

METRÔ

Donos de empresas de ônibus querem ter prioridade na licitação dos serviços do metrô. GDF vai privatizar a operação e as linhas de coletivos das estações

De olho nos lucros

Valéria Feitoza
Da equipe do **Correio**

Os empresários do setor de transportes urbanos estão de olho na licitação dos serviços do metrô. Doze dias antes da divulgação do edital, prevista para o próximo dia 24, eles pressionam o governo para ter prioridade no processo de licitação. Segundo integrantes do governo, a empresa vencedora poderá explorar os serviços do metrô por 25 anos. Além da operação e manutenção, o vencedor da licitação vai assumir também as linhas de ônibus de integração.

“Entendemos que as empresas daqui são as que mais perdem com a implantação do metrô e, por isso mesmo, devem ter uma compensação”, afirma Wagner Canhedo Filho, presidente do Sindicato das Empresas de Ônibus do DF. Somente com a operação em caráter experimental do metrô, segundo ele, as empresas de ônibus estão deixando de transportar 20 mil passageiros por dia. Até o fim do ano, este número pode chegar a 80 mil.

Para sindicalistas e deputados distritais, está claro que a intenção de Canhedo não é apenas assumir as linhas de integração. “O metrô do DF vale duas Vasps. Que empresário não estaria interessado em gerir isso?”, questiona o presidente da Câmara Legislativa, Gim Argello (PMDB).

Cristomário Medeiros, diretor do Sindicato dos Metroviários do DF, alerta para as consequências

PRIVATIZAÇÃO

O QUE SERÁ LICITADO

■ *O governo pretende licitar todo o serviço de operação e manutenção do metrô e as 289 linhas de ônibus que farão a integração com os terminais. A empresa vencedora terá direito de explorar estes serviços por 25 anos, segundo o GDF — apesar de o edital ainda não ter sido divulgado.*

da privatização e dá o exemplo do metrô do Rio de Janeiro. “Lá, o governo recebeu das empresas privadas menos de 10% dos R\$ 7 bilhões que gastou, o número de acidentes aumentou, o preço da passagem subiu e a qualidade do serviço piorou muito”, afirma.

PRESENTE

O professor de pós-graduação em Transportes Joaquim Aragão, da Universidade de Brasília, também vê com receio a intenção do GDF. “Não há nenhuma justificativa para entregar a operação do metrô por 25 anos a uma empresa privada sem exigir nenhum investimento em troca. É um presente injustificável”, analisa.

Para ele, a reivindicação dos

POR QUE O INTERESSE

■ *Os donos das empresas de ônibus reclamam que são prejudicados pelo metrô, pois estão perdendo passageiros, e por isso exigem prioridade na licitação. O maior atrativo, além do lucro com a bilhetagem e com as linhas de integração, é o fato de o GDF ter se comprometido a continuar todas as obras inacabadas — o que significa que a iniciativa privada não terá de investir nisso.*

empresários também não tem razão de ser. “Pela lógica deles, a cidade não teria o direito de construir metrô nem de aprimorar seus meios de transporte”, critica. “No máximo, eles podem participar da licitação. Agora, exigir prioridade é um absurdo”, completa.

O consultor Paulo Almeida, que participou dos primeiros estudos sobre a viabilidade econômica do metrô, no início dos anos 90, afirma que o sistema de transporte não foi feito para dar lucro. “É um investimento muito difícil de se recuperar”, diz. Os estudos, realizados entre 1991 e 1993, mostravam que, para o governo recuperar o investimento na construção do metrô, a passagem teria de custar US\$ 1 (R\$ 2). Ou seja, mais do que as tarifas de ônibus.

Enquanto Canhedo e outros empresários pressionam o governo, os sindicalistas e deputados tentam adiar a divulgação do edital de licitação. “Vamos tentar interferir de todas as formas para que o edital não seja divulgado antes de se fazer um amplo debate com a sociedade”, diz o deputado Wasny de Roure (PT). A bancada de oposição enviou à presidência da Câmara Legislativa um requerimento para transformar a sessão do dia 26 de abril em comissão geral — uma espécie de debate — para falar sobre o metrô.

A licitação preparada pelo governo depende da aprovação, pelos distritais, de um projeto de lei que autorize o GDF a conceder a operação do metrô e as 289 linhas de ônibus de integração a empresas particulares. “Não se pode gastar R\$ 1,3 bilhão para fazer o metrô e depois entregá-lo a empresários sem discutir o assunto com a sociedade. Principalmente porque o prazo de concessão, de 25 anos, é o dobro da média no resto do país”, diz Érika Kokay, presidente da Central Única dos Trabalhadores do DF (CUT/DF).

O presidente da Câmara Legislativa, Gim Argello, garante que o projeto não entra na pauta de votação da casa sem que antes haja uma discussão profunda com setores envolvidos. O **Correio** procurou o secretário de Obras do GDF, Tadeu Filippelli, e também o presidente do Metrô/DF, Paulo Victor Rada, mas não obteve retorno.