

Privatização em conta-gotas

Carolina Nogueira
e Paulo Silva Pinto
Da equipe do **Correio**

O piloto Cristiomário Medeiros é um dos coordenadores do Sindicato dos Metroviários do Distrito Federal. Apesar da estabilidade no emprego que lhe confere o cargo sindical, ele não sabe quem será seu patrão no ano que vem. A partir de 1º de janeiro de 2002, o Governo do Distrito Federal entregará a uma empresa privada, por 25 anos, a administração do metrô, segundo cronograma apresentado, ontem, em uma audiência pública no Centro de Operações, em Águas Claras.

No dia no dia 24 de abril, vai se tornar público o edital da licitação para a escolha da empresa ou consórcio de empresas que administrará o metrô. Em outubro, será assinado o contrato com o vencedor. Antes, porém, é necessário aprovação de projeto de lei apresentado, terça-feira, à Câmara Legislativa, autorizando a privatização do serviço. Não será uma tarefa difícil para o governo, que tem atualmente o apoio de 16 dos 24 deputados.

Quem vencer a licitação terá bem mais do que a renda de passagens. Poderá explorar pontos comerciais e de publicidade nas estações. E também as linhas de ônibus integradas ao metrô. Estudo da Fundação Getúlio Vargas (FGV) encomendado pelo GDF demonstra que aproximadamente 300 linhas de ônibus deverão entrar no pacote de privatização.

Caberá aos candidatos na licitação desenhar o roteiro das linhas que pretendem usar na integração ao metrô, com ônibus grandes e pequenos. Na proposta da FGV, ainda em discussão, o

consórcio vencedor poderá ter até mesmo a exclusividade no transporte rodoviário urbano no Guará, Taguatinga, Samambaia e, quando o metrô chegar lá, em Ceilândia.

EXPANSÃO

Para o senador José Roberto Arruda (PSDB-DF), a concessão não se justifica. “Os vencedores deveriam pagar o R\$ 1,3 bilhão usado até agora para a construção do metrô.” O deputado distrital Wasny de Roure (PT) também acha que a privatização só seria aceitável se incluísse obras de expansão, diferentemente do que pretende o GDF.

Segundo o secretário de Obras do Distrito Federal, Tadeu Filipelelli, a concessão do serviço é necessária, para livrar a administração pública do ônus da operação do metrô. “Com os empecilhos burocráticos, a administração pública jamais conseguiria fazer o sistema render. Mas, para quem sabe administrar, o metrô pode ser bastante lucrativo”, argumenta.

Técnicos do Ministério dos Transportes, porém, não compartilham dessa idéia pessimista sobre a gestão estatal. “O metrô pode ser rentável mesmo com administração pública”, diz o coordenador-geral de Transportes Urbanos do Ministério dos Transportes, Antonio Maurício Ferreira Neto. Ele cita o exemplo do metrô de São Paulo, em que as receitas empatam com as despesas, apesar do número excessivo de funcionários. Se o quadro fosse mais enxuto, diz, haveria lucro.

Em junho, quando terminar a operação branca no Distrito Federal, estima-se que o metrô terá 45 mil usuários por dia, em média. Caso a passagem seja fixada no mesmo valor das linhas de ônibus de longa distância (R\$

1,50), a receita das bilheterias será de R\$ 2 milhões por mês. É bem menos do que a despesa prevista de R\$ 3,9 milhões mensais com a operação. Mas até o final do ano, o movimento do metrô deverá chegar a 80 mil passageiros por dia, garantindo receita de pelo menos R\$ 3,6 milhões — não há estimativa de quanto serão as despesas com esse volume de passageiros. Esse faturamento não leva em conta a renda dos pontos comerciais e da publicidade.

A concessão das linhas de ônibus, que deve aumentar ainda mais o lucro do operador do sistema, poderá acabar com o negócio de algumas empresas de transporte urbano do DF. Nas grandes empresas, como a Viplan, a Planeta e a Viva Brasília, a maior parte das linhas é formada de concessões a título precário. Para permanecer no mercado, essas empresas terão três opções: integrar o consórcio vencedor, fornecer serviços de forma terceirizada a quem vencer ou explorar áreas do Distrito Federal onde não haverá metrô. O diretor da Planeta Maurício Moreira não quis falar sobre o assunto.

Para Wasny de Roure, é positivo que o governo faça licitação de linhas de ônibus. “Só lamento que isso aconteça junto com a privatização do metrô”, queixa-se. Protocolo assinado pelo governo Cristovam Buarque, em 1997, já estabelecia que a operação do metrô seria privatizada. Wasny afirma, porém, que isso foi uma imposição do governo federal para a renegociação de dívidas. “O GDF deveria ter exigido o cancelamento dessa obrigação quando o protocolo foi renovado”, diz.

■ COLABOROU SAMANTHA SALLUM