

Construção do metrô consumiu R\$ 1,3 bilhão em oito anos

Rogério dy la Fuente
de Brasília

Um dos primeiros impactos econômicos do Metrô sobre o Distrito Federal está prestes a ser sentido. Será a prática de uma nova tarifa no sistema de Transportes do DF que tem sido intensamente negociada entre a Secretaria de Transportes, a Companhia do Metrô, e os sindicatos dos rodoviários, das empresas de transporte coletivo e dos transportadores alternativos (lotações). A tarifa deve ser conhecida na primeira quinzena do próximo mês e as negociações para sua definição têm sido, de acordo com os participantes, extremamente difíceis.

Segundo o secretário de Transportes do DF, Henrique Ludovice, um dos principais entraves é o valor da tarifa de integração. "Que a tarifa de operação do Metrô será subsidiada é ponto pacífico. O que emperra a definição são casos em que o valor cobrado na tarifa de integração em algumas linhas é inferior ao de circulares que percorrem trajetos semelhantes", adiantou.

Outro impacto que deve ter repercussão em breve é a contratação de 475 novos metroviários, que serão chamados em edital a ser divulgado esta semana. Atualmente, 300 pessoas estão fazendo treinamentos e trabalhando na chamada "operação branca", que faz os testes de linha com acesso gratuito dos passageiros. Na administração, desde 1991 quando começou a ser construído, o Metrô consumiu US\$ 48 milhões. A maior parte destes recursos foi dispendida na economia do DF.

A Companhia do Metrô estuda agora a forma de efetuar a ocupação dos 42 espaços comerciais, que totalizam 1,5 mil m², em quatro estações de embarque e desembarque de passageiros - Galeria, 114 Sul, Integração Asa Sul e Shopping. As alternativas em estudo são a gestão pela própria companhia, parceria e terceirização.

Para o presidente da Companhia do Metrô, Setembrino Menezes, o principal impacto causado será na gestão do sistema de Transportes do DF. "Es-

tamos introduzindo um novo elemento, que altera o sistema de transporte de massas do ponto de vista qualitativo e quantitativo, com uma noção de integração que era inexistente. A qualidade de serviços do metrô vai forçar o aumento da qualidade no modais de ônibus e lotações", prevê Setembrino.

Ele avalia que a regularidade nas viagens, conforto, eficiência e o sistema de bilhetação criarão novos hábitos e exigências de parte dos usuários e demandarão investimento pelos demais agentes do sistema. "O sistema de bilhetação, por exemplo, será de cartões eletrônicos inteligentes sem contato. Imagine a contraposição disto com o tradicional trocador no ônibus", propõe.

Dispêndio

Ao final da primeira quinzena de novembro, quando começar a operar comercialmente, o Metrô do Distrito Federal já terá consumido mais de R\$ 1 bilhão em sua construção e operação. Até o término da construção do trecho Praça do Relógio-Terminal Ceilândia, que compreende seis estações entre Taguatinga Norte, a conta deverá fechar em R\$ 1,3 bilhão.

Os cálculos da Companhia do Metrô são de que de 1991 até 1994 as obras consumiram um total de US\$ 716 milhões. Deste total, o Governo do Distrito Federal (GDF) desembolsou US\$ 366 milhões, a União US\$ 89 milhões, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) entrou com US\$ 196 milhões e os recursos da Agência Especial de Financiamento à Produção Industrial (Finame) somaram US\$ 114 milhões.

De janeiro de 1995 a outubro do corrente ano as contas são que as obras do metrô consumiram US\$ 346,8 milhões. Deste total, US\$ 33 milhões saíram dos cofres do GDF, US\$ 119 milhões da União, e foram liberados US\$ 166 milhões de um acordo no valor de US\$ 254 milhões fechado com o BNDES.

Somente em obras civis, de 1991 a 1994 foram consumidos US\$ 417 milhões, contra US\$ 274 milhões de 1995 até agora.