

Esta é uma publicação do Sindicato da Sorocabana  
Boletim / Outubro 2019

A edição de 20/06/2019 do DOE – “Diário Oficial do Estado de São Paulo” Deputado Estadual Douglas Garcia - PSL publicou o projeto de lei “PL 777/2019” que cita o que segue: “Autoriza o Poder Executivo a outorgar a concessão das linhas metroviárias da Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô e ferroviárias da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM.”

O Sindicato reagiu imediatamente solicitando maiores explicações ao autor do malfadado Projeto de Lei, após várias tentativas de contato que ignoradas pela assessoria do parlamentar do PSL, o Sindicato fez contato com parlamentares da oposição que prontamente nos atenderam, e o Deputado Carlos Giannazi - PSOL marcou uma audiência em 05/09/2019, o parlamentar ouviu atentamente



nosso pleito e assumiu o compromisso de formular um “REQUERIMENTO DE INFORMAÇÃO” e publicar no DOE desta forma o Governo Estadual não poderia se esquivar de dar uma resposta.

E o compromisso foi cumprido, quando o DOE do dia 28/09/2019 trouxe na sua página 11 do caderno Legislativo o requerimento de informação nº 651 de 2019 solicitado pelo Deputado Carlos Giannazi que foi reproduzido na íntegra na página seguinte.

Estamos aguardando a resposta do Governo Estadual, e assim que for publicada no DOE iremos convocar uma Assembleia para decidir em conjunto com a categoria os próximos passos desta luta.

**REQUERIMENTO DE INFORMAÇÃO Nº 651, DE 2019**

Nos termos do artigo 20, inciso XVI, da Constituição do Estado, combinado com o artigo 166 do Regimento Interno, requeiro seja oficiado ao Secretário de Transportes Metropolitanos do Estado de São Paulo para que responda às questões formuladas abaixo, a respeito da concessão das linhas 8 e 9 da CPTM.

1. Por que autorizar o Poder Executivo a outorgar a concessão a título oneroso mediante licitação as linhas da CPTM e do Metrô se essas funcionam plenamente e em boas condições, qual a motivação do ato administrativo em tela?
2. Por que, as linhas 8 Diamante e 9 Esmeralda da CPTM, se essas são as linhas mais rentáveis e em melhores condições em relação à Via Permanente, Material Rodante e Instalações Fixas, segundo a própria CPTM?
3. Como será o remanejamento dos funcionários dessas linhas, que são entre 2.500 e 3.000 pessoas, na grande maioria concursados, com o grande risco de criar um passivo à Fazenda do Estado como foi feito com os trabalhadores da antiga FEPASA?
4. Como será o Plano de Demissão Voluntária - P.D.V.?
5. A proposição dessa concessão afirma que visa "otimizar" a prestação desses serviços de transporte, mas como privatizar uma atividade que é subsidiada pela Fazenda Estadual ou seja que não dá lucro, qual a motivação do ato administrativo?
6. Em documento enviado pelos órgãos CPTM e Governo do Estado de São Paulo, há alguns meses, onde o título "PPP Operação das Linhas 8 e 9", na página das "Diretrizes" o item 10 diz que "Serão previstos recursos para fazer frente às verbas rescisórias de desligamento do pessoal a ser feito pela CPTM". Quantos funcionários se pretende desligar? Qual verba será direcionada para os funcionários concursados? E se o funcionário não quiser ser desligado?
7. No Diário Oficial Poder Executivo, a Ata da 4ª Reunião Conjunta Ordinária, do Conselho Gestor do Programa de Parcerias Público-Privadas-CGPPP, questiona quais serão as responsabilidades do Poder Público em relação às verbas rescisórias de desligamento de pessoal. Segundo essas informações, como afirmar ser de extrema importância as privatizações para geração de emprego e renda", não existe aí uma contradição entre o provisionamento de recursos para rescisão de contrato de trabalho como a criação de empregos?
8. Há informações de que a concessão de trens metropolitanos para o setor privado é pouco comum ao redor do mundo e em várias cidades no Brasil essa experiência não deu certo e são objeto de reestatização. Por que insistir nesse modelo de concessão?
9. Exemplos de ferrovias privatizadas no Brasil geraram destruição do patrimônio do Estado, gerando perda do transporte de passageiros de longa distância e de algumas poucas ferrovias de carga, causando milhares de demissões. Em sendo privatizadas, as ferrovias metropolitanas na grande São Paulo terão esse mesmo fim? Haja vista a experiência anterior ter sido catastrófica, devemos esperar que o empresário ao assumir um modal de transporte deficitário, com as passagens subsidiadas pelo Estado, invista valores de alta monta na renovação das instalações das linhas 8 e 9 e consiga retorno desse investimento de qual maneira? O que se vê na linha 4 amarela do Metrô é um alto aporte de dinheiro público.
10. Para cada uma de suas linhas, qual o valor médio que a CPTM e o Metrô recebem por passageiro transportado?
11. Qual a subvenção por cada linha da CPTM?
12. Por que a concessão das linhas 8 e 9 não inclui o Expresso Oeste-Sul e a linha em U invertido para Alphaville e Barueri?
13. Por que a concessão das linhas 8 e 9 não inclui as estações Bom Retiro, Pompeia e Água Branca?
14. Por que a concessão das linhas 8 e 9 não inclui exploração imobiliária, inclusive como forma de elevar os ganhos para o Estado?
15. Conforme anunciado no Diário Oficial do Estado de São Paulo no dia 24/08/19: "Dando continuidade à ordem do dia, o Presidente do CGPPP colocou em apreciação do Colegiado o projeto de Concessão das Linhas 08 Diamante e 09 Esmeralda de Trens Metropolitanos, sob a gestão da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos/ CPTM, informando que os Conselheiros seriam atualizados sobre os trabalhos de maturação da

modelagem preliminar, bem como a contratação do IFC (International Finance Corporation) para validação e aprimoramento das premissas da modelagem final do projeto" Quais trabalhos já foram desenvolvidos pelo IFC (International Finance Corporation) até o momento?

16. Como ter acesso integral aos três Procedimentos de Manifestação de Interesse submetidos e citados na Plataforma Digital de Parcerias?
17. Quanto o Estado estima economizar por ano com a concessão e como foi feita essa conta?
18. Como se deu a evolução da tarifa pública e das regras de integração de 2010 até hoje, para cada sistema?
19. Como se deu a evolução da tarifa contratual da Via-Quatro de 2010 até hoje?
20. Qual o volume total de passageiros transportados na linha 4 - amarela, entre 2010 e hoje, e da linha 5 - lilás de 2018 até hoje, discriminados, mês a mês?
21. Qual o volume total de entrada de passageiros em cada uma das estações da linha 4 - amarela, entre 2010 e hoje, e pela linha 5 - lilás, de 2018 até hoje, discriminados, mês a mês?

**JUSTIFICATIVA**

O presente requerimento se origina do fato deste parlamentar ter recebido diversos questionamentos e pedidos de informação do **Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias da Zona Sorocabana** e do Coletivo Metropolitano de Mobilidade Urbana a respeito das intenções de concessão das linhas 8 e 9 da CPTM.

A parcela da malha da CPTM a que se refere este requerimento movimentada em média por dia útil um volume superior a um milhão de passageiros. As concessões e parcerias vislumbradas pelo Executivo impactarão um território linear que cruza pelo menos uma dezena de municípios, para além dos passageiros anteriormente mencionados, com prazo superior a dez anos. A CPTM é deficitária, subvencionada e, portanto, mais sujeita a pressões de ordem política, ainda que atenda muitas vezes tecidos frágeis, vulneráveis e que demandam um processo sofisticado de planejamento com vistas ao desenvolvimento socioeconômico e superação das desigualdades.

Diante das evidências verificadas em todo o mundo, e principalmente no Brasil, nos casos da "RFFSA - Rede Ferroviária Federal S/A" e da "FEPASA - Ferrovia Paulista S/A" a alta taxa de desemprego; a destruição do patrimônio; a extinção dos trens de passageiros de longo percurso etc., buscamos informações para torná-las públicas e divulgar à categoria Ferroviária e à população. Estamos vendo isso na "Linha 5 Lilás do Metrô" onde o Ministério Público, em uma Ação Civil Pública, está pedindo a devolução da linha ao Estado. Nós como Sindicato, não podemos deixar os trabalhadores à mercê de atos discricionários da Administração Pública.

As perguntas acima propostas deixam claro que pode haver um prejuízo imenso à população e aos cofres públicos.

Dado o exposto acima, buscamos com este requerimento dar mais clareza ao processo em andamento, de modo a possibilitar maior participação pública no controle do setor de transportes.

Sala das Sessões, em 26/9/2019.

a) Carlos Giannazi

(Texto acima é reprodução do D.O.E. na íntegra)

**DIGA NÃO À CONCESSÃO  
DAS LINHAS DA CPTM.  
A CPTM É DO POVO DE  
SÃO PAULO**