

## O METRÔ E A FLUMITRENS (O Dia, 14/04/99)

MIGUEL BAHURY

---

“Na prática, esses processos representaram uma doação da prestação de serviços”

O desabafo do governador Garotinho em relação as condições de concessão dos serviços do Metrô deu maior visibilidade as críticas que o Clube de Engenharia tem feito desde o final de 1997. E denota a gravidade da situação. O Governo estadual decidiu fazer as concessões dos serviços do Metrô e da Flumitrens sem a transparência devida e fundamental, pois os vencedores do leilão deverão manter sigilo das informações das empresas por cinco anos, a partir da data da concessão.

Temos alertado a sociedade que o ágio de 921% no leilão do Metrô e de 672% na venda da Flumitrens comprovam, definitivamente, que os preços mínimos apresentados estavam subavaliados.

Com a inclusão do programa de investimentos, a demanda de passageiros do Metrô passará para cerca de 700 mil passageiros/dia e da Flumitrens para cerca de 1 milhão de passageiros/dia. Num cenário bem conservador a concessionária do Metrô lucrará, por mês, cerca de R\$ 6 milhões e pagará ao Governo R\$ 851 mil/mês. A Flumitrens lucrará por mês R\$ 5 milhões e pagará mensalmente ao estado, durante 240 meses, R\$ 792, valor irrisório para esse tipo de concessão. Trata-se de grave prejuízo ao patrimônio público.

No Metrô, o pagamento da concessão só começaria após a conclusão dos investimentos pelo estado, o que vale dizer que a concessionária tem operado o sistema arcando apenas com as despesas de manutenção, desde a assinatura do contrato, angariando para si o produto da arrecadação do período. Até agora não pagou sequer uma mensalidade, e, pior que isso, pela Cláusula Nona do contrato, a concessionária fica desobrigada do pagamento das parcelas referentes aos meses em atraso, independente do dia do mês em que ocorreu a efetiva conclusão do investimento.

Na Flumitrens, a Concessionária recebeu os serviços praticamente sem risco. Também aqui, o contrato abre a possibilidade de indenizações milionárias, comprometendo inclusive a gestão orçamentária do governo.

Por fim, cabe salientar que em nenhum momento questionamos a transferência dos serviços para a iniciativa privada. O que discutimos diz respeito as condições altamente desvantajosas para o estado diante da forma como foram executados os processos, o que, na prática, representou uma doação da prestação de serviços a iniciativa privada. A renegociação dos contratos, se possível, seria a melhor solução para o interesse público.

Miguel Bahury é Conselheiro do Clube de Engenharia e ex-secretário municipal de transportes