

**CENTRO ESTADUAL DE EDUCAÇÃO TECNOLÓGICA PAULA
SOUZA
ESCOLA TÉCNICA ESTADUAL IRMÃ AGOSTINA
Ensino Técnico Integrado ao Médio em Administração**

**Amanda Santos do Nascimento
Anthony Santos da Silva
Fernanda Soares da Silva Costa
Ingrid Vitória da Silva
Larissa Martins Pereira de Souza
Maria Helena Albuquerque Brandão
Matheus Henrique Silva Amorim
Sophia de Souza**

**CONCESSÃO DAS LINHAS 8 E 9 DA CPTM: Um estudo de como as
falhas administrativas da ViaMobilidade reverberam no corpo social**

**São Paulo
2023**

**Amanda Santos do Nascimento
Anthony Santos da Silva
Fernanda Soares da Silva Costa
Ingrid Vitória da Silva
Larissa Martins Pereira de Souza
Maria Helena Albuquerque Brandão
Matheus Henrique Silva Amorim
Sophia de Souza**

CONCESSÃO DAS LINHAS 8 E 9 DA CPTM: Um estudo de como as falhas administrativas da ViaMobilidade reverberam no corpo social

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso do Ensino Técnico Integrado ao Médio em Administração da ETEC Irmã Agostina, orientado pelo Prof. Adriano Barbosa e pelo coorientador Júlio Landucci, como requisito parcial para obtenção do título de Técnico em Administração.

**São Paulo
2023**

Foi pensando nas pessoas que executamos este projeto. Por isso, a todos aqueles que já se sentiram desamparados pela administração da Viamobilidade, vocês foram a hipótese, a justificativa e o objetivo desse artigo.

AGRADECIMENTOS

A todos aqueles que contribuíram, de alguma maneira, para a realização deste trabalho. Em especial, aos nossos amigos e familiares pelo apoio incondicional durante essa jornada. Também somos gratos aos ensinamentos e suporte oferecidos pelos nossos orientadores Adriano Barbosa e Júlio Landucci. Por fim, foi dito uma vez que “nossas vidas não são medidas apenas em anos e, sim, nas vidas das pessoas que tocamos ao nosso redor”. Se esse trabalho pôde, em qualquer aspecto, transmutar a sua vida, então agradecemos por atribuir sentido às nossas.

“Toda revolução começa com uma faísca.”

Katniss Everdeen, em Jogos Vorazes.

RESUMO

O presente artigo tem como objetivo analisar as falhas administrativas da ViaMobilidade, bem como identificar a forma que estas interagem com o corpo social. Para tanto, foi utilizado o método bibliográfico e pesquisa de campo a fim de viabilizar um entendimento congruente sobre Administração Pública e Administração Privada, bem como as divergências entre elas. Com base nesses conteúdos, investigou-se como as Linhas 8 e 9 da CPTM passaram pelo processo de Concessão, elucidando, principalmente, os conceitos de Concessão e Privatização e a aplicação de ambas, os seus métodos e, portanto, seus benefícios e seus malefícios para o âmbito social. Por fim, com essas informações, tornou-se possível apontar as imprecisões administrativas da atual concessionária responsável pela operação e manutenção das Linhas 8 - Diamante e 9 - Esmeralda de Trens Metropolitanos de São Paulo, que, assim como as demais empresas privadas, está ponderada a obtenção de lucro em detrimento do primordial: o bem comum e a qualidade dos serviços públicos.

Palavras-chave: Administração. Concessão. Desestatização. Serviços Públicos. Sociedade.

ABSTRACT

This article aims to analyze the administrative failures of ViaMobilidade, as well as to identify the way that these interact with the social body. For this purpose, the bibliographical research method was used to have a congruent understanding of Public Administration and Private Administration, as well as the differences between them. Based on these contents, since CPTM Lines 8 and 9 went through the concession process, the concepts of concession and privatization were clarified as well as the application of both, their methods, and, therefore, their benefits and harms to the social sphere. Finally, with this amount of information, it became possible to point out the administrative inaccuracies of the current concessionaire responsible for the operation and maintenance of Lines 8 - Diamond and 9 - Esmerald of metropolitan trains in São Paulo, which, like other private companies, is focused on making a profit to the detriment of what is essential: the common good and the quality of public services.

Keywords: Administration. Concession. Privatization. Public services. Society.

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	8
2	FUNDAMENTO TEÓRICO	10
2.1	Administração Pública	10
2.1.1	Privatização	11
2.1.1.1	Tipos De Privatização	13
2.1.2	Concessão	14
2.2	Mobilidade Urbana: um conceito logístico	14
2.3	ViaMobilidade	17
2.3.1	Contrato entre o Governo do Estado de São Paulo e a ViaMobilidade: Especificidades Contratuais Relevantes	18
3	METODOLOGIA	21
3.1	Apresentação	21
3.2	Método de pesquisa utilizado	21
3.3	Apresentação de dados	22
3.4	Análise e Resultados	33
4	CONSIDERAÇÕES FINAIS	37
	REFERÊNCIAS	39
	APÊNDICE A – Pesquisa de Campo	42
	ANEXO A – Prazo da concessão	49
	ANEXO B – Valor estimado do contrato	50
	ANEXO C – Funções da concessionária	51
	ANEXO D – Direitos e obrigações da concessionaria	52
	ANEXO E – Deveres fundamentais da concessionária	53
	ANEXO F – Motivos para a revogação do contrato	54
	ANEXO G – Hipóteses de extinção do contrato	55
	ANEXO H – Caducidade	56
	ANEXO I – Intervenção do Poder concedente	57
	ANEXO J – Direito dos passageiros	58

1 INTRODUÇÃO

Em 21 de abril de 2021: a vencedora do leilão de concessão promovido pelo Governo do Estado de São Paulo, ViaMobilidade, empresa da CCR-Mobilidade, estabelece um contrato que estipula sua responsabilidade pela operação, manutenção, conservação e melhorias das Linhas 8-Diamante e 9-Esmeralda, compromisso aprazado em 30 anos, a começar por 27 de janeiro de 2022. Acompanhado de muitas outras convenções, veio uma promessa: austero compromisso com a mobilidade humana, privilegiando e visando ações sustentáveis relacionadas a saúde, cultura e cidadania, que, segundo a companhia, iriam além da simples oferta de um transporte eficiente e seguro.

Apesar disso, partindo do que se observa no dia a dia e considerando dados reunidos pela presente pesquisa, a realidade é dissonante do professado: a concessão e, conseqüentemente, a administração comandada pela ViaMobilidade pouco tem feito — até aqui, pelo menos — para com os milhares do corpo social dependente de seus serviços nas Linhas 8 e 9. Tendo a investigação analisado com esmero o cenário apresentado, a hipótese levantada pela apuração é de que: a atual administração e gerência da ViaMobilidade possui graves falhas estruturais, que têm como máxima repercussão sua reverberação no corpo social paulista.

O objetivo deste estudo é examinar e compreender como as falhas administrativas da ViaMobilidade, responsável pela concessão das Linhas 8 e 9 da CPTM, impactam a sociedade em geral. O estudo visa investigar como essas falhas reverberam no corpo social, considerando tanto os aspectos operacionais quanto os impactos na qualidade de vida dos usuários do transporte público.

Acerca dos objetivos específicos, um dos primeiros passos é identificar o processo de concessão das Linhas 8 e 9 da CPTM, sendo possível, assim, distinguir as suas principais falhas administrativas, por meio de análise documental, levantamento de dados e revisão bibliográfica. Com os resultados apurados, avaliou-se tanto o impacto dessas falhas nas operações e no funcionamento (considerando frequências de atrasos, cancelamentos de viagens e superlotação dos trens) quanto o impacto no cotidiano dos passageiros, sejam trabalhadores ou moradores da região. Ademais, auferiu-se as medidas tomadas pela ViaMobilidade, no sentido de

solucionar as falhas administrativas identificadas, foram eficazes ou não para mitigar os incessantes problemas.

O tema em questão foi selecionado devido à importância da mobilidade urbana na vida não somente de seus autores como também por sua importância e atualidade nas vidas de milhões de paulistas e paulistanos que dependem do transporte metropolitano basicamente: para trabalhar, ir para a escola e passear, e que, portanto, vêm sendo afetados com a grande mudança de sistema. Com mais concessões das Linhas da CPTM sendo planejadas pelo Governo de São Paulo, um há de indagar se o bem-estar social está, de fato, sendo prezado.

Por fim, a metodologia deste trabalho consistirá em uma abordagem de pesquisa qualitativa, por meio de revisão bibliográfica e documental, buscando obter uma compreensão aprofundada sobre o tema da concessão das Linhas 8 e 9. Serão utilizados artigos científicos, livros, relatórios técnicos e documentos oficiais relacionados ao tema. Essa revisão fornecerá a base teórica necessária para embasar a pesquisa. Isso juntamente com a coleta de dados secundários e entrevistas com passageiros, trabalhadores e moradores da região. As entrevistas foram realizadas de forma presencial e/ou online, com a aplicação de um questionário semiestruturado, no qual considerou-se alguns critérios que permitiram a obtenção de informações detalhadas sobre as falhas administrativas, seus impactos e possíveis soluções. Além disso, foram coletados dados quantitativos, como registros de atrasos, cancelamentos e reclamações dos usuários, por meio de documentos oficiais e relatórios disponibilizados pelas instituições responsáveis. Os resultados apresentados através de relatórios, de gráficos e de tabelas, e foram interpretados e discutidos, podendo, assim, se criar reflexões e análises críticas, destacando pontos fortes e fracos da gestão da ViaMobilidade.

Dessa maneira, o estudo está estruturado em três seções a contar a partir desta introdução. O primeiro capítulo apresenta uma revisão teórica acerca da privatização e concessão, bem como uma breve apresentação sobre mobilidade urbana. Na segunda seção, foram apresentados os dados e realizado uma breve discussão e, na terceira seção, encontram-se as considerações finais.

2 FUNDAMENTO TEÓRICO

2.1 Administração Pública

Administração pública é o “planejamento, organização, direção e controle dos serviços públicos, segundo as normas do direito e da moral, visando ao bem comum” (BACHTOLD, 2012, p. 32). Define-se ainda a administração pública como “todo o aparelhamento do Estado, preordenado à realização de seus serviços, visando à satisfação das necessidades coletivas” (MEIRELLES 2016, p. 60).

Esse processo possui como maior objetivo o bem público, uma vez que nesse modelo de administração o bem é gerenciado pelo Estado de forma que o corpo social possa usufruí-lo de forma pública, “a administração pública funciona ao nível federal, estadual ou municipal. A federal, realizada pela União (pessoa jurídica de direito público representante da esfera federal), a estadual, exercida pelos estados e o Distrito Federal e a municipal, consumada pelos Poderes Legislativo, Executivo e Judiciário” (BÄCHTOLD 2012).

Ainda, segundo Bächtold (2012), a execução dos serviços públicos, pela administração, poderá ser realizada de forma direta ou indireta:

i) Administração pública direta ou centralizada: são as corporações que possuem autossuficiência política, financeira e administrativa. Na esfera nacional, é representado pelo Presidente da República acompanhado pelos ministros de Estado. Nos estados e DF, é o governador e as secretarias de Estado. Já nos municípios, os prefeitos e secretarias municipais.

ii) Administração pública indireta ou descentralizada: nessa instância em particular, a administração direta delega poderes a outras pessoas jurídicas, que dispõem de independência financeira e administrativa, mas não política, mantendo-se vinculados ao órgão criado pelo Estado. São habitualmente desenvolvidos para a execução de serviços públicos ou de interesse público, sendo aptos para serem autarquias (serviços autônomos), fundações ou entidades paraestatais.

O governo qualifica-se como a maior alçada de administração executiva, cuja notável responsabilidade é regular políticas públicas ajustando-se politicamente à sociedade. Nessa lógica, as políticas públicas constituem a forma pela qual o governo exerce suas ações, fins e propósitos, conectadas naquilo que se cogita mudar de

maneira estratégica, protegidas pelo poder público. Em território brasileiro, o governo é refletido pelos poderes judiciário, legislativo e executivo, garantidos pela Constituição Federal, de 1988. Estes poderes são aliados, mas livres de influência, já que, no Brasil, se integra um Estado Democrático de Direito, o qual só pode ser alcançado se houver harmonia entre Poderes, visto que estes são dependentes uns dos outros (MORAES, 2008).

Diante do exposto, uma vez afirmado que os três poderes trabalham em conjunto, se entende que a gestão de um poder afeta o outro no que diz respeito ao seu desempenho de funções. Exemplificando, o Poder Judiciário tem o controle dos atos administrativos e legislativos realizados pelos Poderes Executivo e Legislativo (CF, 1988); O Poder Executivo consoma as decisões do Poder Legislativo, controlado pelo Poder Judiciário, que, por sua vez, julga o desempenho dos Poderes Executivo e Legislativo. Por isso, o Poder Executivo está relacionado à Administração Pública.

Logo, a administração pública pode ser definida, também, como a atividade que desenvolve os órgãos que compõem o Poder Executivo, considerando a obtenção da finalidade prevista pelo Estado, traduzida na satisfação do corpo social e na concretização de suas obrigações como Estado. Segundo Meirelles (1985), os fins da administração se realizam quando atendem aos interesses do povo convincentemente. Seja a administração pública ou privada, a organização é a base de toda administração, “a sociedade é composta por organizações que oferecem produtos e serviços à satisfação das necessidades individuais dos indivíduos”, (MAXIMIANO 2008).

Da mesma forma, Chiavenato (2003) define organização como estrutura pública e/ou privada composta por pessoas, preparada para dar suporte e possibilita alcançar um objetivo público. Conforme ele mesmo afirma.

A organização pública é constituída por pessoas sob o comando de líderes dispostos a atender as necessidades coletivas da sociedade. Conceituada por grupo de pessoas com suas características de relacionamento entre si, pelas ações dos líderes, bem como, os fins para suprir as necessidades das pessoas. (CHIAVENATO, 2003).

2.1.1 Privatização

Segundo a Lei Federal n.º 9.491 de 9 de setembro de 1997, que alterou os procedimentos relativos ao Programa Nacional de Desestatização (PND), a privatização configura-se como o processo de transferência de órgãos ou empresas estatais à iniciativa privada. Com isso, o Estado deixa de exercer a gestão desse ativo, que passa a ser feita integralmente pelo novo administrador. Desse modo, há uma redução na participação e responsabilidade do Poder Público almejando uma redução de custos.

Em seus estudos, Fernando Mânica e Fernando Menegat teorizam:

Privatização será aqui compreendida como gênero, correspondendo a toda e qualquer forma por intermédio da qual se elimina ou atenua o aspecto público ou estatal na gestão de tarefas e bens. Isso significa o reconhecimento da aceção ampla ou vulgar de privatização. (MENEGAT, Fernando; MÂNICA, Fernando, 2017.)

Em contrapartida, na prática, essa idealização nem sempre se comprova, isso porque privatizar um serviço não demanda apenas uma lei e uma redução de despesas, isto é, existe outro custo a ser considerado: o custo social do serviço. Ainda mais, ao tratar-se do Brasil, onde a Constituição Federal (1988) garante que o Estado tem obrigação de ser o maior fiador (garantidor) de direitos do povo brasileiro, entende-se o quanto a concretização do modelo privatista afasta-se dos mandamentos constitucionais.

Além disso, com base na Constituição (1988) evidencia-se, também, que cabe ao Estado servir ao interesse da população brasileira. Desse modo, as instituições precisam prioritariamente estar a serviço do Estado e não simplesmente à mercê de uma lógica financeira. Isto é, partindo da premissa de que, diferentemente do que ocorre na iniciativa privada, o Estado não é condicionado ao lucro, logo, o seu padrão de excelência para com a coletividade está em indicadores sociais, como diminuição das desigualdades, qualidade de vida, crescimento sustentável, entre outros.

Por fim, compreende-se que a privatização pode ser vista como uma ferramenta estratégica, com a qual o Estado busca definir uma posição dentro da economia, atingindo diretamente o âmbito social. Por isso, esse processo é capaz de dividir tantas opiniões, pois, dependendo das situações, pode trazer a melhoria ou a decadência dos serviços.

2.1.1.1 Tipos De Privatização

Segundo Fernando Borges Mânica e Fernando Mengat (2017), em sua obra, a expressão privatização remete a diversos significados e essa pode se manifestar de diversas formas, sendo definida como "todo e qualquer ato ou movimento de passagem de algo (tarefa, personalidade, bem ou regime jurídico) da esfera pública ou estatal para a esfera privada". Entretanto, os autores classificam, partindo de um ponto de vista prático, e dessa definição, os tipos principais de privatização, como despublicação, descentralização, tercerização e desestatização.

Em contrapartida, na esfera acadêmica existem diversos outros autores que apresentam diferentes classificações para as mesmas definições. Exemplificando, fora os autores já citados, César Galvão, Daniel Lopes, Lucas Silva e Vittorio Leite também enunciam seus próprios termos para tipificar a privatização, entre eles oferta pública inicial, leilões competitivos e investimento direto estrangeiro.

Os processos de privatização se valem de diversos métodos usados internacionalmente, sejam eles considerados tradicionais ou singulares, dependentes de um contexto institucional e histórico específico. Dentre os principais, podemos citar e definir: i) Oferta Pública Inicial (IPO); ii) Leilões Competitivos; iii) Investimento Estrangeiro Direto; e iv) Aquisição por Gerentes e Funcionários ou Programas de Propriedade Compartilhada de Funcionários. (GALVÃO, César; LOPES, Daniel; SILVA, Lucas; LEITE, Vittorio, 2020.)

Contudo, em meio a tantas definições, para que esta análise seja elucidada a partir de um único ponto de vista, evidencia-se, como preponderante, a explicação de Carlos Santa Rosa e Fabiola Zillo para os tipos de privatização: “oferta pública de ações, oferta particular de ações, sistema misto, venda a empregados/administradores e contrato de administração ou arrendamento” (FILHO, Carlos; ZILLO, Fabiola, 2022).

Sob tal ótica, nos primeiros três exemplos, o Estado ainda é sócio da empresa e apenas vendeu uma parcela dela. Na oferta particular de ações, por exemplo, o governo escolhe o quanto irá receber pelas ações e com quem deseja negociar. Outrossim, a venda a empregados/administradores se difere das formas anteriores, pois a empresa é transferida para os seus colaboradores. Enquanto isso, o contrato de administração alude ao cenário em que o Estado permite que um operador particular gerencie a empresa, embora ela ainda seja propriedade do Estado. Esse

último caso costuma ocorrer por um período determinado de tempo e chama-se concessão de serviço público.

2.1.2 Concessão

Conforme é dito por Celso Antônio Bandeira de Mello, concessão se trata da transação de um “serviço público” (concatenação de atos materiais praticados pelo Estado ou por seus delegados, que se prestam a oferecer uma utilidade para os consumidores), a qual permite que um bem público seja temporariamente transferido a um terceiro, passando a sua responsabilidade nas condições aplicadas pelo governo — sob a garantia contratual de um equilíbrio econômico-financeiro — e remunerado pela própria exploração daquele serviço fornecido, mediante a tarifas cobradas diretamente dos usuários desse serviço.

Ainda, segundo Francisco Campos, a respeito da aplicabilidade da concessão nas mazelas brasileiras:

Esses poderes se afirmam, em primeiro lugar, pela posse exclusiva do concessionário sobre a porção do domínio público afetada aos serviços de cuja exploração é titular. O concessionário se instala sobre a coisa pública, podendo até alterar ou modificar seu estado, a sua fisionomia, o seu relevo ou a sua aparência, se a natureza do serviço o exige, como, por exemplo, no caso de instalações hidrelétricas, com as suas barragens, canais, túneis e tubulações. (CAMPOS, Francisco. Direito administrativo, v. 1, p. 263-264).

O processo de concessão de bens públicos pode ser muito vantajoso se bem executado por ambas as partes, uma vez que, com a concessão, o investimento e manutenção do bem público será frequente, o que reverberará diretamente em sua funcionalidade para com o corpo social.

2.2 Mobilidade Urbana: um conceito logístico

Assim, quanto ao processo logístico e a sua relevância para com o funcionamento da malha ferroviária no transporte de pessoas (na região metropolitana de São Paulo), visando entender a sua ligação com o bem social, é preciso que se

compreenda que o crescimento e o investimento da logística estão diretamente associados à sua importância dentro do desenvolvimento urbano, já que os espaços urbanos crescem frequentemente no quesito territorial e, dessa forma, repercutem na eficiência da mobilidade. Somada a essa questão, então, há a necessidade de um crescimento periódico da efetividade e do conforto do transporte, haja visto seu papel socioeconômico fundamental.

A esse respeito, segundo Freitas, o modal ferroviário “é um tipo de deslocamento que ocorre por meio de vias férreas, transportando, dentre outros, pessoas e cargas”. O transporte ferroviário tem como característica principal a elevada capacidade de carga e exerce, conforme o Plano Plurianual (PPA) da União (2012-2015), um papel fundamental para o desenvolvimento logístico e para uma maior integração do território nacional, além de ser uma modalidade que causa menor poluição do ruído e do ar em comparação aos outros transportes (LITMAN, 2015). Apesar desses fatores, sofre de uma precariedade em sua infraestrutura devido à priorização histórica da malha rodoviária e o seu alto custo de implantação, sendo mais utilizado (e em menor escala na matriz brasileira) para o transporte de cargas pesadas e com baixo valor agregado.

Em contraste, na Europa Ocidental, as ferrovias dispõem de alto desenvolvimento tecnológico e não só suprem a maior parte do transporte de cargas como locomovem, efetivamente, milhões de pessoas (FREITAS). Nesse sentido, Londres, cidade pioneira no transporte ferroviário, pode ser tomada como exemplo: trata-se de uma líder inglesa da rede ferroviária mundial com uma extensa malha férrea (400km) que possibilita, através de suas 12 linhas e 250 estações, a deslocação de 5 milhões de passageiros todos os dias (Band, 2019). Em outras partes do globo, na Ásia, a implantação do sistema de transporte ferroviário urbano foi o que contribuiu para o rápido crescimento econômico do Japão pós Segunda Guerra ao minimizar os custos e o consumo de automóveis particulares (POJANI; STEAD; 2015).

Sendo assim, é notório que o sistema ferroviário configura um destaque nos centros urbanos por sua contribuição no deslocamento da população através desse modelo de transporte. Portanto, ao contextualizá-lo no cenário nacional, nota-se, conforme os dados obtidos em um estudo da Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTrilhos, 2018), que cerca de 66% da população brasileira utiliza transportes públicos, o que evidencia a notabilidade destes (sobretudo os ferroviários) para a promoção de uma viagem mais curta rumo

ao trabalho e desafogada do trânsito, enquanto há uma parcela (22%, aproximadamente) ainda presa a ele por até 2 horas improdutivoas, ou seja, que deixam de trabalhar e contribuir no desenvolvimento econômico do país.

Em dias úteis, então, 8,5 milhões de pessoas deslocam-se nos sistemas metro-ferroviários brasileiros, com uma parcela de 70,4% só na Região Metropolitana de São Paulo (G1, 2017). Não só isso, o transporte público férreo é o mais viável, já que possui vagões de linhas férreas com grande capacidade de carga, possibilitando a mobilização média de 80 mil passageiros por hora, e trata-se de um transporte seguro e livre de qualquer tipo de engarrafamento que possa atrasar os usuários que o utilizam para ir trabalhar e estudar, se aprimorado de maneira eficiente (G1, 2017). Acerca das facilidades relacionadas à mobilidade urbana que a locomoção sobre trilhos promove, o diretor de implantação de sistemas da CCR Metrô Bahia Cláudio Andrade ainda enfatiza:

O transporte ferroviário é mais rápido, seguro, percorre grandes distâncias com baixo consumo de energia e impacto ambiental. Os trens transportam um grande volume de pessoas e, por trafegarem em vias exclusivas, desafogam o trânsito, sendo uma grande alternativa para a mobilidade. (ANDRADE, Cláudio, 2017, G1).

Por isso, uma política de transporte absoluta, nesse viés, é vital para a ampliação da mobilidade urbana, assim como também se estabelece como condição para a viabilização da sua função para com o desenvolvimento urbano.

Com base nesse cenário e considerando os aspectos e os dados mencionados, faz-se jus levantar a problemática em relação a qualidade da logística aplicada no regimento das linhas férreas, que são utilizadas em peso pela população de São Paulo no comum movimento pendular diário, quando estas são desligadas da gestão pública e são inseridas em um comando privado. Nessa perspectiva, é imprescindível que haja uma legítima e constante manutenção das linhas, em toda a sua infraestrutura, para que as operações ocorram sem maiores empecilhos, porém, associado ao viés lucrativo que o serviço assume quando está fora do controle estatal, é comum que o manejo da qualidade (voltada ao bem comum) seja minimizado. Sob esse viés, com a insuficiência de um pleno gerenciamento, afetado pela despesa, muitas vezes comum, de profissionais antigos, ocorrências relacionadas ao baixo conforto, lentidão das viagens, inoperância das linhas e uma baixa capacidade de resolução de eventuais acidentes (entre outros problemas ocasionados por uma má direção pouco

treinada para tal comando) são situações que passam a ser rotineiras no dia a dia dos que transitam pela cidade. Logo, ao conceder a administração de um serviço essencial em âmbito nacional a uma companhia de fins privados, como ocorreu recentemente com a concessionária ViaMobilidade, que tomou o controle pelos próximos 30 anos (conforme o anexo A) das Linhas 8-Diamante e 9-Esmeralda (antes atribuídas à CPTM), o Estado coloca sob risco a efetivação de um sistema público que é essencial ao desenvolvimento urbano e a concretização da sua função para com o corpo social, ainda que sob projeto concessório empresas como a citada se disponham a atender a nação.

2.3 ViaMobilidade

Ao tratar do histórico de atuação da ViaMobilidade, é preciso compreender o legado de outra companhia de serviços referentes à mobilidade urbana no Brasil. Nesse sentido, fala-se no papel do Grupo CCR, o qual é responsável pela gestão e manutenção de 3.615 quilômetros de rodovias dentre 13 estados do país, impactando diretamente a logística de deslocamento urbano em território nacional com 2,5 milhões de veículos circulando diariamente. Logo, pode ser considerado uma grande potência no que tange a locomobilidade na esfera rodoviária. Ainda mais, o Grupo CCR se configura como uma matriz controladora de uma série de outras empresas as quais são subsidiárias a este, englobando companhias responsáveis por rodovias, aeroportos e linhas ferroviárias. Sob esse viés, é neste conjunto que está a ViaMobilidade, empresa designada a trazer, para as linhas de trens metropolitanos, a qualidade e a experiência do Grupo.

Por isso, a Via Mobilidade, através de um contrato bilionário de concessão (ou seja, a transferência temporária de um serviço público para um concessionário privado) é a nova dona das Linhas 8-Diamante e 9-Esmeralda e pretende realizar uma série de reformas, a exemplo de comprar novos trens e agir de modo a maximizar a eficiência do transporte e melhorar a sua qualidade. Entretanto, o que se observa na prática é que a lista de atrasos, falhas técnicas e transtornos gerados em tais linhas recém-privatizadas só aumenta. Desse modo, vê-se que, apesar da boa performance do grupo CCR no que tange à administração das rodovias, ele não se aplica a gestão

dos trechos ferroviários, os quais passaram a ser criticados pela baixa eficiência após a concessão para a Via Mobilidade.

2.3.1 Contrato entre o Governo do Estado de São Paulo e a ViaMobilidade: Especificidades Contratuais Relevantes

A Cláusula Sétima, que versa sobre o valor estimado do contrato (Anexo B), especifica com clareza que o montante estipulado é de R\$ 3.356.000.000,00, refletindo a soma dos investimentos e do valor da outorga fixa mínima. Esta disposição, datada de 1º de setembro de 2020, estabelece de maneira precisa a referência financeira fundamental para a execução do contrato em questão.

Na cláusula quinta (Anexo C), denominada “objeto do contrato” prediz que a concessionária deve, durante o período contratual, propor melhorias dos bens integrantes, a fim de manter e melhorar a qualidade já existente com a antiga gestão.

A Cláusula décima está relacionada a apresentação e aprovação dos planos das funções da concessionária (Anexo D), salienta o dever da concessionária de, no prazo de até 3 anos, adotar o sistema de gestão de qualidade ISO 9001 nos processos de operação e manutenção mantendo a certificação ao longo da concessão afim de assegurar o pleno atendimento aos usuários das linhas.

Na Cláusula trigésima primeira, pertinente aos principais direitos e obrigações da concessionária (Anexo E), delinea os direitos e deveres fundamentais da concessionária ao longo do prazo concessório, sublinhando a obrigação de assegurar a prestação de um serviço adequado e de qualidade em conformidade com o contrato e regulamentações. Destaca-se ainda a ênfase no atendimento pleno aos passageiros de forma que o serviço não seja interrompido, dando notoriedade as obrigações de fornecer um serviço adequado, conforme os padrões de qualidade estipulados (ANEXO C), sem interrupções, bem higienizado e seguro de delitos que ameacem a integridade física e moral dos passageiros. Além disso, destaca-se a responsabilidade da concessionária em manter uma comunicação assertiva com os passageiros.

A Cláusula quinquagésima diz respeito às penalidades, com ênfase nos motivos para revogação do contrato (Anexo F). Estabelece critérios precisos para a anulação do contrato, considera-se, portanto, uma infração repetida no período de 12 meses (medição mensal) ou 3 anos (medição anual). Ressalta-se na análise desta cláusula as infrações cometidas pela concessionária durante os anos de gestão das linhas que já se aproximam dos critérios previstos para a revogação do contrato.

Na Cláusula quinquagésima terceira delinea as hipóteses de extinção da concessão (Anexo G), essas incluem o término contratual, encampação (anulação do contrato), caducidade (Anexo H), rescisão (ocorrida quando o contratante encerra o vínculo empregatício com o contratado ou vice-versa), a anulação por vício ou irregularidade no procedimento ou ato de outorga, a extinção da concessionária por falência ou encerramento, e a recuperação judicial prejudicial à execução do contrato. Esta cláusula, ao abordar diversas circunstâncias, confere uma abordagem abrangente e flexível à terminação do contrato de concessão, considerando tanto eventos previsíveis quanto imprevistos.

A Cláusula Quinquagésima Sétima, referente aos casos em que poderá ser declarada a Caducidade (Anexo H). É referido ao Poder Concedente, o Governo do Estado de São Paulo, o direito de declaração da caducidade do processo concessório, isto é, o direito de intervir legalmente no que foi compactuado mediante a concretização de desvio do objetivo da concessão. Isso quer dizer que, se observada a falta de qualidade efetiva no serviço ferroviário oferecido pela concessionária ViaMobilidade, ou seja, a decadência do transporte férreo ou a inexecução total ou parcial dos deveres contratuais, o Poder Concedente pode declarar a falência da concessão.

Na Cláusula quinquagésima primeira referente a intervenção (Anexo I), estabelece as condições nas quais o Poder concedente pode (e deve) intervir, resguardando-se o direito de garantir a continuidade dos serviços concedidos, a segurança dos passageiros e o cumprimento das normas contratuais. Dentre as situações que autorizam a intervenção, destacam-se a cessação ou interrupção dos serviços, deficiências na organização da concessionária, inadequações na prestação do serviço e os riscos ao passageiro. Vale ressaltar que todas as situações citadas na cláusula já foram vivenciadas por usuários das Linhas 8 e 9.

A Cláusula trigésima terceira delinea as principais obrigações e direitos dos passageiros no âmbito do contrato de concessão (Anexo J). O passageiro possui como dever usufruir de um serviço de qualidade e informar ao Poder concedente e à concessionária sobre irregularidades na execução do serviço, bem como comunicar às autoridades competentes eventuais atos ilícitos praticados pela concessionária ou por seus terceirizados. Analisando todos os pormenores da referida cláusula, nota-se que a ViaMobilidade impossibilita o passageiro de exercer os seus direitos contratuais, uma vez que não segue com suas obrigações previstas.

3 METODOLOGIA

3.1 Apresentação

A metodologia utilizada baseia-se na pesquisa bibliográfica que procura explicar e discutir um tema com base em referências teóricas publicadas em livros, revistas, periódicos e outros, bem como busca conhecer e analisar conteúdos científicos sobre determinado tema (MARTINS, 2001). As pesquisas basearam-se nos conceitos de Administração Pública, Mobilidade Urbana e as diferenças entre Privatização e Concessão. Além disso, foram levantados dados quanto ao funcionamento das linhas ferroviárias 8 e 9 da ViaMobilidade utilizando a pesquisa de campo em que há a busca de informações diretamente com a população pesquisada exigindo um encontro mais direto (GONSALVES, 2001).

A proposta é promover uma reflexão acerca da escolha por privatização ou concessão de empresas estatais, a partir dos dados e informações mobilizadas que evidenciam a natureza das consequências que se deram ao optar por este caminho nas linhas ferroviárias em questão.

3.2 Método de pesquisa utilizado

Primeiramente, foi realizada uma busca de informações através de trabalhos acadêmicos, jornais e artigos variados, que foram utilizados como fundamentação do trabalho. Logo após, foi-se elaborado um questionário que se dividiu em duas partes, sendo a primeira para identificar a ligação do público com o serviço de transporte ferroviário e a segunda para entender a satisfação da população com a atual administração (exclusivamente das Linhas 8 e 9) em comparação com a antecedente, evidenciando as discrepâncias entre elas.

Ademais, a amostra do estudo é do tipo não probabilística, ou seja, depende de critérios pré-definidos. O critério utilizado para a coleta desses dados foi a utilização das Linhas 8 e 9 da ViaMobilidade, sendo assim, contribuíram com a pesquisa 426 usuários desse serviço. Tal pesquisa tem o propósito exploratório, ou seja, estudar o

caso e aprofundar hipóteses. A abordagem é qualitativa buscando interpretar determinadas opiniões e expectativas dos clientes.

O método de pesquisa desempenha um papel crucial na contribuição e estruturação deste estudo. A revisão de literatura inicial não apenas estabeleceu uma base sólida para fundamentar o trabalho, mas também esclareceu conceitos-chave e tendências relacionadas ao serviço de transporte ferroviário e à satisfação do público. Essa compreensão foi essencial para a formulação do questionário subsequente, estruturado em duas partes distintas. A primeira visava identificar a ligação do público com o serviço de transporte ferroviário, enquanto a segunda explorou a satisfação em relação à administração das Linhas 8 e 9, destacando discrepâncias em comparação com a gestão anterior. A escolha de uma amostra não probabilística, baseada no critério de utilização das Linhas 8 e 9 da ViaMobilidade, reflete uma abordagem específica alinhada aos objetivos da pesquisa, com 426 usuários contribuindo diretamente. Essa metodologia oferece uma estrutura sólida para explorar, interpretar e aprofundar hipóteses sobre a relação do público com o serviço de transporte ferroviário e a percepção da administração, enriquecendo o entendimento sobre as dinâmicas envolvidas no contexto estudado.

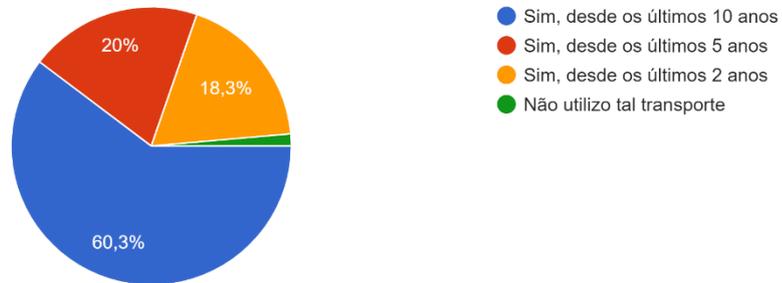
3.3 Apresentação de dados

A população do estudo é formada por uma pluralidade de indivíduos questionados sobre a funcionalidade das Linhas 8 e 9 de trem atualmente administradas pela ViaMobilidade. Os participantes responderam 13 perguntas que buscavam identificar como está sendo a experiência da sociedade ao utilizar esse serviço. A primeira parte do formulário é composta por duas perguntas.

A primeira pergunta buscou entender há quanto tempo a pessoa utiliza esse meio de transporte.

Gráfico 1 - Tempo de utilização do transporte ferroviário

Para começar, você utiliza o serviço de transporte ferroviário? Se sim, há quanto tempo?
426 respostas

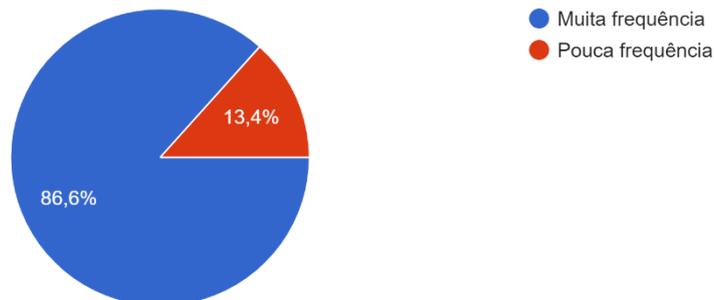


Fonte: Elaboração própria, 2023

Com base nos dados resultantes, tem-se que o tempo médio de utilização do transporte ferroviário pelos entrevistados é de aproximadamente 7 anos. A maioria afirmou utilizar esse meio de locomoção desde os últimos 10 anos e o período mínimo apresentado foi de 2 anos, o que demonstra que todos passaram pela transição entre a administração da CPTM para a ViaMobilidade, que aconteceu no início de 2022. Logo, observa-se que é possível extrair informações fundamentando-se na comparação.

Gráfico 2 - Frequência de utilização do transporte ferroviário

Com que frequência você faz uso desse tipo de transporte?
426 respostas



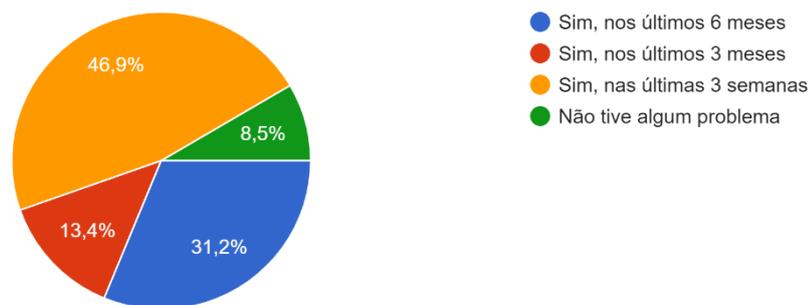
Fonte: Elaboração própria, 2023

Esse, por sua vez, buscou aferir a frequência em que esse serviço é utilizado e se constatou que 86,6% dos entrevistados o utilizam com muita frequência o que, conseqüentemente, elucida que as conseqüências geradas pela troca de administração, sejam positivas ou negativas, afetam frequentemente a rotina de grande parte dessas pessoas.

Gráfico 3 - Ocorrência de problemas com a ViaMobilidade

Você já teve problemas com a ViaMobilidade? Caso a resposta seja sim, quando foi a última ocorrência?

426 respostas



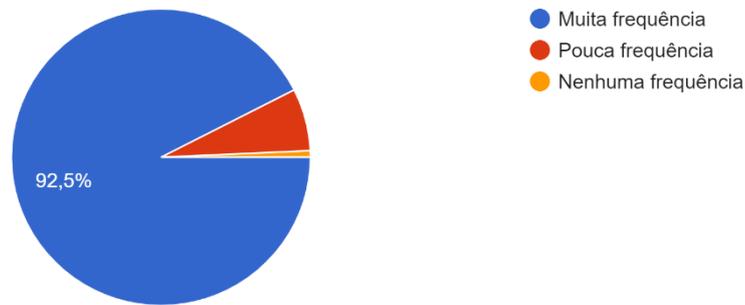
Fonte: Elaboração própria, 2023

A partir dessa questão, o foco das perguntas se torna entender como a população está interagindo com esse serviço após vigorar a atual administração. Nesse questão em especial, cria-se, através das respostas, um panorama de quão recorrente são os problemas nessas duas linhas, de modo que aproximadamente metade dos entrevistados disseram ter presenciado problemas em um período recente, nas 3 últimas semanas. E, também, dentre os entrevistados, apenas 8,5% disseram não ter problemas com a linha.

Gráfico 4 - Frequência de problemas com a ViaMobilidade

Com que frequência você vê problemas ou alguém relatando que enfrentou dificuldades com as Linhas 8 e 9?

426 respostas



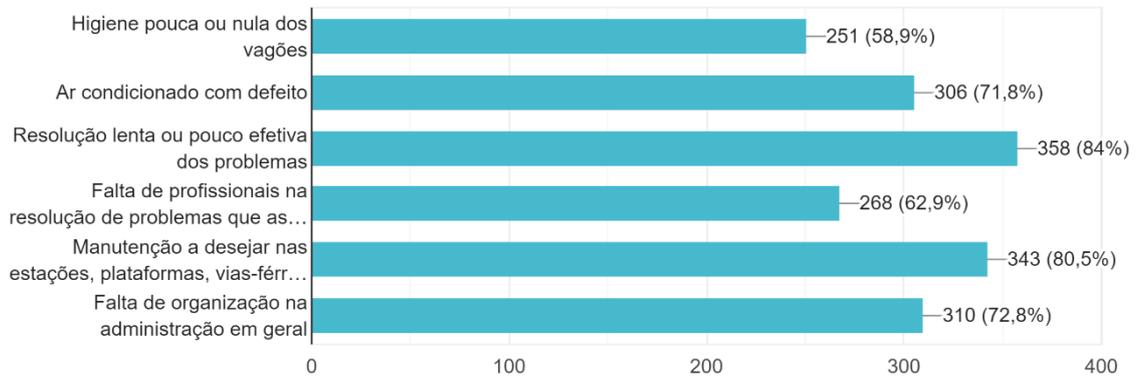
Fonte: Elaboração própria, 2023

Em concordância com essa questão, que enfatiza a frequência que a população enfrentou problemas ao utilizar essas linhas, tem-se, de acordo com o repórter Bruno Lucca (FOLHA, 2023), que no primeiro ano de funcionamento das Linhas 8 e 9 sob a administração da ViaMobilidade, foram registradas 166 falhas, o que, em média, seria uma falha a cada três dias, no qual encontra-se problemas que vão desde equipamentos, trens e trilhos, até o sistema elétrico e sinalização. Logo, os dados coletados, por meio da pesquisa de campo empreendida, demonstram compatibilidade com essa informação, uma vez que apontam que 92,5% dos respondentes viram ou presenciaram relatos de terceiros sobre problemas nessas linhas de modo muito frequente.

Gráfico 5 - Problemas enfrentados

Algum desses problemas já atrapalhou sua rotina diária ou de alguém que você conhece? Assinale quantos itens desejar.

426 respostas



Fonte: Elaboração Própria, 2023

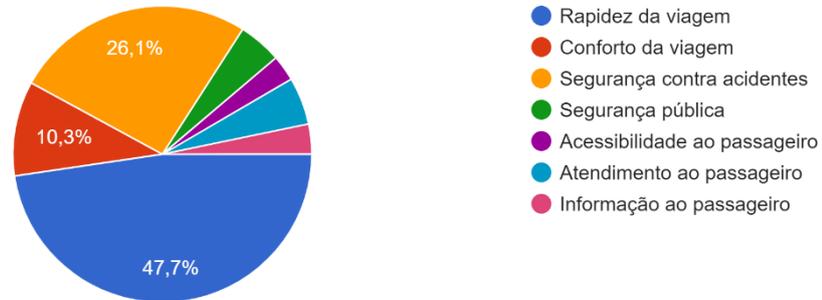
Esse gráfico demonstra, dentre os problemas enfrentados, quais já estiveram presentes na rotina diária dos entrevistados. Destacou-se a resolução lenta ou pouco efetiva dos problemas, com 84% dos entrevistados afirmando já terem sido perturbados de alguma forma por isso. Em segundo lugar, tem-se manutenções a desejar nas estações, plataformas, vias-férreas e vagões (80,5%), seguido por falta de organização na administração em geral (72,8%), ar-condicionado com defeito (71,8%), falta de profissionais na resolução de problemas que as linhas apresentam (62,9%) e higiene pouca ou nula dos vagões (58,9%).

Esses índices, principalmente no que tange a falta de manutenção e a desorganização administrativa generalizada, se relacionam com um levantamento feito pela LAI (Lei de Acesso à Informação), publicado pelo R7 (2023), que mostra que 75% das falhas estão relacionadas justamente com a falta de manutenção e problemas estruturais.

Gráfico 6 - Maior crítica ou ponto mais insuficiente

Dentre os atributos contidos abaixo que estão sob a gestão da ViaMobilidade, qual seria a sua maior crítica, ou seja, o ponto que mais deixa a desejar?

426 respostas



Fonte: Elaboração Própria, 2023

Nessa questão, a proposta é entender qual o ponto mais preocupante para o cidadão que depende dessas vias para se locomover. Dentre as opções definidas, para quase metade dos entrevistados, o ponto mais crítico é a rapidez da viagem (47,7%); o segundo, a segurança contra acidentes (26,1%) e o terceiro, conforto da viagem (10,3%). Os 15,9% restantes se dividem entre acessibilidade, segurança pública, atendimento e informação.

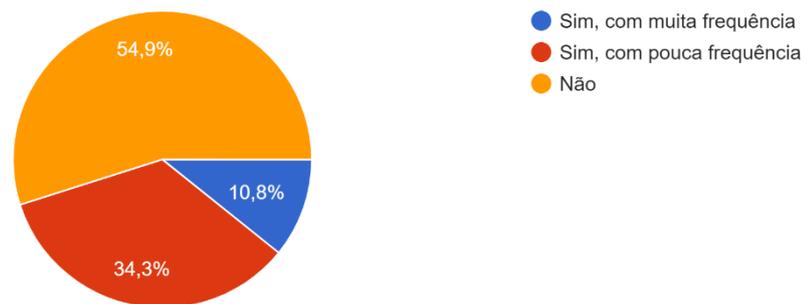
Aliás, os dois pontos mais criticados pelos passageiros (rapidez e segurança) podem ser explicados pela diretriz que, segundo o repórter Willian Moreira (2023), foi emitida pela ViaMobilidade no dia 20 de março de 2023, que instruiu seus operadores a reduzir em até 75% a velocidade no processo de troca de vias, o que influencia diretamente o tempo de viagem. Essa, em teoria, seria uma medida de segurança perante aos frequentes descarrilhamentos, pois, com a condição degradada dos trilhos, na possibilidade de um acidente, com a velocidade reduzida, o problema seria menor.

Sabe-se, também, que esta sensação de insegurança da população se justifica, segundo o jornalista Adamo Bazani (2023), pela quantidade de falhas nos AMVs - Aparelhos de Mudança de Via -, que dentre o período de 27 de janeiro de 2022 até 3 de janeiro de 2023, chegaram a 496 na Linha 8 e 438 na Linha 9.

Gráfico 7- Frequência na ocorrência de problemas em comparação com a CPTM

Você enfrentava essas mesmas problemáticas com similar frequência quando as Linhas 8 e 9 eram administradas pela CPTM? Com que frequência?

426 respostas



Fonte: Elaboração Própria, 2023

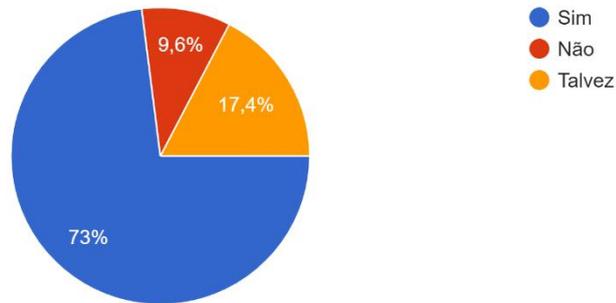
Essa questão buscou, através da experiência da população, causar uma comparação entre os serviços sob as diferentes administrações. Por meio desse gráfico, é possível extrair que, para mais da metade dos indivíduos (54,9%), a CPTM não apresentava as mesmas problemáticas que a ViaMobilidade. Em contraste, para 34,3% apresentavam, mas com pouca frequência, e apenas 10% apontam que havia os mesmos problemas com frequência similar.

Da mesma forma, segundo um levantamento feito pelo G1 (2023), nos 5 primeiros meses de 2022, em que a ViaMobilidade iniciou como administradora das Linhas 8-Diamante e 9-Esmeralda, foram registradas 31 e 33 falhas nas respectivas linhas. Em comparação, no mesmo período do ano de 2021, em que a CPTM era encarregada da administração dessas linhas, registrou-se 6 falhas na Esmeralda e nenhuma na Diamante.

Nota-se, também, que nas linhas que a CPTM continuou seus trabalhos, nos primeiros meses de 2022, a taxa de falhas é expressivamente menor, sendo, 12-Safira (16 falhas), 11-Coral (10), 7-Rubi (6), 10-Turquesa (3) e 13-Jade (1).

Gráfico 8 - Troca de meio de transporte

Se você pudesse, trocaria o seu serviço de transporte atual por outro meio de transporte?
426 respostas

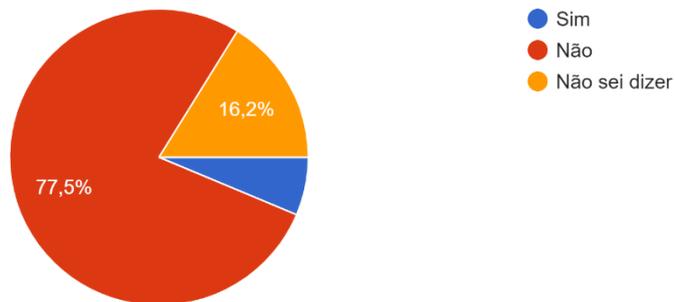


Fonte: Elaboração Própria, 2023

Ademais, em consequência de tantos desagradados em relação a essas linhas de trem metropolitanos, 73% dos entrevistados disseram que sim e 17,4%, talvez, quando foram perguntados se trocariam o meio de transporte atual (ferroviário) por outro caso pudessem.

Gráfico 9 - O enfoque da gestão

Você acredita que a gestão do atual comando das Linhas 8 e 9 possui enfoque, isto é, um controle de qualidade visando o bem estar social?
426 respostas



Fonte: Elaboração Própria, 2023

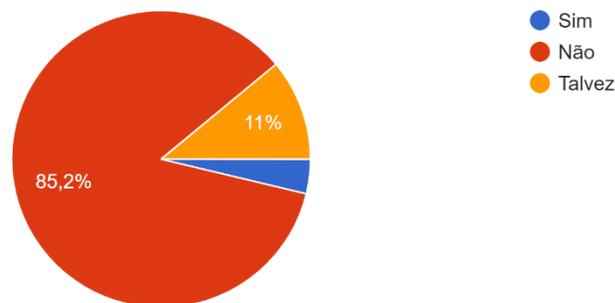
A grande maioria dos respondentes ao questionário (77,5%) afirmaram não acreditar que o enfoque da administração da ViaMobilidade seja o controle da qualidade e o bem-estar social, o que evidencia a insatisfação dos usuários desses serviços, os quais não sentem as necessidades do coletivo supridas pela concessionária.

Nesse sentido, segundo um estudo elaborado pelo Portal UOL (2023), a informação do governo do estado é que "os contratos de concessão preveem diversas obrigações e deveres das concessionárias para garantir o desempenho e a qualidade na prestação de serviço", e que quando essas condições não são cumpridas, há a "abertura de processos administrativos para a aplicação das penalidades".

Gráfico 10 - A privatização foi uma boa escolha?

Baseando-se na sua experiência com a ViaMobilidade, você acredita que a privatização de linhas ferroviárias foi uma boa escolha?

426 respostas



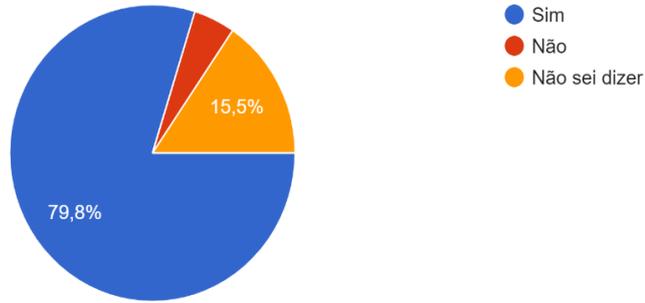
Fonte: Elaboração Própria, 2023

As pessoas que vivenciam no dia a dia o impacto da mudança da administração das duas linhas foram também perguntadas se encaravam a privatização como uma boa escolha e 85% disseram que não, outros 11% disseram que talvez e apenas 3,8% disseram que sim. Demonstrando que majoritariamente a população não está satisfeita com essa escolha.

Gráfico 11 - A retomada da CPTM

Também conforme a sua experiência com os serviços da ViaMobilidade, você gostaria que as Linhas 8 e 9 voltassem a ser administradas pela CPTM?

426 respostas



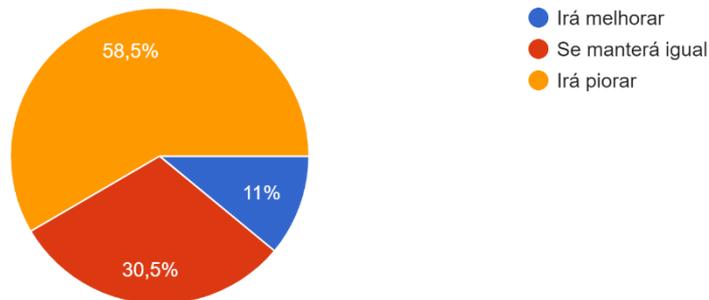
Fonte: Elaboração Própria, 2023

Se relacionando com as perguntas anteriores, essa também demonstra a insatisfação do público que, baseando-se nas suas próprias experiências, indicam, em grande maioria (79,8%), que gostariam que as Linhas 8 e 9 voltassem a ser administradas pela CPTM, seguido por 15,5% que não souberam dizer e apenas 4,7% que não gostariam que a CPTM retornasse.

Gráfico 12 - Perspectiva de melhoria

Na sua percepção, a qualidade do serviço oferecido pela ViaMobilidade irá melhorar, se manterá igual ou vai piorar nos próximos 5 anos?

426 respostas



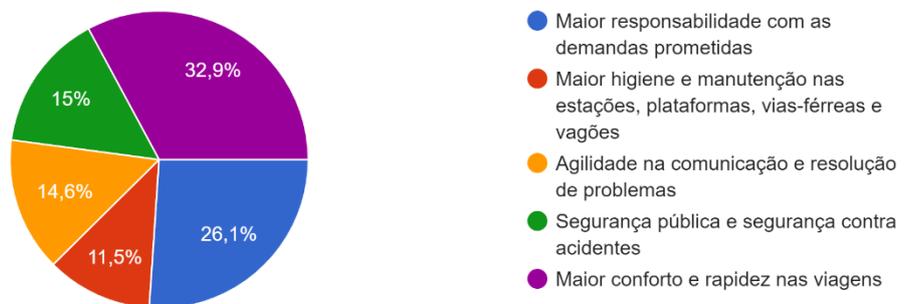
Fonte: Elaboração Própria, 2023

Essa questão consegue remontar qual é a perspectiva da população quanto a melhoria da qualidade desse serviço sob a administração da ViaMobilidade nos próximos 5 anos. Logo, em confirmação dos gráficos anteriores, esse demonstrou que há pouquíssima expectativa de melhoria (11%), e uma grande expectativa de piora (58,5%).

Gráfico 13 - Atributos de melhoria

Por fim, dentre os atributos abaixo, qual você mais desejaria que apresentasse melhoras?

426 respostas



Fonte: Elaboração Própria, 2023

No Gráfico 13, os indivíduos pesquisados disseram que o principal atributo para melhorar é o conforto e a rapidez das viagens (32,9%). Em seguida, tem-se a maior responsabilidade com as demandas prometidas (26,1%), segurança pública e segurança contra acidentes (15%), agilidade na comunicação e resolução de problemas (14,6%) e maior higiene e manutenção nas estações, plataformas, vias-férreas e vagões (11,5%).

3.4 Análise e Resultados

Considerando o presente estudo um mecanismo que irá utilizar e viabilizar a opinião pública, para tal pesquisa foi necessária uma busca de dados que apresentem a grande massa de opiniões sobre o que a tese visa analisar. A maior comprovação a posteriori de todos os dados deste trabalho, o essencial foco se trata das pesquisas de campo com base gráfica de acordo com as necessidades da população, esta que foi contribuinte para validar a tese central. Com a representação gráfica, pode-se comprovar que grande parte do corpo social passou a utilizar linhas de trem há 2 anos, bem próximo a data de transferência da posse das Linhas 8 e 9 de trem da CPTM à ViaMobilidade, considerando o fator de que uma grande parte (85%) é usuário de tal transporte com frequência. No que tange à problemática, questionou-se a ambiência após a privatização e, nesse sentido, foi contabilizado que apenas 8,5% dos passageiros nunca passaram por quaisquer dificuldades abordadas pela pesquisa de campo, contrastando com 92,5% da parcela entrevistada que alega ter enfrentado esses problemas (como a escassa higiene nos vagões, ar-condicionado degradado, falta de profissionais e eficiência nas operações diversas e manutenção geral a desejar). Em análise das maiores críticas realizadas, grande parte provém da constante lentidão das viagens ou paradas em meio as linhas de trem, considerando o valor de 47,7% dos resultados e o segundo maior, 26,1%, que trata da falha de segurança contra acidentes.

Ao abranger a pauta referente as falhas da ViaMobilidade, foi aberta uma questão comparativa entre antes e depois, utilizando a antiga administração da CPTM como base, perguntas que relacionaram a periodicidade de problemas da CPTM em comparação a ViaMobilidade. Sob essa perspectiva, apenas 10,8% responderam que tais problemáticas ocorriam da mesma forma, não importa a empresa distribuidora. Assim, atualmente, 90,4% das pessoas gostariam de alterar seu meio de transporte (ferroviário), o que comprova a carência da população por um serviço mais eficiente e como a atual administração não está atendendo as expectativas qualitativas demandadas pelos usuários da condução ferroviária, isto é, dado que 77,5% concordam com a afirmativa de que a atual gestão não está visando a qualidade do bem social, e 85,2% anuem que a privatização não foi uma boa escolha. Tais fatos

são ligeiramente aprimorados para a confirmação da hipótese ao perceber que 79,8% dos questionados gostariam da retomada da CPTM como principal administradora das Linhas 8 e 9, agora nas mãos da concessionária ViaMobilidade. Ademais, é nítido que é pequena a parcela ainda esperançosa de que a situação vigente melhore no futuro, fato exposto com apenas 11% das respostas crendo na melhora desse serviço público, em contraste aos 58,5% os quais acreditam na sua piora. Outrossim, ao levar em conta as melhoras requisitadas pela população, sendo a maior entre elas — com 32,9% das respostas — a elevação do conforto e a maior velocidade nas viagens, percebe-se como o cuidado para com os usufruidores das Linhas 8 e 9 é uma necessidade básica que um transporte ferroviário deveria proporcionar.

Nessa perspectiva, pelo serviço concedido se tratar de uma concessão – isto é, de uma transferência provisória estipulada, aqui, em 30 anos –, encontra-se, no contrato entre a concessionária ViaMobilidade e o Poder Concedente (Governo do Estado de São Paulo), preceitos contratuais que demarcam responsabilidade da ViaMobilidade para com ditas convenções destinadas à manutenção da qualidade do serviço prestado. Exemplificando, conforme o anexo E, que infere à Cláusula Trigésima Primeira (Capítulo II): é de dever do prestador de serviço (i) cumprir integralmente, com exímio e zelo, o regulamentado no contrato, ao assegurar um serviço padronizado através das melhores técnicas aplicáveis. Essas ferramentas devem ser utilizadas de forma a (ii) proporcionar o pleno atendimento dos passageiros, em consonância com as normas estabelecidas no contrato. Por conseguinte, no Anexo I, em harmonia com o estabelecido na Cláusula Quinquagésima Primeira (instituinte das penalidades previstas no trato comercial), considera-se passível de intervenção do Poder Concedente quando esse sente a necessidade de assegurar a regularidade e adequação das obras em meio a inadequações cometidas pela concessionária, a caso do descumprimento das cláusulas contratuais as quais comprometem a continuidade dos serviços ou a segurança dos passageiros, empregados e terceiros (de acordo com o proposto na Cláusula Quinquagésima Sétima, anexo H, a qual dispõe sobre a caducidade do serviço). No entanto, os dados colhidos no estudo presente comprovam a irregularidade no cumprimento do convencionado via contrato com o Governo do Estado de São Paulo, já que são nítidas as múltiplas infrações da concessionária no que dizem respeito ao bem-estar social, o qual vem sofrendo com a decadência do

serviço ferroviário oferecido (segundo os dados elucidados na primeira parte dessa seção).

Á vista disso, não há como hesitar: a queda na qualidade do serviço – desde a concessão –, como evidenciado pelos resultados da pesquisa de campo, reverbera brutalmente no corpo social, ou seja, nos passageiros dependentes das Linhas 8-Diamante e 9-Esmeralda, as quais, ao menos supostamente, deveriam atender à vital locomobilidade necessária para suprir a demanda da população que precisa de modo imperativo dessas linhas férreas para se locomover até o trabalho, instituições estudantis e variados destinos. Acerca dessa lógica, é importante pontuar que não somente os passageiros são prejudicados como também os funcionários da companhia, os quais são afetados duramente pela indigente gestão da ViaMobilidade. Explicitando, ao contrário do acordo exposto pela Cláusula Quinquagésima Sétima (anexo H), na qual a concessionária se compromete com a segurança de seus empregados, nota-se o descaso para com o treinamento de seus profissionais, haja vista a falta de critério no que diz respeito a contratação de funcionários especializados para o serviço, fato que repercute na escassez de preparo e ineficácia das linhas. Exemplo disso é o ocorrido relatado na matéria jornalística do veículo G1 (maio de 2023), em que se denuncia o caso de um profissional que buscou uma vaga nos serviços de limpeza dos maquinários e, inesperadamente, conseguiu a vaga de maquinista dos vagões, expondo, ainda, que recebeu um treinamento reduzido para tanto (de seis meses para somente quatro). Esse caso, não extraordinário ao usual de ocorrências negativas proporcionadas pela empresa, ilustra uma das motivações para elucidar o porquê de seis descarrilamentos em menos de um ano e meio de concessão (G1, 2023). Dessa forma, infere-se uma dúvida sobre a veracidade da segurança prometida segundo as normas contratuais, uma vez que é perceptível o despreparo para lidar com os usuários do modal ferroviário, colocando em risco não somente quem é empregado da empresa como quem faz apenas uso dos seus serviços.

Assim, a logística inteira de São Paulo é afetada pela ineficiência e descumprimento contratual da concessionária ViaMobilidade, a qual, apesar de notavelmente infringir com os padrões de qualidade regulamentados, opera de modo ininterrupto, quer dizer, continua com o contrato de concessão com o estado. Nesse viés, com um comportamento inerte quanto à negociação de pontos críticos a serem

melhorados, a situação das linhas se mostra tão decadente (isto é, tão aparente de caducidade) que o Ministério Público já advertiu fazer o pedido, em duas ocasiões separadas, de rescisão do contrato de concessão à Justiça Federal (G1, 2023). Portanto, frente a conjuntura atual proporcionada pela ViaMobilidade, depreende-se como a administração das Linhas férreas 8-Diamante e 9-Esmeralda tem como raiz problemas estruturais em sua gerência que tem como última consequência o respaldo no âmbito social, mostrando que, de modo algum, este é prioridade.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O estudo realizado buscou compreender a administração pública e seus processos de privatização e concessão para promover uma análise crítica da logística na mobilidade urbana, a partir de uma metodologia por meio de análise documental, levantamento de dados e revisão bibliográfica, visando pontuar como as falhas administrativas das Linhas 8 e 9 da ViaMobilidade reverberam no corpo social.

No contexto da mobilidade urbana e sua relação com o bem-estar social, tornou-se claro que o Estado desempenha um papel fundamental na gestão de serviços públicos de transporte, como a administração de linhas ferroviárias. A garantia de mobilidade eficiente e acessível à população é uma responsabilidade essencial do Estado, que deve priorizar o interesse público sobre o lucro.

Desse modo, os processos de privatização e concessão são ferramentas que podem ser utilizadas para a gestão de serviços públicos, mas é crucial ressaltar que essas ações devem ser realizadas com cautela e considerando os impactos sociais. A privatização, que envolve a transferência de ativos públicos para a iniciativa privada, pode gerar resultados mistos e nem sempre leva a uma melhoria efetiva na prestação de serviços. Assim, o Estado não pode se eximir de sua responsabilidade em garantir o acesso da população a serviços essenciais.

Por outro lado, a concessão, quando bem gerenciada, pode trazer benefícios, pois permite parcerias público-privadas que visam aprimorar a infraestrutura e a eficiência dos serviços, como o transporte ferroviário. No entanto, é essencial que as concessões sejam monitoradas de perto para garantir que as empresas concessionárias cumpram suas obrigações e não comprometam o acesso da população aos serviços.

Outrossim, no caso das questões logísticas relacionadas à mobilidade urbana, as vantagens de um sistema ferroviário eficiente são evidentes. O transporte ferroviário pode proporcionar deslocamentos rápidos, seguros e sustentáveis para milhões de pessoas. Além disso, contribui para a redução do congestionamento nas vias urbanas, diminuindo o tempo de deslocamento e melhorando a qualidade de vida dos cidadãos.

Nesse sentido, cabe ao Estado desempenhar um papel ativo na gestão e regulação de serviços de mobilidade urbana, garantindo que as concessões sejam conduzidas de forma a beneficiar o bem-estar social. É essencial que a qualidade dos serviços seja priorizada, evitando que a busca pelo lucro das empresas prejudique a população. A mobilidade urbana eficiente é um componente vital para o desenvolvimento urbano sustentável e deve ser tratada como uma prioridade para garantir o bem-estar de todos os cidadãos.

Destarte, a partir do artigo em sua totalidade e levando em conta a hipótese levantada por estes autores, a qual é analisar como as falhas administrativas na gestão privada das Linhas 8 e 9 repercutem em seus usuários, infere-se uma anomalia social ocasionada a partir desse processo concessório, uma vez que as falhas observadas afetam a logística da cidade e, conseqüentemente, a vida de seus indivíduos. Essa anomalia, que implica a concretização do objetivo da concessão (a qual é positiva se orientada em prol do benefício comum), pôde ser observada por meio das inúmeras falhas cometidas pelo serviço oferecido pela ViaMobilidade e que foram denunciadas durante esse estudo, as quais vão desde uma carência de disposição técnica e higiênica nos vagões até uma caducidade em geral do sistema ferroviário, notada através da gestão amplamente defeituosa da concessionária. Sob esse viés, é importante pontuar: a concessão, ao menos nesse caso, não tem sido benéfica (pelo menos até aqui) para gerar uma efetividade da mobilidade urbana na cidade de São Paulo, o que se origina pela falta de expertise da empresa ViaMobilidade no manejo do transporte férreo. Dessa forma, entendendo que já se passaram 2 anos que as Linhas 8-Diamante e 9-Esmeralda estão sob o controle da concessionária pertencente ao Grupo CCR, e que, durante esse período, houve múltiplas infrações contratuais por parte da ViaMobilidade as quais impactaram fortemente a esfera social, um há de questionar o que se aguarda dos próximos 28 anos, estipulados em contrato, para a mobilidade de São Paulo e, ainda mais importante, o que isso significa para os seus paulistas. Espera-se, então, que esse artigo contribua de uma forma construtiva para a melhora desse serviço, servindo de objeto de estudo para os que, posteriormente, se engajarão em compreender como esse processo concessório operou em seu princípio, e se ele atingiu seu exímio, na asseguaração social, ao longo do tempo.

REFERÊNCIAS

ANDRADE, Cláudio. **Como o investimento em trilhos pode transformar o Brasil.** Entrevista concedida a G1, 2017. Disponível em: <https://g1.globo.com/especial-publicitario/em-movimento/noticia/como-o-investimento-em-trilhos-pode-transformar-o-brasil.ghtml>. Acesso em: 02 de set. de 2023.

BÄCHTOLD, Ciro. **Noções de administração pública.** Curitiba: Instituto Federal do Paraná.

BRASIL, **Plano Plurianual da União (PPA 2012 -2015).** Disponível em: https://www.gov.br/economia/pt-br/assuntos/planejamento-e-orcamento/plano-plurianual-ppa/arquivos/ppas-anteriores/ppa-2012-2015/mp_005_dimensao_tatico_infra.pdf. Acesso em: 02 de set. de 2023.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil.** Brasília: Senado, 1988.

BRASIL. Lei Federal n.º 9.491, de 9 de setembro de 1997. Programa Nacional de Desestatização (PND). **Diário Oficial da União**, Seção 1, 10 de setembro de 1997, p. 19941, vol. 9.

CHIAVANETO, Idalberto; **Introdução à Teoria Geral da Administração.**

CLARK, André. **A importância dos trilhos para a mobilidade urbana brasileira.** ANPT, 2018. Disponível em: <https://anptrilhos.org.br/a-importancia-dos-trilhos-para-a-mobilidade-urbana-brasileira/>. Acesso em: 02 de set. de 2023.

Como o investimento em trilhos pode transformar o Brasil. G1, 2017. Disponível em: <https://g1.globo.com/especial-publicitario/em-movimento/noticia/como-o-investimento-em-trilhos-pode-transformar-o-brasil.ghtml>. Acesso em: 02 de set. de 2023.

Contrato Concessão nº 02/2021 de 30/06/2021 - Assinado - Linhas 8 e 9 CPTM. Disponível em: <http://www.parcerias.sp.gov.br/Parcerias/Projetos/Detalhes/129> . Acesso em: 10 de set. de 2023.

CPTM E VIAMOBILIDADE REGISTRARAM 108 PROBLEMAS EM LINHAS DE TREM EM 2022. G1, 2023. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2022/06/04/cptm-e-viamobilidade-registraram-108-problemas-em-linhas-de-trem-em-2022.ghtml> . Acesso em: 09 de jun. de 2023.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. **Uso Privativo de Bem Público por particular.** 2. ed., São Paulo: Editora Atlas S.A., 2010.

'Eles reduziram o treinamento de seis para dois meses', diz maquinista da CPTM sobre treinamentos de condutores da ViaMobilidade. Fantástico, 15 de maio de 2023. Disponível em: <https://g1.globo.com/fantastico/noticia/2023/05/15/eles-reduziram-o-treinamento-de-seis-para-dois-meses-diz-maquinista-da-cptm-sobre-treinamentos-de-condutores-da-viamobilidade.ghtml> . Acesso em: 23 de mai. de 2023.

FILHO, Carlos; ZILLO, Fabiola. Privatização: problema ou solução? **Teoria e Debate**, 2022

FREITAS, Eduardo de. **Transporte Ferroviário; Brasil Escola**. Disponível em: <https://brasilecola.uol.com.br/geografia/transporte-ferroviario-1.htm> . Acesso em 02 de set. de 2023.

GALVÃO, César; LOPES, Daniel; SILVA, Lucas; LEITE, Vittorio. **Estratégias Alternativas de Desestatização**. Enap, 2020.

GONSALVES, E. P. Iniciação à pesquisa científica. Campinas, SP> Alinea, 2001.

LINHAS 8 E 9 DA VIAMOBILIDADE REGISTRAM UMA FALHA A CADA DOIS DIAS EM 2022. R7, 2023. Disponível em: <https://noticias.r7.com/sao-paulo/linhas-8-e-9-da-viamobilidade-registram-uma-falha-a-cada-dois-dias-em-2022-17032023#/foto/1> . Acesso em: 09 de jun. de 2023.

LINHAS DE TREM PRIVATIZADAS REGISTRAM O TRIPLO DE FALHAS DA CPTM EM 2023. UOL, 2023. Disponível em: <https://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2023/04/17/linhas-de-trem-privatizadas-tem-mais-falhas-que-cptm.htm> . Acesso em: 09 de jun. de 2023.

LITMAN, T. **Rail Transit in America: A Comprehensive Evaluation of Benefits**. Victoria Transport Policy Institute, Dec-2015.

LUCCA, Bruno. **Linhas 8 e 9 tem 166 falhas 1º ano da ViaMobilidade**. Folha de S. Paulo. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2023/04/linhas-8-e-9-de-trem-de-sp-tem-166-falhas-no-1o-ano-de-gestao-da-viamobilidade.shtml>>. Acesso em: 09 de jun. de 2023.

MARRARA, Thiago. **Transporte público e desenvolvimento urbano: aspectos jurídicos da Política Nacional de Mobilidade**. Revista Digital de Direito Administrativo, 2014. Disponível em: http://memoriadasolimpiadas.rb.gov.br/jspui/bitstream/123456789/170/1/Thiago%20Marrara_Transporte%20publico%20e%20desenvolvimento%20urbano%20aspectos%20jur%C3%ADicos%20da%20Pol%C3%ADtica%20Nacional%20de%20Mobilidade_2015.pdf . Acesso em: 03 de jun. de 2023.

MARRARA, Thiago. **Transporte Público e Desenvolvimento Urbano: Aspectos Jurídicos da Política Nacional de Mobilidade**. Jusbrasil, 2018. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/artigos/transporte-publico-e-desenvolvimento-urbano-aspectos-juridicos-da-politica-nacional-de-mobilidade/611187599#:~:text=A%20pol%C3%ADtica%20de%20transporte%2C%20Onesse,ou%20seja%2C%20do%20desenvolvimento%20urbano> . Acesso em: 03 de jun. de 2023.

MARTINS, G.A. & PINTO, R.L. **Manual para elaboração de trabalhos acadêmicos**. São Paulo: Atlas, 2001.

MAXIMIANO, Antônio César Amauri. **Teoria Geral da Administração: da**

MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito administrativo brasileiro**. 42. ed. São Paulo: Malheiros, 2016. 968 p.

MELLO, Celso Antônio Bandeira de. **Curso de Direito Administrativo**. São Paulo: Malheiros, 2004.

MENEGAT, Fernando; MÂNICA, Fernando. **Teoria Jurídica da Privatização: Fundamentos, limites e técnicas de interação público-privada no Direito brasileiro**. Rio de Janeiro: Editora Lumen Juris, 2017.=

MORAES, Alexandre de. **Direito Constitucional**. São Paulo: Editora Atlas, 23ª ed., 2008.

MOREIRA, Willian. **ViaMobilidade diminui em até 75% velocidade de trens ao trocar de vias após descarrilamento**. Diário do Transporte, 2023. Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2023/03/20/em-primeira-mao-viamobilidade-diminui-em-ate-75-velocidade-de-trens-ao-trocar-de-via-apos-descarrilamento-segundo-funcionarios-velocidade-geral-tambem-com-reducao-concessionaria-confirma-revisao/> . Acesso em: 09 de jun. de 2023.

Na Europa, metrô é principal meio de transporte. Band, 2019. Disponível em: <https://www.mobilize.org.br/noticias/11733/na-europa-metro-e-principal-meio-de-transporte.html> . Acesso em: 02 de set. de 2023.

POJANI, D.; STEAD, D. **Sustainable Urban Transport in the Developing World: Beyond Megacities**. Sustainability 2015, 7, 7784-7805.

Quais os benefícios das ferrovias para a mobilidade urbana? Wasaki Engenharia. Disponível em: <https://wasaki.com.br/quais-os-beneficios-das-ferrovias-para-a-mobilidade-urbana/> . Acesso em: 03 de jun. de 2023.

Revolução Urbana à Revolução Digital. São Paulo: Atlas, 2007. Rio de Janeiro: Elsevier, 2003.

Sobre o Grupo CRR: Infraestrutura para mobilidade. Grupo CRR. Disponível em: <https://www.grupoccr.com.br/grupo-ccr/sobre-o-grupo/> . Acesso em: 27 de out. de 2023.

APÊNDICE A – Pesquisa de Campo

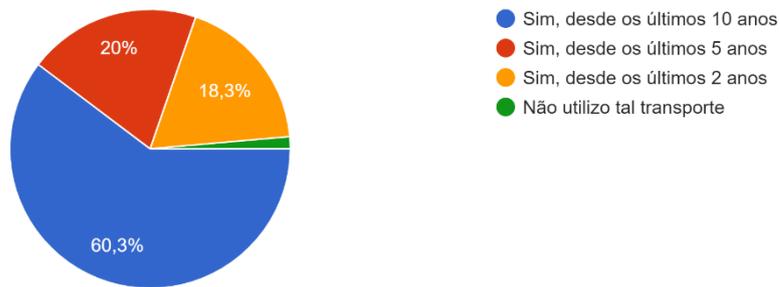
Estudo sobre a Administração das Linhas 08 e 09.

426 respostas

Gráfico 14 - Tempo de utilização do transporte ferroviário

Para começar, você utiliza o serviço de transporte ferroviário? Se sim, há quanto tempo?

426 respostas

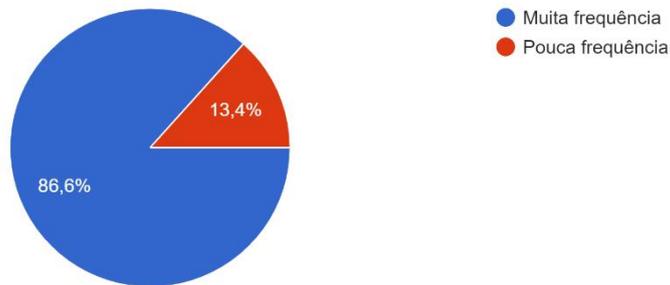


Fonte: Elaboração própria, 2023

Gráfico 15 - Frequência de utilização do transporte ferroviário

Com que frequência você faz uso desse tipo de transporte?

426 respostas

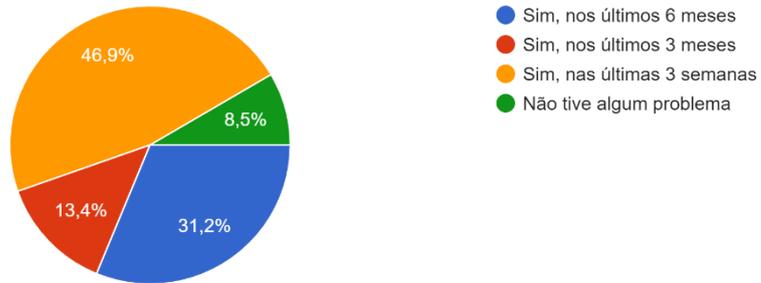


Fonte: Elaboração própria, 2023

Gráfico 16 - Ocorrência de problemas com a ViaMobilidade

Você já teve problemas com a ViaMobilidade? Caso a resposta seja sim, quando foi a ultima ocorrência?

426 respostas

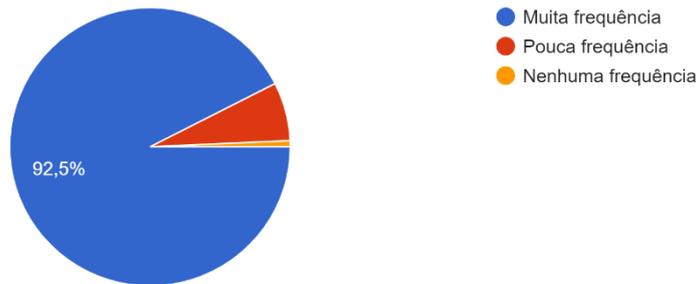


Fonte: Elaboração própria, 2023

Gráfico 17 - Frequência de problemas com a ViaMobilidade

Com que frequência você vê problemas ou alguém relatando que enfrentou dificuldades com as Linhas 8 e 9?

426 respostas

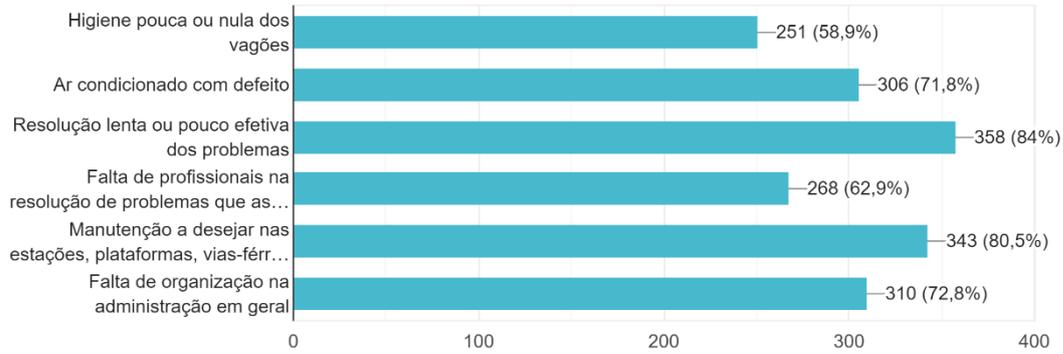


Fonte: Elaboração própria, 2023

Gráfico 18 - Problemas enfrentados

Algum desses problemas já atrapalhou sua rotina diária ou de alguém que você conhece? Assinale quantos itens desejar.

426 respostas

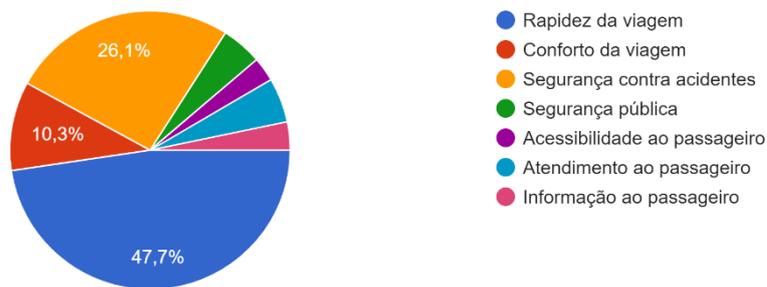


Fonte: Elaboração própria, 2023

Gráfico 19 - Maior crítica ou ponto mais insuficiente

Dentre os atributos contidos abaixo que estão sob a gestão da ViaMobilidade, qual seria a sua maior crítica, ou seja, o ponto que mais deixa a desejar?

426 respostas

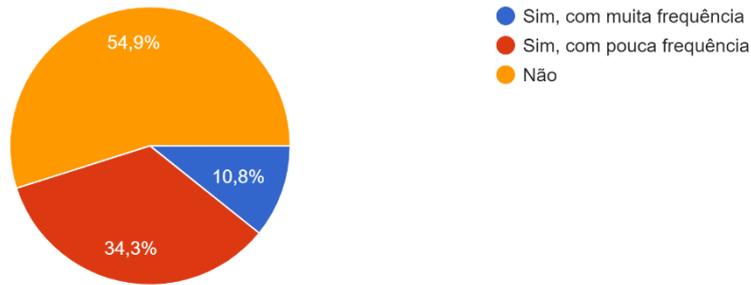


Fonte: Elaboração própria, 2023

Gráfico 20- Frequência na ocorrência de problemas em comparação com a CPTM

Você enfrentava essas mesmas problemáticas com similar frequência quando as Linhas 8 e 9 eram administradas pela CPTM? Com que frequência?

426 respostas

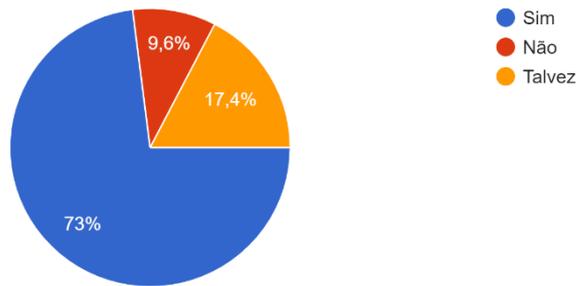


Fonte: Elaboração própria, 2023

Gráfico 21 - Troca de meio de transporte

Se você pudesse, trocaria o seu serviço de transporte atual por outro meio de transporte?

426 respostas

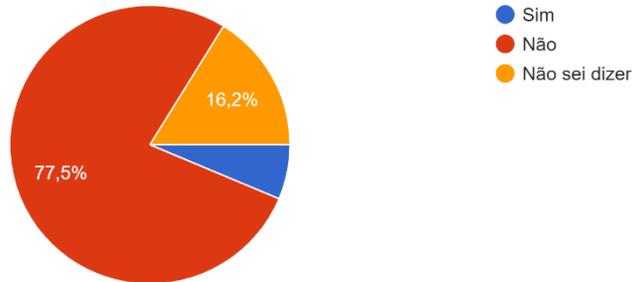


Fonte: Elaboração própria, 2023

Gráfico 22 - O enfoque da gestão

Você acredita que a gestão do atual comando das Linhas 8 e 9 possui enfoque, isto é, um controle de qualidade visando o bem estar social?

426 respostas

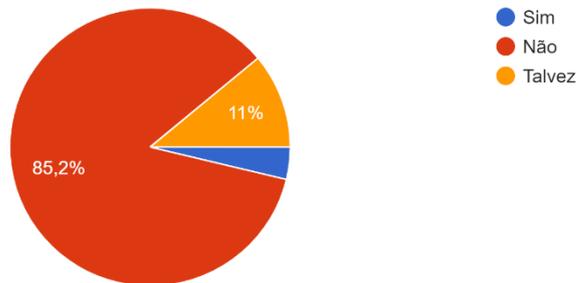


Fonte: Elaboração própria, 2023

Gráfico 23 - A privatização foi uma boa escolha?

Baseando-se na sua experiência com a ViaMobilidade, você acredita que a privatização de linhas ferroviárias foi uma boa escolha?

426 respostas

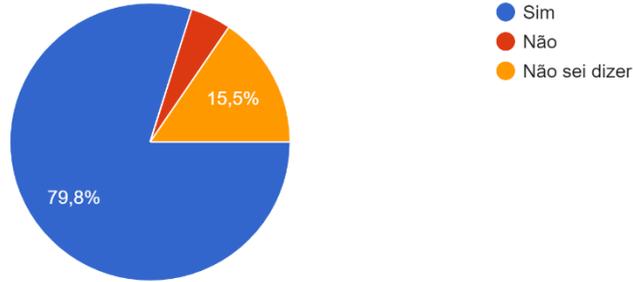


Fonte: Elaboração própria, 2023

Gráfico 24 - A retomada da CPTM

Também conforme a sua experiência com os serviços da ViaMobilidade, você gostaria que as Linhas 8 e 9 voltassem a ser administradas pela CPTM?

426 respostas

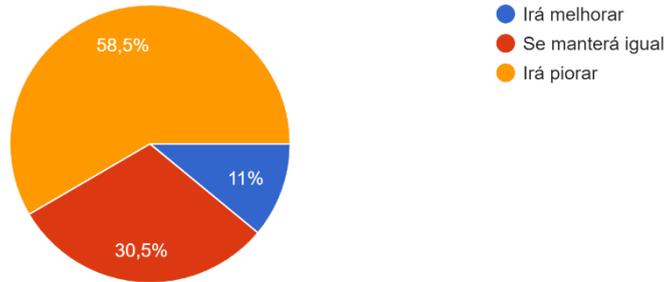


Fonte: Elaboração própria, 2023

Gráfico 25 - Perspectiva de melhoria

Na sua percepção, a qualidade do serviço oferecido pela ViaMobilidade irá melhorar, se manterá igual ou vai piorar nos próximos 5 anos?

426 respostas

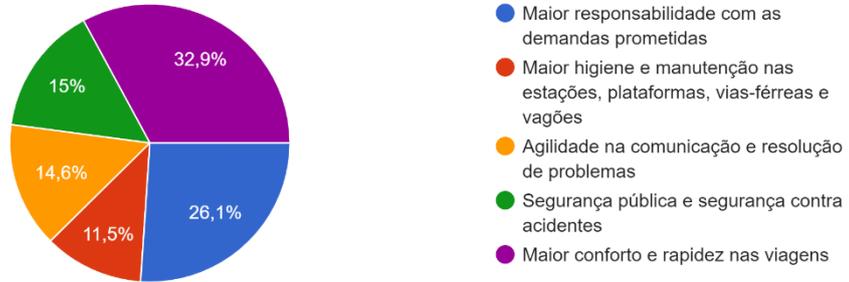


Fonte: Elaboração própria, 2023

Gráfico 26 - Atributos de melhoria

Por fim, dentre os atributos abaixo, qual você mais desejaria que apresentasse melhoras?

426 respostas



Fonte: Elaboração própria

ANEXO A – Prazo da concessão

6. CLÁUSULA SEXTA – DO PRAZO DA CONCESSÃO

6.1 O PRAZO DA CONCESSÃO é de 30 (trinta) anos, contados da data indicada na ORDEM DE INÍCIO DA OPERAÇÃO COMERCIAL, que corresponderá ao início da OPERAÇÃO COMERCIAL pela CONCESSIONÁRIA, observadas as disposições previstas na Cláusula 11.1.

Fonte: Contrato De Concessão Nº 02/2021, pág. 32. Processo STM Nº 2907444/2019.

ANEXO B – Valor estimado do contrato

7. CLÁUSULA SÉTIMA – VALOR ESTIMADO DO CONTRATO

7.1 O VALOR ESTIMADO DO CONTRATO é de R\$ 3.356.000.000,00 (três bilhões, trezentos e cinquenta e seis milhões de reais), na data base de 1º de setembro de 2020, equivalente ao somatório dos INVESTIMENTOS e do valor da OUTORGA FIXA MÍNIMA.

Fonte: Contrato De Concessão Nº 02/2021, pág. 33. Processo STM Nº 2907444/2019.

ANEXO C – Funções da concessionária

- (iii) implantação de melhorias nos BENS INTEGRANTES, visando a manter seus níveis de qualidade, a cumprir os INDICADORES DE DESEMPENHO, e a garantir sua permanente atualidade e modernidade, nos termos da Cláusula 5.3;

Fonte: Contrato De Concessão N° 02/2021, pág. 28. Processo STM N° 2907444/2019.

ANEXO D – Direitos e obrigações da concessionária

10.4 A CONCESSIONÁRIA deverá implantar sistema de gestão de qualidade, em conformidade com a Norma NBR ISO 9001, nos processos de operação e manutenção, e obter sua certificação por organismo certificador acreditado pelo INMETRO, no prazo de até 03 (três) anos, contado do início da OPERAÇÃO COMERCIAL, mantendo esta certificação durante todo o PRAZO DA CONCESSÃO.

Fonte: Contrato De Concessão Nº 02/2021, pág. 42. Processo STM Nº 2907444/2019.

ANEXO E – Deveres fundamentais da concessionária

31.1 Constituem os principais direitos e obrigações da CONCESSIONÁRIA, durante todo o PRAZO DA CONCESSÃO, sem prejuízo das demais obrigações expressas neste CONTRATO, podendo seu descumprimento acarretar sujeição às penalidades cabíveis de acordo com o regramento estabelecido por este CONTRATO e pelo Anexo V:

- (i) assegurar a prestação de SERVIÇO ADEQUADO, cumprindo e fazendo cumprir integralmente o CONTRATO, com zelo e diligência, utilizando a melhor técnica aplicável a cada uma das tarefas desempenhadas, em conformidade com as disposições legais e regulamentares, e as determinações do PODER CONCEDENTE;
- (ii) prestar o SERVIÇO CONCEDIDO, sem interrupção, durante todo o período da CONCESSÃO, de forma adequada ao pleno atendimento dos PASSAGEIROS, valendo-se de todos os meios e recursos para sua execução, em obediência às normas pertinentes, aos padrões e aos procedimentos estabelecidos neste CONTRATO, bem como aqueles determinados pelo PODER CONCEDENTE e legislação aplicável;

[...]

(liv) manter ampla e permanente comunicação com a população com o objetivo de divulgar informações sobre o andamento da execução dos INVESTIMENTOS, indicando os dados relativos à(s) empresa(s) responsável(is) pelas respectivas obras e prestações dos serviços;

(lxi) manter a limpeza e o asseio da ÁREA DA CONCESSÃO;

(lxii) realizar implantação de melhorias necessárias, visando a manter os níveis de qualidade para cumprir os INDICADORES DE DESEMPENHO, observadas as disposições deste CONTRATO;

[...]

(cii) adotar todas as providências razoavelmente exigíveis para impedir a prática de qualquer espécie de furto, roubo, dano ou lesão a PASSAGEIROS, empregados, terceirizados ou pessoas vinculadas de qualquer forma à CONCESSIONÁRIA, ou a quaisquer pessoas que se encontrem no interior da ÁREA DA CONCESSÃO, bem como adotar todas as providências próprias de atendimento pré-hospitalar ou

ANEXO F – Motivos para a revogação do contrato

50.3 Considera-se reincidência, para fins deste CONTRATO, a prática de uma mesma infração, dentro do período de 12 (doze) meses, contados da data da primeira infração cometida pela CONCESSIONÁRIA, conforme registrada no AUTO DE INFRAÇÃO, quando se tratar de medição mensal, ou dentro do período de 03 (três) anos, quando se tratar de medição anual.

[...]

50.5.2 O período adicional para correção de irregularidades se estenderá por prazo de até 180 (cento e oitenta) dias, prorrogáveis a critério do PODER CONCEDENTE.

Fonte: Contrato De Concessão Nº 02/2021, págs. 220 e 222 respectivamente. Processo STM Nº 2907444/2019.

ANEXO G – Hipóteses de extinção do contrato

53.1 A CONCESSÃO extinguir-se-á por

- (i) advento do termo contratual;
- (ii) encampação;
- (iii) caducidade;
- (iv) rescisão;
- (v) anulação decorrente de vício ou irregularidade não convalidável constatada no procedimento ou no ato de sua outorga;
- (vi) falência ou extinção da CONCESSIONÁRIA, ou recuperação judicial, neste último caso, que prejudique a execução do CONTRATO;
- (vii) caso fortuito e força maior tratados neste Capítulo; e

Fonte: Contrato De Concessão N° 02/2021, pág. 232 respectivamente. Processo STM N° 2907444/2019.

ANEXO H – Caducidade

57.3 A caducidade da CONCESSÃO poderá ser declarada nos seguintes casos, além daqueles enumerados pela LEI DAS CONCESSÕES, com suas alterações, e sem prejuízo das demais hipóteses previstas neste CONTRATO:

- (i) perda ou comprometimento das condições econômico-financeiras, técnicas ou operacionais, necessárias à prestação adequada do SERVIÇO CONCEDIDO e à realização dos INVESTIMENTOS;
- (ii) descumprimento das cláusulas contratuais, disposições legais ou regulamentares concernentes à CONCESSÃO, que comprometam a continuidade dos serviços ou a segurança dos PASSAGEIROS, empregados ou terceiros;
- (iii) paralisação dos serviços objeto do CONTRATO por culpa ou dolo da CONCESSIONÁRIA, ou se ela houver concorrido para tanto, ressalvadas as hipóteses decorrentes de caso fortuito ou força maior, conforme previsão neste CONTRATO;

- (vii) inadequações, insuficiências ou deficiências graves e reiteradas da prestação do SERVIÇO CONCEDIDO, caracterizadas pelo atingimento, por mais de 3 (três) períodos consecutivos, de resultado igual ou inferior a 0,5 (zero vírgula cinco) em um mesmo INDICADOR DE DESEMPENHO previsto neste CONTRATO (IQM ou IQS);

Fonte: Contrato De Concessão Nº 02/2021, pág. 240. Processo STM Nº 2907444/2019.

ANEXO I – Intervenção do Poder concedente

- 51.1 O PODER CONCEDENTE poderá, sem prejuízo das penalidades cabíveis e das responsabilidades incidentes, a qualquer tempo, intervir na CONCESSÃO para assegurar a regularidade e adequação das obras, a continuidade da prestação dos SERVIÇOS CONCEDIDOS e/ou o cumprimento pela CONCESSIONÁRIA das normas contratuais, regulamentares e legais pertinentes. Entre as situações que autorizam a intervenção, incluem-se:
- (i) cessação ou interrupção, total ou parcial, do SERVIÇO CONCEDIDO, da execução dos INVESTIMENTOS, por culpa da CONCESSIONÁRIA;
 - (ii) deficiências graves na organização da CONCESSIONÁRIA que comprometam o devido cumprimento das obrigações assumidas no âmbito da CONCESSÃO;
 - (iii) inadequações, insuficiências ou deficiências graves e reiteradas da prestação do SERVIÇO CONCEDIDO, caracterizadas pelo atingimento, por mais de 3 (três) períodos consecutivos, de resultado igual ou inferior a 0,5 (zero vírgula cinco) em um mesmo INDICADOR DE DESEMPENHO previsto neste CONTRATO (IQM ou IQS);
 - (iv) situações que ponham em risco o meio ambiente, a segurança de pessoas ou bens, o erário ou a saúde pública;
 - (v) graves e/ou reiterados descumprimentos das obrigações deste CONTRATO; e

Fonte: Contrato De Concessão Nº 02/2021, págs. 227 e 228 respectivamente. Processo STM Nº 2907444/2019.

ANEXO J – Direito dos passageiros

- (i) receber o SERVIÇO ADEQUADO, dentro dos padrões de qualidade e desempenho estabelecidos neste CONTRATO e em seus ANEXOS, nos termos da legislação em vigor;

- (vi) dar conhecimento ao PODER CONCEDENTE e à CONCESSIONÁRIA de irregularidades de que tenham tomado conhecimento, referentes à execução do SERVIÇO CONCEDIDO, assim como comunicar às autoridades competentes atos ilícitos cometidos pela CONCESSIONÁRIA ou seus terceirizados e SUBCONTRATADOS;

Fonte: Contrato De Concessão Nº 02/2021, págs. 142 e 143 respectivamente. Processo STM Nº 2907444/2019.