

Monotrilho dá prejuízo antes mesmo de funcionar

Sem o prolongamento até o bairro do Morumbi, a operação inicial do monotrilho (Linha 17 - Ouro do Metrô) deve ser deficitária. Isso porque a demanda de passageiros do ramal não compensará os gastos para manter a circulação dos trens no trecho entre o Aeroporto de Congonhas e a Marginal Pinheiros. Página 6

Sem chegar ao Morumbi, monotrilho deve ter prejuízo na operação

Com a extensão até o bairro do Morumbi suspensa, a operação inicial da Linha 17 - Ouro do Metrô deve ser deficitária. Isso porque a demanda de passageiros do ramal, construído em formato de monotrilho, não compensará os gastos para manter a circulação dos trens no trecho entre o Aeroporto de Congonhas e a Marginal Pinheiros, com previsão de entrega para julho de 2019.

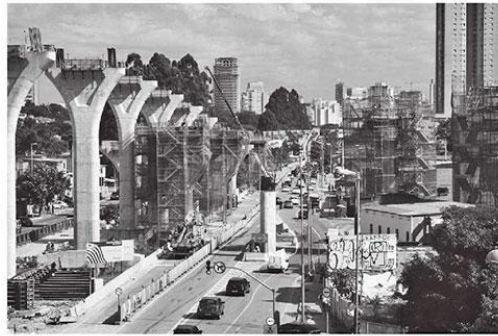
Segundo estimativas do Metrô, com um traçado mais curto a Linha 17 terá um custo estimado de R\$ 6,71 por usuário. O valor é superior à tarifa praticada nos sistemas de metrô e trem da capital, hoje em R\$ 3,80. Dessa maneira, o Estado terá de repassar a diferença à empresa que vencer a disputa do projeto de concessão, assim como ocorre com a Linha 4 - Amarela (Luz - Butantã).

Ainda no que se refere à Linha 17 - Ouro, a previsão inicial era de 450 mil usuários por dia, com o traçado ligando o Aeroporto de Congonhas às duas ramificações em direção à Estação Jabaquara da Linha 1 - Azul e à Estação São Paulo Morumbi da Linha 4 - Amarela. Porém, apenas com a operação do trecho de 7,7 quilômetros que se encontra em obras, a estimativa é de 185 mil passageiros.

"Aquele projeto não existe mais. A prioridade é terminamos o que temos. Agora, eu não tenho condições de construir as outras estações", afirmou o secretário dos Transportes Metropolitanos, Clodoaldo Pellissioni, ao jornal "Folha de S. Paulo", referindo-se ao prolongamento do monotrilho em direção do bairro do Morumbi.

O possível déficit da operação da Linha 17 - Ouro foi apontado como justificativa da gestão Geraldo Alckmin para oferecê-la à iniciativa privada junto com a Linha 5 - Lilás, que tem a conclusão do seu prolongamento prevista para o final deste ano. Os dois ramais se interligarão na Estação Campo Belo.

Caso as obras da Linha 5 se atrasem com o processo de concessão já concluído, o Estado deverá compensar a empresa vencedora com R\$ 1,02 por passageiro, a fim de evitar situação semelhante à da Linha 4. No



ano passado, a concessionária ViaQuatro, responsável pelo ramal que liga o centro à zona oeste da capital, entrou em atrito com o governo paulista ao cobrar os R\$ 500 milhões supostamente perdidos com a paralisação das estações São Paulo-Morumbi, Oscar Freire e Higienópolis-Mackenzie, as quais já deveriam estar abertas, conforme o contrato assinado. O pagamento à empresa é feito por passageiro transportado, que custa em média R\$ 4,03 aos cofres públicos.

Em outubro, o Tribunal de Contas do Estado (TCE) suspendeu a licitação que concede as linhas 5 - Lilás e 17 - Ouro do Metrô à iniciativa privada. Segundo análise do órgão estadual, o processo apresentava indícios de irregularidades no edital. O leilão dos ramais estava previsto para setembro, com lance mínimo de R\$ 189,6 milhões.

Segundo o edital anunciado pela gestão Geraldo Alckmin, a empresa vencedora poderá lucrar R\$ 10 bilhões com as duas linhas do Metrô pelo prazo de 20 anos, tempo de duração do contrato de concessão. No entanto, ao longo desse período deveriam ser investidos R\$ 3,47 bilhões.

A Linha 17 - Ouro do Metrô segue com início do funcionamento previsto para o próximo ano. Porém, os primeiros trens vão circular em caráter de operação assistida, ou seja, apenas em uma parte do dia. O atendimento integral aos passageiros deve ocorrer somente no final de 2019.

Segundo previsão da Secretaria dos Transportes Metropolitanos, os testes da Linha 17 - Ouro devem começar no trecho entre as estações Congonhas e Morumbi, onde haverá conexão com a Linha 9 - Esmeralda da CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos).

Em agosto de 2015, o governador Geraldo Alckmin suspendeu o início da implantação da segunda etapa da Linha 17 - Ouro, em direção ao bairro do Morumbi, em virtude da crise econômica e de dificuldades nas desapropriações. Eventuais impasses na emissão de licenças ambientais pela Prefeitura também foram apontados como justificativa para os atrasos pelo Estado.

A segunda etapa das obras do monotrilho inclui as estações Panamby, Américo Maurano, Paraisópolis e São Paulo-Morumbi, onde haverá conexão com a Linha 4 - Amarela, no cruzamento das avenidas Professor Francisco Morato e Jorge João Saad.