

As Concessões do Metrô e da Flumitrens (Jornal do Clube de Engenharia, maio de 1999)

MIGUEL BAHURY

O desabafo do novo governador do estado, em relação às condições em que foi realizada a concessão dos serviços do Metrô, deu maior visibilidade às críticas que o Clube de Engenharia tem feito desde o final de 1997. A surpresa manifestada pelo Ministro da Fazenda e por seu secretário executivo, amplamente noticiada pela imprensa, denota a gravidade da situação.

O governo estadual decidiu fazer as concessões dos serviços do Metrô e da Flumitrens sem a transparência devida. O acesso à documentação dos processos do Metrô e da Flumitrens foi restrito, pois condicionado a um prévio pagamento de R\$ 15 mil. Tal limitação restringiu e frustrou o caráter competitivo e impediu o acesso de qualquer cidadão, contrariando frontalmente o artigo 37 da Constituição Federal e os artigos 3º e 4º da Lei nº 8.666/93 (Lei das Licitações), que obrigam a administração pública a respeitar os princípios da publicidade, da igualdade e da legalidade.

Posteriormente, a exigência do Termo de Confidencialidade, que obrigou as empresas interessadas na concessão e seus prepostos ou associados a manterem sigilo sobre todas as informações por cinco anos, sob pena de multa de R\$ 16,8 milhões no Metrô e de 0,5% do patrimônio líquido na Flumitrens, voltou a desconsiderar a legislação acima.

Temos alertado a sociedade que o ágio de 921% no leilão do Metrô, elevando o preço de concessão para R\$ 291,66 milhões e o ágio de 672% no leilão da Flumitrens, elevando o valor da concessão para R\$ 280 milhões, comprovam, definitivamente, que os preços mínimos apresentados pelo governo do estado estavam subavaliados.

Ressalta-se ainda que todo o programa de investimentos continuou sob a responsabilidade do governo estadual e que as concessionárias receberam, sem ônus, salvo as despesas de manutenção, toda a infraestrutura e a superestrutura do Metrô e da Flumitrens.

Com a conclusão do Programa de Investimentos, a demanda de passageiros do metrô passará para cerca de 700 mil passageiros/dia e a da Flumitrens para cerca de 1 milhão de passageiros/dia.

Num cenário bem conservador, já que todas as despesas de investimentos ficarão a cargo do estado, a concessionária do Metrô lucrará, por mês, cerca de R\$ 6 milhões e pagará ao governo a quantia de R\$ 851 mil/mês. O concessionário da Flumitrens lucrará por mês R\$ 5 milhões e pagará mensalmente ao estado, durante 240 meses, a quantia de R\$ 792 mil, valor irrisório para este 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 Metrô arcando apenas com as despesas de manutenção, desde a assinatura do contrato, angariando para si o produto de arrecadação do período. Até agora, não pagou sequer uma mensalidade.

“A renegociação dos contratos seria a melhor solução para o interesse público”

A cláusula nona, parágrafo 2º do contrato de concessão do Metrô é draconiana. Prevê que “caso a data de conclusão do projeto de investimentos... seja postergada, o pagamento da primeira parcela do preço de concessão será postergado para o primeiro dia útil do mês subsequente à data efetiva da conclusão do referido projeto de investimentos, **ficando a concessionária desobrigada do pagamento das parcelas referentes aos meses em atraso, independente do dia do mês em que ocorreu a efetiva conclusão do investimento**” (grifo nosso).

Na Flumitrens, a concessionária recebeu os serviços praticamente sem risco, conforme o disposto nas cláusulas 11 e 13 do contrato. A cláusula nona estabelece ainda que “o atraso na execução do programa de investimentos a ser executado pelo estado... caracterizará o desequilíbrio econômico-financeiro do contrato e obrigará o estado a pagar à concessionária uma compensação financeira pelas perdas decorrentes daquele atraso.”

Em face da cláusula nona o contrato, os atrasos nos investimentos poderão gerar mais um irreparável prejuízo aos cofres públicos devido à possibilidade de indenizações milionárias, comprometendo inclusive a gestão orçamentária do governo.

Na expansão do Metrô à Barra da Tijuca, estimada em R\$ 880 milhões, cujo leilão ocorreu no final de 1998, o estado deverá bancar R\$ 395 milhões. Se o Tribunal de Contas do Estado aprovar o processo – o leilão está sendo questionado –, o atual governo terá que bancar durante sua gestão expressivo volume de recursos e, caso o estado não pague os valores em até 30 (trinta) dias após o cumprimento dos eventos, os valores sofrerão multa de 10% (dez por cento) e serão acrescidos de juros de 12% (doze por cento) ao ano, segundo o contrato.

Na Conerj, os problemas são semelhantes. A empresa foi privatizada pelo preço mínimo de R\$ 28,4 milhões, dos quais apenas R\$ 16,412 milhões seriam pagos à vista, e somente um participante apresentou oferta de preço. O vencedor do leilão, somente na linha Rio-Niterói, poderá arrecadar, ao final do segundo ano, um valor superior ao valor mínimo do edital, ou seja, mais perdas para o estado.

As análises acima foram aprovadas unanimemente no Conselho Diretor do Clube de Engenharia com a finalidade de tornar públicas as condições em que relevantes patrimônios do estado foram transferidos para terceiros.

Por fim, cabe salientar que em nenhum momento questionamos a transferência dos serviços para a iniciativa privada. O que retorquimos diz respeito às 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 à iniciativa privada. A renegociação dos contratos, se possível, seria a melhor solução para o interesse público.

Miguel Bahury é Conselheiro do Clube de Engenharia, ex-secretário Municipal de Transportes, ex-presidente do Metrô e da CET-Rio.