar as opções associativas dos trabalhadores por ela contratados.
11. [EMTU]

