



UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO  
ESCOLA DE ARTES, CIÊNCIAS E HUMANIDADES

Arthur Sanchez

Edgard Taver

Gustavo Oliveira

Henrique Peterlevitz

José Vitor Montanha

Julianne Laurindo

Nathália Souza

ACCOUNTABILITY E TRANSPARÊNCIA NA CONCESSÃO DAS LINHA 9 DO  
TRANSPORTE PAULISTA

São Paulo  
2023

# 1. INTRODUÇÃO

Em abril de 2021, o Governo do Estado de São Paulo cedeu a operação e manutenção das linhas 8 - diamante e 9 - esmeralda dos trilhos paulistas para a iniciativa privada sob o regime de uma concessão de 30 anos<sup>1</sup>. A empresa favorecida foi a ViaMobilidade, companhia de capital fechado, majoritariamente controlada pelo Grupo CCR e com participação minoritária do Grupo Ruas, ambas empresas tradicionais do ramo dos transportes rodoviários<sup>2</sup>.

Nos meses que se seguiram após o início da operação privada, em janeiro de 2022, o que foi visto pelo usuário paulista foi uma queda na qualidade do serviço prestado, resultando em sete vezes mais falhas nas linhas do que na época em que estas eram operadas pelo estado através da CPTM.

Essa queda na qualidade do serviço resultou no agravamento da percepção dos usuários em relação ao sistema de transporte público da cidade. Não por acaso, a avaliação das linhas perante os usuários caiu em até 35% de um ano para o outro<sup>3</sup>. O sistema, então, passou a ser alvo de críticas constantes devido às falhas e atrasos frequentes<sup>4</sup>.

O cidadão insatisfeito que deseja obter informações a respeito dessa concessão, contudo, se depara com a ausência de mecanismos de fácil uso para tanto. Ao contrário do que é visto nas linhas gerenciadas pela iniciativa pública, a ViaMobilidade não oferece portal de transparência ou de dados abertos, resultando em uma operação obscura que não é aberta à população.

## 1.1. Objetivos

Com base nos problemas destacados acima, almejamos conduzir uma pesquisa focada em dois pontos principais:

---

<sup>1</sup> "Linhas 8-Diamante e 9-Esmeralda são arrematadas pela CCR e RuasInvest, do consórcio ViaMobilidade". Disponível em: <https://www.metrocptm.com.br/linhas-8-diamante-e-9-esmeralda-sao-arrematadas-pela-ccr-e-ruasinvest-do-consorcio-viamobilidade/>. Acesso em 7 de junho de 2023.

<sup>2</sup> "Estrutura Acionária - ViaMobilidade". Disponível em: <https://www.viamobilidade.com.br/nos/estrutura-acionaria>. Acesso em 7 de junho de 2023.

<sup>3</sup> "ViaMobilidade acumula quase R\$ 10 milhões em multas por falhas nas Linhas 8 e 9 de trens". Disponível em: <https://g1.globo.com/google/amp/sp/sao-paulo/noticia/2022/10/14/viamobilidade-acumula-quase-r-10-milhoes-em-multas-por-falhas-nas-linhas-8-e-9-de-trens.ghtml>. Acesso em 7 de junho de 2023.

<sup>4</sup> "Concessão das linhas 8 e 9 de trens à ViaMobilidade completa 1 ano com mais de 130 falhas; empresa promete investir R\$ 2,8 bi até 2024". Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2023/01/27/concessao-das-linhas-8-e-9-de-trens-a-viamobilidade-completa-1-ano-com-mais-de-130-falhas-empresa-promete-investir-r-28-bi-ate-2024.ghtml>. Acesso em 7 de junho de 2023.

- Determinar como a ViaMobilidade está sendo responsabilizada pelas falhas na operação das linhas 8 e 9;
- Analisar o impacto da concessão no contexto do governo aberto, investigando o nível de transparência da ViaMobilidade.

Com esse estudo, buscamos uma compreensão mais aprofundada das responsabilidades da ViaMobilidade em relação às falhas operacionais e a avaliação de sua transparência em comparação com a CPTM. Dessa forma, estaremos contribuindo para uma análise fundamentada e embasada nos princípios de governo aberto.

## **1.2. Metodologia**

O trabalho visa compreender como a concessão para iniciativa privada, por meio de uma Parceria Público-Privada (PPP), afeta a transparência de dados, com foco específico na linha 9-esmeralda dos trens metropolitanos. Esta linha era operada anteriormente pela CPTM – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos, e foi concedida em janeiro de 2022 para a ViaMobilidade<sup>5</sup>.

Para tanto, foi realizada uma pesquisa sobre diversos aspectos fundamentais, como atender a questões como “o que é transparência de dados?” e “como a PPP se relaciona com a LAI?”, utilizando nossa percepção a respeito do tema, comparando-a com os dados de tanto aspectos operacionais (percepções dos usuários) quanto gerenciais (transparência passiva e reativa) considerando a gestão da CPTM, e então a gestão da ViaMobilidade. Portanto, a metodologia dessa pesquisa é qualitativa e quantitativa.

### **1.2.1. Fundamentação**

Para começar, é necessário definir o que é “transparência”, pois este será o norteador do trabalho. À primeira vista, entendemos que se a ViaMobilidade for uma empresa transparente, então é esperado:

- Disponibilidade de dados relativos à sua operação;
- Facilidade em obter dados (portais na Internet).

Para ter uma fundamentação mais precisa, pretendemos nos pautar pela definição que a Open Knowledge Brazil (OKBR) fornece para “dados abertos”. A instituição define que:

- “Disponibilidade de acesso. Os dados devem estar disponíveis como um todo e sob custo não maior que um custo razoável de reprodução,

---

<sup>5</sup> “Novo trem das Linhas 8-Diamante e 9-Esmeralda é apresentado em São Paulo”. Disponível em: <https://mobilidade.estadao.com.br/mobilidade-para-que/novo-trem-das-linhas-8-diamante-e-9-esmeralda-e-apresentado-na-capital>. Acesso em 11 de junho de 2023.

preferencialmente possíveis de serem baixados pela internet. Os dados devem também estar disponíveis de uma forma conveniente e modificável.

- Reutilização e redistribuição. Os dados devem ser fornecidos sob termos que permitam a reutilização e a redistribuição, inclusive a combinação com outros conjuntos de dados.
- Participação universal. Todos devem ser capazes de usar, reutilizar e redistribuir. Não deve haver discriminação contra áreas de atuação ou contra pessoas ou grupos. Por exemplo, restrições de uso ‘não-comercial’ que impediriam o uso ‘comercial’, ou restrições de uso para certos fins (ex.: somente educativos) excluem determinados dados do conceito de ‘abertos’.”

6

Também pretendemos contar com a definição de cultura livre:

*Conhecimento livre é o conhecimento que pode ser adquirido, interpretado e aplicado livremente. Ele pode ser reformulado de acordo com as nossas necessidades, e compartilhado com os outros em benefício da comunidade.*

*O termo refere-se ao movimento cultural de conhecimento livre inspirado nos princípios do software livre, com base no sucesso dos sistemas colaborativos que permitiram o desenvolvimento do software livre e a edição da maior e melhor enciclopédia de todos os tempos em todas as línguas, e numa convicção de que o conhecimento deve ser acessível e compartilhável, sem restrições.*<sup>7</sup>

### 1.2.2. Aplicação

O que foi descrito acima é uma definição mais aberta, até mesmo um tanto idealista, do que entendemos como “transparência”. Para dar contornos mais objetivos, vamos listar a seguir pontos focais da nossa pesquisa com relação à operação da ViaMobilidade sobre a linha 9-esmeralda.

- Verificar termos do contrato da PPP.
  - O que a ViaMobilidade assumiu como responsabilidades?
  - Quais são as responsabilidades da ViaMobilidade com relação à LAI?
  - A ViaMobilidade está cumprindo com o que foi acordado?

---

<sup>6</sup> Dados abertos. Disponível em: <https://ok.org.br/dados-abertos/>. Acesso em 11 de junho de 2023.

<sup>7</sup> Cultura livre. Disponível em: [https://pt.wikipedia.org/wiki/Conhecimento\\_livre](https://pt.wikipedia.org/wiki/Conhecimento_livre). Acesso em 11 de junho de 2023.

- Como forma de testar a disponibilidade de dados por meio da LAI, realizamos uma solicitação de informação tanto à CPTM quanto à ViaMobilidade.
- Verificar a percepção do usuário quanto ao desempenho da gestão da ViaMobilidade.
  - É uma forma de avaliar os resultados práticos da concessão à iniciativa privada.
  - Verificar reclamações no Portal “ReclameAqui”. Pode não ser muito completo, por não ser um portal oficial, mas é uma possibilidade ainda assim por contar com considerável participação do público em geral.
  - Conferir pesquisas com avaliações dos usuários, produzidas tanto pela CPTM quanto pela ViaMobilidade, conforme alguns conteúdos que já encontramos em pesquisas na internet<sup>8</sup>.
  - Conferir notícias sobre a gestão da ViaMobilidade<sup>9</sup>.
- Verificar a disponibilidade de dados tanto no site da ViaMobilidade quanto no site da CPTM.
  - Comparar disponibilidade e facilidade de acesso nos dois sites.
  - Verificar a seção “Relação com Investidores”, disponível no portal da ViaMobilidade, e que pode ser um vetor de transparência ainda que seja um tipo de divulgação próprio do mercado de capitais, em vez de estar associado à LAI.
    - Verificar os tipos de relatórios disponíveis.
    - Verificar o conteúdo destes relatórios e sua facilidade de acesso, além de outros critérios adotados para dados abertos.
    - Verificar se relatórios similares podem ser encontrados na CPTM.

---

<sup>8</sup> Um exemplo de pesquisa disponível aqui: [https://www.cptm.sp.gov.br/Transparencia/Pesquisas/Pesquisa\\_Avaliacao\\_nov\\_2019.pdf](https://www.cptm.sp.gov.br/Transparencia/Pesquisas/Pesquisa_Avaliacao_nov_2019.pdf). Acesso em 11 de junho de 2023.

<sup>9</sup> Um exemplo de notícia disponível aqui: <https://g1.globo.com/google/amp/sp/sao-paulo/noticia/2022/10/14/viamobilidade-acumula-quase-r-10-milhoes-em-multas-por-falhas-nas-linhas-8-e-9-de-trens.ghtml>. Acesso em 11 de junho de 2023.

### **1.2.3. Objetivos esperados**

Por meio da nossa pesquisa, pretendemos explicar se há disparidade de transparência entre a gestão pública da CPTM e a gestão via concessão pela ViaMobilidade.

## **2. RESULTADOS**

### **2.1. Parcerias Público Privadas e o contrato de concessão da linha 9 da CPTM**

Parcerias público privadas (PPP) foram instituídas no Brasil pelo Governo Federal em 2004, com a instituição da Lei nº 11.079 de 30 de dezembro de 2004. Duas modalidades de concessão são previstas, a patrocinada e a administrativa. Enquanto na patrocinada há a concessão de serviço ou obra pública com contraprestação pecuniária do serviço público ao parceiro privado, na concessão administrativa há prestação de serviços em que a Administração Pública é a usuária direta ou indireta. O primeiro contrato de PPP assinado no Brasil foi a concessão da linha 4-amarela do Metrô de São Paulo, em 29 de novembro de 2006. Trata-se de uma concessão patrocinada para os serviços de transporte de passageiros, prevista em três fases e com duração prevista de 32 anos.

A concessão da linha 9 foi realizada junto com a linha 8, no dia 30 de julho de 2021, por um período de 30 anos. O contrato prevê a prestação do serviço, realização de investimentos de requalificação, ampliação, adequação e modernização da infraestrutura existente e manutenção da expansão da linha 9 no trecho Grajaú–Varginha — note-se que a obra de expansão em si continua a ser realizada pela CPTM, não sendo delegada à concessionária<sup>10</sup>. Devido ao tempo decorrido desde a assinatura do contrato de concessão, existem poucos artigos acadêmicos sobre a concessão de administração das linhas da CPTM em comparação com artigos sobre a concessão do metrô.

O direito à informação é garantido pela Lei Federal nº 12157 de 18 de novembro de 2011. Nela estão previstos os procedimentos destinados a assegurar o direito fundamental de acesso à informação que devem estar de acordo com princípios básicos da administração pública como a observância da publicidade como preceito geral e o sigilo com exceção; a divulgação de informações de interesse público, independentemente de solicitações; a utilização de meios de comunicação viabilizados pela tecnologia da informação;o fomento ao

---

<sup>10</sup>

<https://www.metrocptm.com.br/cptm-contrata-empresa-para-supervisionar-sistema-de-energia-e-sinalizacao-para-extensao-da-linha-9-esmeralda/>

desenvolvimento da cultura da transparência na administração pública e o desenvolvimento do controle social da administração pública. Além disso, é preciso assegurar uma gestão transparente da informação; proteção da informação, garantindo sua disponibilidade, autenticidade e integridade e proteção da informação sigilosa. Além das informações divulgadas independentemente das solicitações, é garantido a qualquer interessado apresentar pedido de acesso de informações aos órgãos e entidades. A lei aplica-se a órgãos públicos; as autarquias, as fundações públicas, as empresas públicas, as sociedades de economia mista e demais entidades controladas direta ou indiretamente pela União, Estados, Distrito Federal e Municípios e, no que couber, às entidades privadas sem fins lucrativos que recebam, para ações de interesse público, recursos diretamente do orçamento ou mediante subvenções sociais, contrato de gestão, termo de parceria, convênios, acordo, ajustes ou outros instrumentos congêneres.

Além dos aspectos destacados relacionados à legislação, o próprio contrato de concessão da linha 9 prevê aspectos relacionados à transparência da informação e à qualidade do serviço prestado. Na cláusula trigésima primeira estão listados os direitos e os deveres da concessionária. Dentre os deveres listados podemos destacar: a divulgação em meio eletrônico da Carta de serviços ao passageiro, com o objetivo de informar aos passageiros sobre os serviços prestados, formas de acesso a esses serviços e os padrões de qualidade de atendimento ao público; o respeito à obrigatoriedade de manter em plena operação a Ouvidoria e os sistemas e canais de relacionamento com os passageiros previstos nas normas legais vigentes durante todo o período de concessão e a implementação de um programa de conformidade (compliance) e integridade. Destaca-se, entre os direitos e deveres do Poder Concedente (o Estado de São Paulo), o recebimento de queixas e reclamações de passageiros e de terceiros afetados pela prestação do serviço concedido, encaminhando-as para a Ouvidoria da Concessionária, que deve adotar todas as providências para a resolução das questões e enviar ao Estado um relatório sobre elas. Caso a resolução dada seja incorreta ou insuficiente, o Poder Concedente pode tomar medidas cabíveis. Além disso, deve monitorar a qualidade e o desempenho da prestação do serviço concedido.

Sobre a qualidade do serviço prestado, a mensuração do desempenho é feita através de indicadores de qualidade, calculados separadamente para a linha 8 e para a linha 9 com base em quesitos mensurados mensalmente como disponibilidade das estações, regularidade dos sistemas da linha e disponibilidade técnica dos trens. Apenas um dos quesitos é calculado semestralmente: a Pesquisa de Satisfação dos usuários, que deve ser realizada em abril e outubro. O valor do índice impacta diretamente na receita tarifária recebida pela concessionária.

### **2.1.1. Órgão regulador responsável pela concessão**

A concessão da linha 9 foi iniciada e realizada pelo Governo do Estado de São Paulo. Por meio da Secretaria de Transportes Metropolitanos (STM), o governo monitora a qualidade do serviço prestado pela concessionária<sup>11</sup>, que é a ViaMobilidade.

Não há, no entanto, um órgão regulador responsável geral para o sistema metroferroviário. Seria esperado que um órgão do tipo ficasse com a responsabilidade de monitorar o serviço prestado pela concessionária, o que na prática é feito pela STM atualmente. Há uma pressão, da própria iniciativa privada, para a criação de tal órgão regulador, que atuaria também como garantidor dos pagamentos à concessionária<sup>12</sup>.

É importante mencionar também a existência da Artesp – Agência Reguladora de Serviços Delegados de Transporte do Estado de São Paulo. O nome completo deste órgão do público parece sugerir que trata-se de uma agência que regularia inclusive a concessão de linhas do sistema metroferroviário. No entanto, conforme descrição na própria página oficial<sup>13</sup>, este órgão é voltado para concessões rodoviárias e transportes intermunicipais.

A página também possui uma descrição abrangente mencionando que atuaria em “todos os serviços de transporte que eventualmente venham a ser delegados no futuro”, o que parece incluir a ViaMobilidade. Contudo, não é possível encontrar notícias apontando envolvimento da Artesp com a operação da ViaMobilidade.

## **2.2. Serviços operacionais e relação com os usuários**

Desde que a ViaMobilidade assumiu as Linhas 8 e 9, há ocorrências de diversas falhas operacionais que acumulam quase R\$ 10 milhões em multas para o Governo do Estado de São Paulo. Somente de janeiro a outubro de 2022, foram

---

<sup>11</sup> BAZANI, Adamo. Fiscalização de contrato da ViaMobilidade é feita apenas por três pessoas e concessionária tem até segunda (21) para responder MP sobre linhas 8 e 9. Disponível em:

<https://diariodotransporte.com.br/2022/11/18/fiscalizacao-de-contrato-da-viamobilidade-e-feita-ape-nas-por-tres-pessoas-e-concessionaria-tem-ate-segunda-21-para-responder-mp-sobre-linhas-8-e-9/>. Acesso em 25 de julho de 2023.

<sup>12</sup> SILVA, Thiago. Setor privado tem pressionado governo de SP para a criação de uma agência reguladora de transporte metroferroviário. Disponível em: <https://plamurblog.wordpress.com/2023/03/16/setor-privado-tem-pressionado-governo-de-sp-para-a-criacao-de-uma-agencia-reguladora-de-transporte-metroferroviario/>. Acesso em 25 de julho de 2023.

<sup>13</sup> Disponível em: <https://www.saopaulo.sp.gov.br/orgaos-e-entidades/autarquias/artesp/>. Acesso em 25 de julho de 2023.



registradas 69 falhas<sup>14</sup>. No primeiro ano de concessão, foram registradas 132 falhas, número recorde nos últimos 10 anos<sup>15</sup>. Entre as infrações, está o avanço de sinal vermelho, abertura das portas do vagão fora da estação, uma batida na estação Julio Prestes, operar com intervalos acima do máximo definido, descumprir prazos e inclusive pela morte de um funcionário durante um serviço de manutenção no dia 10/03/2022<sup>16</sup>.

Outros casos de desprezo pela qualidade e pela segurança também vieram a público, como hidrantes sem mangueiras em diversas estações, com imenso risco a segurança pública e dos funcionários<sup>17</sup> e a redução de treinamento dos maquinistas, como relata um ex-funcionário da ViaMobilidade: “Eles reduziram o treinamento de seis para dois meses. Não colocaram pessoas realmente que entendem de ferrovia. Eles simplesmente pegavam de baciada e botavam para treinar. Pessoas totalmente leigas, que não tinham o conhecimento de elétrica. (...) Desde que o treinamento acabou, eu nunca mais usei as linhas 8 e 9, porque não me sinto seguro.”<sup>18</sup>

No dia 30 de junho, houve mais um caso de falhas na linha 9, que prejudicou cerca de 111 mil pessoas<sup>19</sup>. Cinco estações da Zona Sul de São Paulo ficaram sem operações, enquanto todo o resto da linha sofreu com operações reduzidas. Sobre este incidente, o presidente da ViaMobilidade, Francisco Pierrini, se desculpou com

---

<sup>14</sup> GUEDES, Phillipe. ViaMobilidade acumula quase R\$ 10 milhões em multas por falhas nas Linhas 8 e 9 de trens. G1, outubro de 2022. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2022/10/14/viamobilidade-acumula-quase-r-10-milhoes-em-multas-por-falhas-nas-linhas-8-e-9-de-trens.ghtml>. Acesso em 14 de junho de 2023.

<sup>15</sup> TV Globo e G1 SP. Grupo protesta contra falhas constantes nas linhas de trens operadas pela ViaMobilidade em SP. G1, maio de 2023. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2023/05/18/grupo-faz-protesta-contras-falhas-constantes-nas-linhas-de-trens-operadas-pela-viamobilidade-em-sp.ghtml>. Acesso em 14 de junho de 2023.

<sup>16</sup> Bom dia SP e G1 SP. Funcionário morre ao fazer reparo em transformador de energia da Linha 9 - Esmeralda em SP. G1, março de 2022. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2022/03/10/funcionario-morre-eletrocutado-ao-fazer-reparo-em-equipamento-de-sala-de-energia-de-trens-em-sp.ghtml>. Acesso dia 14 de junho de 2023.

<sup>17</sup> Bom dia SP. Hidrantes nas estações da ViaMobilidade. G1, junho de 2023. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/bom-dia-sp/video/hidrantes-nas-estacoes-da-viamobilidade-11673327.ghtml>. Acesso dia 14 de junho de 2023.

<sup>18</sup> Fantástico. 'Eles reduziram o treinamento de seis para dois meses', diz maquinista da CPTM sobre treinamentos de condutores da ViaMobilidade. G1, 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 dia 14 de junho de 2023.

<sup>19</sup> Bom dia SP. Passageiros sofrem com mais uma falha da ViaMobilidade. G1, junho de 2023. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/sp1/video/passageiros-sofrem-com-mais-uma-falha-da-viamobilidade-11744237.ghtml>. Acesso dia 2 de julho.

os clientes, e afirmou que o problema foi de natureza técnica com a rede elétrica, e que não tinha mais informações sobre o assunto.<sup>20</sup>

O público, em meio ao sucateamento dos serviços, falhas de segurança, demoras acima do normal para a passagem dos trens e superlotação, reflete descontentamento em protestos e baixas avaliações. Segundo o site ReclameAqui, a empresa conta com uma nota 3.1 de um total de 10 e não é recomendada pelos consumidores.<sup>21</sup>

Em pesquisa realizada pela própria ViaMobilidade em maio de 2022, em conjunto com o Datafolha<sup>22</sup>, a amostra de 1018 usuários avaliou os seguintes itens com suas respectivas notas:

Rapidez da viagem: 40,07 de 100;

Conforto da viagem: 48,50 de 100;

Confiabilidade: 43,90 de 100;

Segurança contra acidentes: 40,40 de 100;

Segurança pública: 42,00 de 100;

Atendimento ao passageiro: 59,00 de 100;

Informação ao passageiro: 59,90 de 100;

Acessibilidade ao passageiro: 40,10 de 100;

Em pesquisa semelhante em maio de 2023, a amostra de 1003 avalia majoritariamente o serviço como ruim ou péssimo em “tempo gasto na espera do trem nas plataformas”, “condições de embarque e desembarque”, “quantidade de pessoas nas plataformas”, “quantidade de pessoas nos trens”, “agilidade, rapidez para colocar o trem em funcionamento em caso de paradas”, controle do número de pessoas na plataforma para evitar acidentes”, “ação da concessionária para evitar pedintes e vendedores ambulantes nos trens”, e “disponibilidade de equipamentos para facilitar o deslocamento dos passageiros preferenciais”.

---

<sup>20</sup> Bom dia SP. Presidente da ViaMobilidade fala sobre os transtornos na linha 9-Esmeralda. G1, junho de 2023. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/bom-dia-sp/video/presidente-da-viamobilidade-fala-sobre-os-transtornos-na-linha-9-esmeralda-11743215.ghtml>. Acesso dia 2 de julho.

<sup>21</sup> ReclameAqui. Disponível em: <https://www.reclameaqui.com.br/empresa/viamobilidade/>. Acesso dia 14 de junho de 2023. G1, junho de 2023. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/sp1/video/passageiros-sofrem-com-mais-uma-falha-da-viamobilidade-11744237.ghtml>. Acesso dia 2 de julho.

<sup>22</sup> ViaMobilidade e Datafolha. Pesquisa de Satisfação e Indicadores. Disponível em: <https://www.viamobilidade.com.br/nos/pesquisa-de-satisfacao-e-indicadores>. Acesso dia 14 de junho de 2023.

Sobre as pesquisas de satisfação, é válido ressaltar a forma como ela é apresentada. Os documentos primeiramente ressaltam os quesitos de serviço a partir da somatória das atribuições “bom e excelente”. Para uma análise completa, fica a cargo do leitor analisar os dados brutos apresentados no final dos documentos. Isso indica, em uma análise crítica, o esforço em esconder as más avaliações dos serviços prestados.

Entre as irregularidades e falhas operacionais, a ViaMobilidade apresenta um serviço aquém do esperado, tanto para o Governo do Estado, que abriu investigações e inquéritos, além de aplicar multas, quanto para os consumidores, que avaliam a operação da empresa como insatisfatória, quando comparada a antes da concessão, quando era operada pela CPTM<sup>23</sup>. Na época, a avaliação das operações era mais positiva.

No dia 27 de junho, Francisco Pierrini (presidente da ViaMobilidade), compareceu à Alesp para prestar depoimentos aos deputados da Comissão de Transportes<sup>24</sup>. Dentre os pontos apresentados, estavam a redução de jornada dos maquinistas e prazos para a melhoria da linha 5 e 17. Não foram apresentados pontos concretos para a melhoria dos serviços na linha 9.

## **2.3. Disponibilidade de dados pela concessionária**

Para analisar a disponibilidade de dados proporcionada pela concessionária, seguimos a rota mais propensa a ser seguida pelo cidadão: através do portal *online* da ViaMobilidade.

Para fins de comparação, analisamos primeiro o *website* da CPTM e o nível de disponibilidade de dados presente no serviço público. Conforme regulação vigente no Estado e na União, a companhia apresenta já em sua página inicial botões para fácil acesso ao Portal da Transparência. Esse portal apresenta de forma clara e objetiva as informações que o órgão é obrigado a fornecer. Essas informações incluem documentos referentes a: obras e expansão; manutenção e operação; pesquisas; uso do SIC; cargos e salários; contratos firmados; etc. Os arquivos disponibilizados, contudo, geralmente aparecem em formato proprietário, atendendo apenas duas estrelas de cinco da classificação de qualidade para dados abertos desenvolvida por Tim Berners-Lee<sup>25</sup>.

---

<sup>23</sup> CPTM. Pesquisa de avaliação de imagem e serviços segundo a opinião dos usuários dos trens da CPTM. Novembro de 2019. Disponível em: [https://www.cptm.sp.gov.br/Transparencia/Pesquisas/Pesquisa\\_Avaliacao\\_nov\\_2019.pdf](https://www.cptm.sp.gov.br/Transparencia/Pesquisas/Pesquisa_Avaliacao_nov_2019.pdf). Acesso dia 14 de junho de 2023.

<sup>24</sup> Bom dia SP. Presidente da ViaMobilidade fala na Alesp. G1, junho de 2023. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/bom-dia-sp/video/presidente-da-viamobilidade-fala-na-alesp-11736727.ghtml>. Acesso dia 2 de julho.

<sup>25</sup> 5 Star Open Data. Disponível em: <https://5stardata.info/en/>. Acessado em 14 de junho de 2023.

O Portal de Transparência da CPTM possui links redirecionando para outros dois locais, cujas especificidades estão descritas abaixo:

- SIC.SP: portal virtual do Serviço Estadual de Informações ao Cidadão. Neste site, o cidadão pode realizar requisições de transparência passiva à companhia, que é obrigada a responder os pedidos em até 20 dias corridos. Realizamos uma solicitação em 07/06/2023, pedindo os números de falhas nos anos de 2017, 2018 e 2019 na linha 9-esmeralda. O pedido foi respondido 26 dias depois, direcionando-nos a uma página no Portal de Transparência<sup>26</sup>; nessa página, contudo, conseguimos encontrar apenas os dados de 2019, disponibilizados em arquivos de formato proprietário (XLSX). O arquivo lá disponível referente a esse ano, entretanto, não é segregado para cada linha que a Companhia operava na época; ainda, a definição de “falha” utilizada nesse documento é muito restrita, suavizando um número que é maior que o apresentado: em novembro, por exemplo, uma falha na linha 12-safira obrigou passageiros a pularem de um trem para outro na via<sup>27</sup>, e esta falha não é mencionada nos dados disponibilizados pelo portal.

ANO	CAUSA	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ	TOTAL
2019	ALAGAMENTOS	4	3	2										9
	VANDALISMO													0
	DESCARGAS ATMOSFERICAS	1												1
	USUÁRIOS NA VIA													0
	OUTROS		2		1									3
	EXTERNA TOTAL	5	5	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	13
	SINALIZAÇÃO													0
	VIA PERMANENTE/CIVIL					1								1
	ELÉTRICA		1		3									4
	MATERIAL RODANTE													0
	OUTROS			1										1
	INTERNA TOTAL	0	1	1	3	1	0	1	0	0	0	0	0	7
TOTAL EXT. + INT.		5	6	3	4	1	0	1	0	0	0	0	0	20

\* Ocorrências notáveis : Ocorrências que geraram interrupção total da circulação dos trens, em determinado trecho.

- Governo Aberto SP: portal que descreve e fornece acesso a conjuntos de dados governamentais de domínio público<sup>28</sup>. Os seis conjuntos de dados disponíveis da companhia, entretanto, são listados com restrição total de acesso, justificada pelo fato de serem “dados operacionais de uso exclusivo da CPTM”. Esses dados restritos incluem, por exemplo, a confiabilidade do sistema, ou seja, os dados relativos a ocorrências e falhas nas linhas.

Com a análise da disponibilidade de dados da CPTM feita, seguimos para a análise da concessionária. Seu *website* não possui qualquer indicativo de um local para obter informações de transparência. No lugar disso, o enfoque do site é nos feitos da empresa, em tom propagandístico. Após profunda navegação em todas as páginas disponíveis, verifica-se que não há sequer um formulário que permita a

<sup>26</sup> Manutenção e Operação | CPTM. Disponível em: <https://www.cptm.sp.gov.br/Transparencia/Pages/Manutencao-e-Operacao.aspx>. Acessado em 8 de julho de 2023.

<sup>27</sup> Falha em trem da Linha 12-Safira da CPTM causa atraso nas viagens. Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2019/11/19/falha-em-trem-da-linha-12-safira-da-cptm-causa-atraso-nas-viagens/>. Acessado em 8 de julho de 2023.

<sup>28</sup> O que é e como utilizar o Governo Aberto SP. Disponível em: <http://www.governoaberto.sp.gov.br/como-utilizar/>. Acessado em 14 de junho de 2023.

solicitação de informações por parte dos usuários. A única opção restante é o contato via WhatsApp, fornecido no cabeçalho do *website*. Por lá, os resultados também não foram satisfatórios: ao tentarmos entrar em contato, o canal, que é automatizado com um *bot*, realiza perguntas ao cidadão que supõem que ele está fisicamente presente em uma das estações geridas pela empresa. Após enviarmos uma solicitação perguntando se havia um canal de acesso à informação fornecido pela empresa, o *bot* afirmou que a mensagem teria sido repassada ao time de atendimento, que entraria em contato por telefone ou e-mail. Treze dias depois, não recebemos qualquer retorno.

A Lei das Concessões (Lei n.º 8.987/1995), responsável por detalhar o regime de concessões de prestação de serviços públicos, inclui em seu artigo 7º a determinação de que o usuário é assegurado à possibilidade de “receber do poder concedente e da concessionária informações para a defesa de interesses individuais ou coletivos”. Este texto, aliado aos termos da Lei de Acesso à Informação (Lei n.º 12.527/2011), que abrange expressamente apenas os órgãos públicos, o terceiro setor e outras “entidades controladas direta ou indiretamente pela União, Estados, Distrito Federal e Municípios”, possibilita a interpretação de que a empresa privada não é obrigada a fornecer os dados operacionais diretamente ao cidadão, mas apenas ao órgão concedente, que por sua vez deve seguir a LAI.

Uma legislação mais recente, entretanto, fornece uma diferente perspectiva a esse quadro. O Código de Defesa do Usuário de Serviço Público (Lei n.º 13.460/2017) estabelece em seu terceiro capítulo que o acesso à informação por parte dos usuários de serviços públicos prestados direta e indiretamente pela administração pública deve ser possível através da apresentação de manifestações<sup>29</sup>, da mesma forma que apresentada anos antes pela LAI; além disso, em seu artigo 1º, inciso 3º, há a clara aplicabilidade do código para “serviços públicos prestados por particular”. Logo, é possível o entendimento de que a entidade particular em si é legalmente obrigada a fornecer o acesso à informação sob os termos da LAI, devendo então disponibilizar estruturas como um portal de transparência e um sistema para recebimento de pedidos de acesso à informação.

A existência dessas duas interpretações gera uma lacuna legal. Atualmente, a maioria das concessionárias opera apenas sob os preceitos da Lei das Concessões e da LAI, pois o entendimento deduzível dessas duas leis pressupõe menos despesas à empresa, que, sendo uma entidade privada, possui o lucro como energia motriz. O impacto do CDUSP nessa questão, contudo, foi levantado por

---

<sup>29</sup> Lei n.º 13.460, de 26 de junho de 2017. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2017/lei/l13460.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/lei/l13460.htm). Acesso em 17 de junho de 2023.

Maiara Gonçalves<sup>30</sup> em uma pesquisa publicada em 2020 na Revista da Escola Superior da Magistratura do Estado de Santa Catarina. Ela avalia que não existem muitos doutrinadores que discorram sobre o assunto, e os dois juristas por ela consultados discordaram do entendimento de prevalência do CDUSP por ela defendido, demonstrando a persistência de tal lacuna.

## **2.4. Relação com investidores**

### **2.4.1 ViaMobilidade**

Conforme discorrido acima, a transparência por parte da ViaMobilidade é exígua. Ainda assim, por ser parte do Grupo CCR, uma empresa de capital aberto, ela é obrigada a divulgar alguns dos seus dados operacionais, em especial os financeiros. Portanto, a área de “Relação com Investidores”<sup>31</sup> (RI) aparenta ser uma possível fonte de informação à primeira vista.

---

<sup>30</sup> GONÇALVES, Maiara. Transparência na prestação de serviços públicos por particulares. Revista da ESMESC, v.27, n.33, p. 421-449, 2020. Disponível em: <https://www.revista.esmesc.org.br/re/article/download/239/206>. Acesso em 17 de junho de 2023.

<sup>31</sup> A página “Relação com Investidores” está disponível no seguinte endereço: <https://www.viamobilidade.com.br/nos/relacao-com-investidores/viamobilidade-linhas-8-e-9>. Acesso em 25 de junho de 2023.

[Home](#) > [Nós](#) > [Relação com Investidores](#) > [ViaMobilidade Linhas 8 e 9](#)

## ViaMobilidade Linhas 8 e 9

### Relatórios

[Parecer Independente – Framework Dívida Verde \(dez/2022\)](#)[Download](#) [RAF 2021 - 1ª Emissão](#)[Download](#) [RAF 2022 - 1ª Emissão](#)[Download](#) [RAF 2022 - 2ª Emissão](#)[Download](#)

### Fatos Relevantes

[Fato Relevante - 15/07/2022](#)[Download](#)

A área de relação com investidores de fato é uma base sólida em relação aos resultados financeiros da empresa. É possível ver detalhes do contrato da concessão, como os compromissos assumidos pela empresa e os valores envolvidos no acordo, além de verificar empréstimos, dívidas, faturamento e outros detalhes da mesma natureza.



## 2. Desempenho econômico-financeiro

Em R\$ mil	2022	2021	Var %
Receita operacional bruta (incluída a receita de construção)	1.000.961	16.261	6155,59%
Receita operacional bruta (excluída a receita de construção)	852.454	-	100,00%
- Outras receitas	852.454	-	100,00%
Deduções da receita bruta	(32.706)	-	100,00%
Receita líquida (excluída a receita de construção)	819.748	-	100,00%
(+) Receita de construção	148.507	16.261	813,27%
Custos e despesas (a)	(668.921)	(30.392)	2100,98%
- Depreciação e amortização	(27.636)	-	100,00%
- Serviços de terceiros	(127.068)	(3.088)	4014,90%
- Custo pessoal	(220.314)	(11.001)	1902,67%
- Custo de construção	(148.507)	(16.261)	813,27%
- Outros custos e resultados operacionais	(145.396)	(42)	346080,95%
EBIT ajustado	299.334	(14.131)	2218,28%
(+) Resultado de equivalência patrimonial	4.176	-	100,00%
EBIT (c)	303.510	(14.131)	2247,83%
Margem EBIT (b)	30,91%	-86,90%	135,57%
(+) Depreciação e amortização	27.636	-	100,00%
EBITDA ajustado	331.146	(14.131)	2443,40%
Margem EBITDA ajustada (d)	34,20%	-86,90%	139,96%
(+/-) Resultado de equivalência patrimonial	(4.176)	-	100,00%
EBITDA ajustado	326.970	(14.131)	2413,85%

Na imagem acima, temos como exemplo parte da tabela que sumariza os resultados financeiros da ViaMobilidade para as linhas 8 e 9, comparando os resultados de 2021 e 2022. Esta tabela foi obtida no documento intitulado “Demonstrativos Financeiros 2022”.<sup>32</sup>

No seguinte trecho, extraído deste mesmo documento, vemos uma descrição de parte dos compromissos assumidos no ato da concessão:

### ***“Fase Pré-Operacional***

*Iniciou-se a partir da assinatura do Contrato (30 de junho de 2021) e teve duração de 210 dias, com o objetivo de capacitar a Companhia para a assunção do Serviço Concedido e lhe transferir a Infraestrutura existente.*

*A Fase Pré-Operacional foi dividida nas seguintes etapas:*

<sup>32</sup> Tabela extraída do Demonstrativo Financeiro de 2022, disponível neste endereço: [https://www.viamobilidade.com.br/assets/viamobilidade/ccr-viamobilidade/public/media/page/content/files/20230427140235229-DFs\\_Linha\\_8\\_e\\_9\\_4T2022\\_ass.pdf](https://www.viamobilidade.com.br/assets/viamobilidade/ccr-viamobilidade/public/media/page/content/files/20230427140235229-DFs_Linha_8_e_9_4T2022_ass.pdf). Acesso em 25 de junho de 2023.



- 1° ao 60° dia: capacitação dos multiplicadores, desenvolvimento de sistema de gestão e de manutenção, entrega dos projetos, manuais e documentação técnica, constituição do Comitê de Convivência;
- 61° ao 150° dia: capacitação dos colaboradores da Companhia pelos multiplicadores, desenvolvimento e entrega dos planos de operação, manutenção e seguros, avaliação do inventário;
- 151° ao 210° dia: operação e manutenção do trecho operacional, recebimento final do inventário dos bens disponibilizados à Companhia, implantação do modelo estratégico e do plano operacional e de manutenção.

*Durante esse exercício não houve remuneração de tarifa.*








*Neste contrato estão previstos os seguintes investimentos obrigatórios por parte da Companhia:*

- *Reforma ou ampliação de 36 estações (Atendimento Normas de Acessibilidade, NRs, AVCB);*
- *Construção da estação Ambuitá;*
- *Readequação do Pátio Presidente Altino;*
- *Construção de 3 novas instalações para a CPTM;*
- *Aquisição 36 trens novos (288 carros) - Primeiro trem disponível no 18º mês após assinatura do Contrato de concessão;*
- *Aquisição de veículos auxiliares e equipamentos de manutenção;*
- *Infraestrutura de circulação (Via Permanente/Rede Aérea em Osasco, Energia, Telecom e Sinalização);*
- *Erradicação de quase todas as passagens em nível.”*

Tal descrição dá um certo nível de transparência à forma como se deu a concessão e ao que é esperado da empresa. No entanto, esta descrição integra somente a introdução do documento, e não há demais considerações sobre eles ao longo do documento, que em sua quase totalidade é focado nas questões financeiras.

Desta forma, não é possível encontrar muitas informações além dos resultados financeiros. Não temos como, por exemplo, acompanhar os resultados das obrigações assumidas ou dados sobre a operação das linhas.

## PARECER INDEPENDENTE sobre o Framework de dívida verde da ViaMobilidade Linhas 8 e 9<sup>1</sup>

Alinhamento com ODS		   	
Alinhamento com categorias GBP/GLP		<ul style="list-style-type: none"> <li>Energia renovável</li> <li>Eficiência energética</li> <li>Transporte limpo</li> </ul>	
GBP/GLP	Nível de alinhamento com as melhores práticas	Pontos Fortes	Pontos de Melhoria
1. Uso de recursos		<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Projetos da categoria 'Transporte Limpo' e 'Energia Renovável' estão alinhados à Taxonomia CBI e a Taxonomia de Finanças Sustentáveis da União Europeia, com recursos direcionados para exclusivamente CAPEX</li> <li>✓ Para reembolso, são elegíveis os gastos que tenham ocorrido em até 24 meses da contratação de cada operação baseada no Framework</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>× Alocação futura de recursos das operações ocorrerá em um prazo maior do que 24 meses das operações (até 60 meses), porém dentro do prazo de vencimento de cada operação.</li> </ul>
2. Seleção e avaliação de projetos		<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Framework alinhado com o objeto social e estratégia de sustentabilidade do emissor</li> <li>✓ Projetos de transporte limpo e energia renovável estão alinhados com os respectivos critérios de elegibilidade da CBI</li> <li>✓ Os projetos elegíveis são selecionados pelas áreas técnicas, de ESG e Departamento de Finanças da concessionária</li> <li>✓ Licenças ambientais vigentes, e programas de recuperação ambiental para mitigação de potenciais riscos dos projetos</li> <li>✓ Benefícios ambientais associados a melhorias da infraestrutura dos trens elétricos e expansão da capacidade de transporte de passageiros. Desde janeiro/2022 foram transportados 769 mil passageiros/dia. A ViaMobilidade estima que, até 2051, serão atendidos 1.139 mil passageiros/dia</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>× Histórico de controvérsias envolvendo o emissor (ver seção 3)</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ As operações verdes contarão com cláusulas de vencimento antecipado ou outras penalidades caso os recursos rotulados sejam alocados em</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>× Os recursos das operações não serão mantidos em contas exclusivas</li> </ul>

Na imagem acima, vemos um trecho inicial de um relatório, produzido por uma auditoria independente chamada NINT<sup>33</sup>, que analisou vários aspectos a respeito da governança corporativa, social e ambiental da empresa, dando um parecer favorável à empresa (o que a permitiu coletar “empréstimos verdes”).

<sup>33</sup> Informações disponíveis no relatório intitulado “Parecer Independente – Framework Dívida Verde (dez/2022)”. O mesmo pode ser acessado diretamente no seguinte endereço: <https://www.viamobilidade.com.br/assets/viamobilidade/ccr-viamobilidade/public/media/page/content/files/20230224111406547-Parecer%20FW%20ViaMobilidade%20-%2020221202.pdf>. Acesso em 25 de junho de 2023.

Foi realizada uma pesquisa de controvérsias na mídia a respeito da Emissora e das linhas ferroviárias que opera. Os casos encontrados são apresentados a seguir.

Controvérsia	Nível de Severidade	Responsividade
<p><b>Novembro/2022:</b> Ministério Público (MP) de São Paulo pedirá indenização à ViaMobilidade por falhas constantes na prestação dos serviços das linhas 8 - Diamante e 9 - Esmeralda.</p>	<p><b>Significativo:</b> Segundo a reportagem, a ViaMobilidade não quis fazer nenhum acordo de ajustamento de conduta com o MP de São Paulo para melhorar o atendimento aos passageiros das linhas 8-Diamante e 9-Esmeralda de trens metropolitanos.</p> <p>Um dos promotores do MP afirmou que será feito um pedido de indenização para a ViaMobilidade. O promotor afirmou que será agendada uma última reunião com a Comissão de Monitoramento de Concessões e Permissões da Secretaria de Estado de Transportes Metropolitanos e com a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) para que os promotores do Ministério Público possam decidir sobre o pedido de</p>	<p><b>Defensiva:</b> De acordo com a reportagem, a ViaMobilidade disse que não houve uma proposta formal de Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) e acusou a CPTM de ter entregado trens, estações, infraestrutura e equipamentos em estado precário e, pediu para que a investigação do Ministério Público (MP) fosse arquivada. A concessionária informou que foi surpreendida por dificuldades que não estavam previstas na licitação e no contrato, como, por exemplo, problemas nos transformadores da subestação Imperatriz Leopoldina na Linha 8.</p> <p>Ainda, a ViaMobilidade enfatizou nas respostas ao MP que a concessão das linhas 8 e 9 se justifica porque a CPTM estava com serviços degradados e, mesmo antes da pandemia da covid-19, a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos estava com dificuldades financeiras que</p>

Nesta segunda imagem, vemos também que este relatório cita alguns problemas operacionais da empresa, dando publicidade à acusação, à defesa e à remediação dos problemas. Ainda que seja um conjunto interessante de dados, não se trata de uma transparência ativa ou reativa dado que não há uma frequência estabelecida para a divulgação dos mesmos, e estes não são de fácil acesso ou interpretáveis por máquinas.

Não encontramos de forma clara um e-mail para contato com a área que cuida da relação com investidores. O máximo que encontramos é o direcionamento para a seção “Fale Conosco”, que se destina a informações para os usuários da linha 9. A única forma de contato, neste caso, parece ser diretamente com a seção de RI do Grupo CCR<sup>34</sup>.

Assim sendo, podemos observar que a área de Relação com Investidores não é uma fonte de transparência acerca da operação da empresa, sendo no entanto uma boa fonte para dados financeiros da companhia.

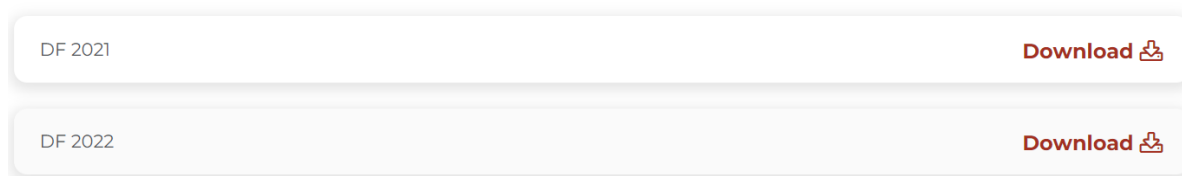
<sup>34</sup>Disponível em: <https://ri.grupoccr.com.br/contato/fale-com-ri/>.

### 2.4.2. CPTM

Vamos realizar uma comparação analisando os dados financeiros disponibilizados pela companhia estatal e pela concessionária.

Em um primeiro momento, é possível perceber que no site da CPTM, os dados financeiros não são de fácil acesso. Não há um caminho fácil para encontrá-los, uma vez que a empresa não tem uma página dedicada ao relacionamento com investidores (mesmo não sendo obrigada a ter uma página web para isso, ter um portal facilita o acesso à informação). Encontramos com mais facilidade ao usar o Google como ferramenta de busca com a frase “Demonstrativos financeiros CPTM”. Dessa forma, encontramos os dados que estão disponibilizados pela companhia. Por outro lado, por ter a seção de Relações com Investidores apresentada na seção anterior, os dados financeiros são de fácil acesso na ViaMobilidade.

#### Demonstrativos Financeiros



Olhando para o conteúdo disponibilizado, pode-se perceber que os dados são similares, possuindo a mesma densidade de detalhamento, assim como todos os demonstrativos financeiros disponibilizados. Portanto, DRE, Balanço Patrimonial e Fluxo de Caixa são disponibilizados com padrão contábil de mercado e detalhamento de dados em linha com o que é visto no mercado.

## Concessionária das Linhas 8 e 9 do Sistema de Trens Metropolitanos de São Paulo S.A.

Balancos Patrimoniais  
em 31 de dezembro de 2022 e 2021  
(Em milhares de Reais)

Ativo	Nota	2022	2021	Passivo	Nota	2022	2021
<b>Circulante</b>				<b>Circulante</b>			
Caixa e equivalentes de caixa	6	525.572	238.343	Debêntures	14	2.801.319	-
Contas a receber do Poder Concedente	7	35.432	-	Fornecedores		43.704	6.906
Contas a receber - partes relacionadas	9	5.933	1.219	Fornecedores - partes relacionadas	9	36.944	19.517
Tributos a recuperar		20.845	2.194	Impostos e contribuições a recolher	15	5.398	289
Contas a receber - operações com derivativos		1.600	-	Obrigações sociais e trabalhistas	13b	42.207	26.095
Dividendos		1.044	-	Passivo de arrendamento		61	-
Despesas antecipadas		18.898	532	Dividendos e juros sobre capital próprio		3.609	-
Adiantamento a fornecedores		46.670	178	Outras contas a pagar		4.547	1
Estoque (materiais sobressalentes)		96.207	5.158				
Outros créditos		706	72	Total do passivo circulante		2.937.789	52.808
Total do ativo circulante		752.907	247.696				
<b>Não circulante</b>				<b>Não circulante</b>			
<b>Realizável a longo prazo</b>				Debêntures	14	-	1.657.748
Impostos diferidos	8b	-	25.280	Fornecedores		271	3
Estoque (materiais sobressalentes)		874	-	Passivo de arrendamento	13b	220	-
Adiantamento para futuro aumento de capital - partes relacionadas	9	-	1	Obrigações sociais e trabalhistas	15	531	198
Total do ativo não circulante		874	25.281	Impostos diferidos	8b	1.503	-
				Provisão para riscos cíveis		31	-
				Outras obrigações		56	-
<b>Investimentos</b>	10	3.133	-	Total do passivo não circulante		2.612	1.657.949
<b>Imobilizado</b>	11	19.141	13.580				
<b>Intangível</b>	12	1.167.795	1.087.006				
<b>Infraestrutura em construção</b>	12	1.102.623	353.690				
<b>Direito de uso de arrendamento</b>	13a	270	-	<b>Patrimônio líquido</b>			
Total do ativo não circulante		2.293.836	1.479.557	Capital social	16a	93.989	66.010
				Reserva de lucros		11.278	-
				Lucros (prejuízos) acumulados		-	(49.514)
				Ajustes de avaliação patrimonial		1.075	-
						106.342	16.496
Total do ativo		3.046.743	1.727.253	Total do passivo e patrimônio líquido		3.046.743	1.727.253



Balancos patrimoniais  
Em 30 de setembro de 2022 e 31 de dezembro de 2021  
(Em milhares de reais)

Ativo	Nota	30/09/2022	31/12/2021	Passivo e Patrimônio líquido	Nota	30/09/2022	31/12/2021
<b>Circulante</b>				<b>Circulante</b>			
Caixa e equivalentes de caixa	5	154.731	104.039	Fornecedores	16	169.496	338.846
Clientes e outros recebíveis	6	85.172	7.579	Garantias contratuais		1.882	1.390
Impostos e encargos a recuperar / compensar		4.267	1.499	Operações de arrendamentos	17	76.872	75.005
Adiantamentos de salários e 13º salário	7	17.488	7.859	Remunerações, encargos e benefícios a pagar		25.027	18.917
Adiantamentos para despesas da empresa		776	658	Programa de participação nos resultados - PPR	18	18	20.016
Outros créditos	8	9.088	3.669	Provisões trabalhistas		125.846	70.116
Estoque	9	147.451	169.886	Impostos, taxas e contribuições a recolher	20	20.961	27.758
Despesas de exercícios seguintes		592	415	Parcelamentos / Acordos	19	15.028	23.911
Total do ativo circulante		419.575	295.604	Contas a pagar	20	92.687	85.974
				Provisões para riscos trabalhistas, cíveis e tributários	21	-	137.917
				Receitas diferidas	22	21.243	32.732
				Total do passivo circulante		549.060	832.582
<b>Não circulante</b>				<b>Não circulante</b>			
<b>Realizável a longo prazo</b>				Garantias contratuais		286	244
Clientes e outros recebíveis	6	242.290	232.338	Operações de arrendamentos	17	484.882	523.944
Depósitos judiciais e recursais	10	169.564	183.513	Contas a pagar	20	787	935
Ativos de contrato de concessão	11	20.863	-	Contratos operacionais	12	15.851	15.851
Outros créditos	8	5.893	777	Provisões para riscos trabalhistas, cíveis e tributários	21	267.961	170.349
Contratos operacionais	12	12.535	12.535	Provisões para benefícios a empregados pós emprego	23	561.676	639.755
Investimento		193	193	Receitas diferidas	22	94.341	103.301
Total do ativo não circulante		422.145	442.196	Total do passivo não circulante		1.425.784	1.454.379
<b>Imobilizado líquido</b>				<b>Patrimônio líquido</b>			
Imobilizado em uso/arrendamento pela Companhia	13	9.332.338	11.383.872	Capital social	24	18.269.418	17.529.178
Imobilizado em concessão	14	2.234.224	-	Reservas de reavaliação		385.897	392.548
				Ajustes de avaliação patrimonial		293.944	169.170
<b>Intangível líquido</b>	15	20.211	15.773	Prejuízos acumulados		(9.600.587)	(9.402.035)
Total do ativo não circulante		11.829.256	11.632.176			8.348.672	8.688.861
				Adiantamentos para aumento de capital	25	925.315	951.958
				Total do patrimônio líquido		10.273.987	9.640.819
Total do ativo		12.248.831	11.927.780	Total do passivo e patrimônio líquido		12.248.831	11.927.780

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações contábeis.

Um ponto adicional que pode ser observado é o período de competência da disponibilização dos demonstrativos. Ou seja, na empresa privada, podemos obter demonstrativos de exercícios mais recentes de forma mais fácil. Assim como pode

ser importante deixar claro que os números são auditados por empresas terceiras (Mazars no caso da CPTM e KPMG no caso da ViaMobilidade).

### **3. DISCUSSÃO**

#### **3.1. Serviços prestados**

A qualidade dos serviços operacionais prestados pela ViaMobilidade neste período é deplorável, ou pelo menos muito aquém do esperado dos menores benchmarks.

Cortes de gastos em segurança gravíssimos como maquinistas despreparados, manutenção perigosa (que inclusive ocasionou a morte de um funcionário), descumprimento de protocolos contra incêndios, todos demonstram que a empresa não está preocupada com a segurança da população e de seus usuários.

Entregaram apenas 3 de 17 obras previstas em contrato, somam milhões em multas não pagas para o Governo do Estado, também demonstram que a empresa não está preocupada com o poder público, com a grande exceção de quando se trata de repasses. Neste caso, a empresa traz pesquisas de satisfação com avaliações sobre os dados de forma manipulativa, a fim de demonstrar maior avaliação popular do que realmente possui.

Avaliações péssimas da população em todas as plataformas e pesquisas realizadas (com a aparente exceção da pesquisa feita pela própria empresa). Falta de transparência de qualquer tipo. Plataformas e sites completamente desertos de quaisquer formas de acesso à informação.

Todos esses pontos são demonstrativos com o descaso da empresa em realmente prestar um serviço público. Com tantos pontos negativos, a população continuará a sofrer se a falta de accountability continuar em vigor. Se o modelo atual gera lucro, a empresa não irá alterar a qualidade de seu serviço. Isto deve ser exigido, regulado e reforçado por um órgão regulador.

#### **3.2. Relação com investidores como vetor de transparência**

A ViaMobilidade, pertencente ao Grupo CCR, empresa listada na bolsa de valores, é obrigada a divulgar publicamente alguns de seus dados operacionais,

especialmente os financeiros. Essa obrigação é comum a todas as empresas listadas na bolsa.

Entretanto, é importante ressaltar que essa obrigação não implica necessariamente em uma abordagem de dados abertos, pois as empresas não são obrigadas a disponibilizar as informações em formato aberto, interpretável por máquina ou de fácil acesso geral. Além disso, essa obrigação não deriva da Lei de Acesso à Informação (LAI), mas sim de regras próprias do mercado de capitais.

Embora os dados financeiros já sejam valiosos, as empresas não têm a obrigação de divulgar informações adicionais além dessas. No caso da ViaMobilidade, ela não é obrigada a reportar dados operacionais, como a taxa de falhas nas linhas e o andamento das obras definidas no contrato de concessão, pelo menos não na área de "Relação com Investidores".

As empresas divulgam seus relatórios financeiros em formatos específicos, sendo a linguagem utilizada e o grau de acessibilidade determinados pela própria empresa. Portanto, a transparência pode ser considerada limitada.

Quanto aos reportes financeiros, não há muita diferença entre a gestão pública e a privada no que diz respeito à quantidade de dados. Contudo, na ViaMobilidade, é mais fácil encontrar essas informações.

É importante mencionar que não esperamos que a ViaMobilidade disponibilize seus relatórios seguindo todos os princípios de dados abertos na seção de "Relação com Investidores". Esse tipo de divulgação segue regulamentações específicas do mercado de capitais, e seu público-alvo (investidores em geral) já espera relatórios nesse formato. Nossa análise aqui focou nos informes financeiros à luz da cultura de dados abertos, pois eles podem, sim, representar um vetor de transparência; no entanto, como descrito anteriormente, essa transparência é limitada.

## **4. CONCLUSÃO**

Este artigo buscou analisar, a partir da análise de contratos, legislação e de plataformas virtuais, o nível de transparência fornecido pela ViaMobilidade na operação da linha 9-esmeralda. Após investigação, concluiu-se que a empresa não se preocupa em ativamente divulgar dados a respeito da concessão, nem fornece canais para requisições. Essa omissão é respaldada por uma lacuna legal derivada de diferentes entendimentos a respeito da legislação vigente, blindando a concessionária da necessidade de realizar qualquer ação relevante no campo da transparência.

Observou-se também que os poucos dados públicos disponibilizados estão concentrados na página de Relações com Investidores, porém limitam-se apenas aos relatórios financeiros. Embora esses dados já tenham algum valor, eles não são de fácil acesso ou compreensão, não são diretamente interpretáveis por máquinas e não há padronização no formato de divulgação. Já os dados operacionais sequer são disponibilizados, sendo relegados a um relatório terceirizado voltado à avaliação de governança ambiental e social, que menciona, ocasionalmente, o desempenho operacional. No entanto, esse relatório não é publicado periodicamente e seu acesso também não é facilitado.

Combinada a uma operação falha e mal-avaliada, conforme discutido neste trabalho, a opacidade e a falta de accountability da empresa mostram-se altamente prejudicial ao cidadão, que não somente é obrigado a enfrentar em sua rotina um serviço de baixa qualidade, como também é privado da oportunidade de exigir explicações e prestação de contas por parte da empresa que o oferece; serviço esse garantido como direito social no artigo 7º da Constituição Federal.