

Prejuízos com projeto dos trens urbanos

por Cláudia Safatle
de Brasília

O projeto de lei nº 3.494, aprovado no esforço concentrado do Congresso Nacional, na noite de quinta-feira passada, representa um prejuízo para a união de algo entre US\$ 7 bilhões e US\$ 8 bilhões. O projeto, que trata da descentralização dos serviços de transporte ferroviário coletivo de passageiros, urbano e suburbano, da União para os estados e municípios, já foi

aprovado pela Câmara e pelo Senado, e está na Presidência da República, para sanção. Os técnicos do Ministério da Fazenda, que o tem estimavam, na cifra citada acima, o tamanho do impacto sobre o Tesouro Nacional, preparavam também as propostas de veto, ainda que parcial, ao projeto.

GOVERNO COLLOR

De autoria do executivo, e originário, inicialmente, de

um protocolo assinado em 9 de abril de 1992 pelos então ministros Marcílio Marques Moreira, da Fazenda, João Santanna, da Infra-Estrutura, e pelo governador Leonel Brizola, do Rio de Janeiro, o projeto de lei transfere para o Tesouro Nacional todas as dívidas do metrô do Rio de Janeiro, da Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) e da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre, Trensurb. Saneadas, a CBTU e a Trensurb seriam doadas aos governos estaduais e o metrô do Rio de Janeiro seria doado para a prefeitura daquela cidade. Só a dívida do metrô somaria cerca de US\$ 2,7 bilhões, cifra que subiria para a casa dos US\$ 7 bilhões a US\$ 8 bilhões se adicionados os demais passivos.

MENSAGEM DE HADDAD

Foi através de uma mensagem assinada pelos ministros da Fazenda, Paulo

Haddad, e dos Transportes, José Goldemberg, em 30 de dezembro do ano passado, que o projeto de lei tomou a forma como foi aprovado pelo Congresso, através do qual a Rede Ferroviária Federal e a Rede Federal de Armazéns Gerais Ferroviários (RFFSA e AGEF) transferirão à União todas as ações da CBTU e Trensurb, pelo valor patrimonial a ser apurado em balanço especial, cujo valor constituirá débito da União em favor das empresas cedentes (RFFSA e AGEF). De posse desses créditos, essas empresas poderão, conforme o projeto de lei, compensar tributos federais cuja incidência já ocorreu ou ainda virá a ocorrer, distribuição de dividendos, entre outras.

As transferências dessas ações, conforme o texto do projeto de lei, somente se efetivarão após a União realizar os investimentos necessários à recuperação

e consolidação do sistema de transporte ferroviário coletivo de passageiros. A partir daí, a CBTU poderá ser dividida em sociedades novas dos estados e municípios onde esses serviços são prestados (São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Recife, Fortaleza, Salvador, Natal, João Pessoa e Maceió).

Feita a cisão, o projeto de lei prevê que serão celebrados convênios entre as novas sociedades e a União, para garantir que serão feitas dotações orçamentárias, anualmente, para investimentos em modernização e expansão dos sistemas, em valor correspondente a 50% da média dos gastos globais de custeio dos três anos anteriores à criação das novas sociedades.

Todos os empregados da CBTU e Trensurb serão transferidos para as novas sociedades, mas a União fica responsável por todo o passivo trabalhista dessas empresas, inclusive os pendentes de decisão judicial. Só a Trensurb tem um passivo trabalhista da ordem de US\$ 65 milhões. Conti-

nuarão os empregados com o direito de participar do Fundo de Pensão da Rede Ferroviária (Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social — Refer), sendo que as novas sociedades serão suas patrocinadoras.

Os empregados da CBTU (cerca de 16,4 mil funcionários) terão o direito, ainda, de ocupar os imóveis pertencentes à RFFSA ou à CBTU, com prioridade para aquisição, entre outras vantagens garantidas pelo projeto de lei, como disponibilidade remunerada (em caso de serem transferidos para outras empresas públicas), estabilidade por doze meses e indenização especial, equivalente a doze vezes o valor da última remuneração mensal, caso queiram desligamento da empresa.

O projeto autoriza ainda à União adquirir os créditos que as instituições financeiras oficiais tenham com o Metrô do Rio; capitalizar esses créditos através de subscrição de aumento de capital do Metrô e integralização com esses créditos e alienar as ações que receber em decorrência dessa capitalização.