

SEM TRANSPARÊNCIA

A caixa-preta dos lucros

Prefeitura e empresas de ônibus não se entendem sobre ganhos do setor em 2012

LUIZ ERNESTO MAGALHÃES
luz.magalhaes@oglobo.com.br
RUBEN BERTA
rberta@oglobo.com.br

Apesar de adotarem um discurso de transparência, prefeitura e empresas de ônibus do Rio sequer conseguem chegar a um denominador comum sobre o lucro dos quatro consórcios que, desde 2010, controlam o sistema de transporte rodoviário na capital. Enquanto o Rio Ônibus, entidade que representa os empresários, afirma ao GLOBO que o resultado líquido no ano passado somou R\$ 77,1 milhões, o município diz que foi R\$ 69,4 milhões. A diferença, de R\$ 7,7 milhões, seria suficiente, por exemplo, para comprar quase 13 coletivos articulados, semelhantes aos que rodam no corredor Transoeste, avaliados em cerca de R\$ 600 mil cada. A Secretaria municipal de Transportes informou, em nota, que "os dados oficiais são os informados pela prefeitura" e serão "auditados por empresa de reconhecimento internacional". À noite, o sindicato informou pela assessoria que não ia comentar a distorção.

A análise que vinha sendo feita pelo Tribunal de Contas do Município (TCM) — e que foi arquivada na semana passada pelo conselheiro Antônio Carlos Flores de Moraes, contrariando opinião dos técnicos do órgão — pode conter pistas das causas de tanta confusão com os números. Segundo voto anterior, divulgado em 2012, ao ser questionada sobre o monitoramento das contas das empresas de ônibus, a Secretaria de Transportes "limitou-se a informar que não existem mecanismos para acompanhamento dos relatórios financeiros". A prefeitura alegou ontem, em nota, que as auditorias das empresas são as fontes de acompanhamento.

Os dados sobre os lucros foram repassados ao GLOBO, por e-mail, pelo presidente do sindicato das empresas, Lélis Marcos Teixeira, juntamente com outros indicadores. Sexta-feira, por telefone, um repórter do GLOBO entrevistou Lélis, que confirmou o resultado de R\$ 77,1 milhões (cada empresa teria lucrado R\$ 150 mil por mês em 2012):

— Os dados foram aqueles enviados por e-mail — reforçou Lélis.

"TUDO É UMA INTERROGAÇÃO"

Os desencontros também ocorrem na esfera administrativa. Semana passada, o secretário municipal de Transportes, Carlos Roberto Osório, revelou que os quatro consórcios que reúnem as 43 empresas da cidade decidiram contratar uma auditoria, sem consulta prévia à prefeitura, contrariando o previsto nos contratos de concessão. O município se recusou a receber os dados e solicitou outro estudo. O trabalho foi feito, mas as informações referentes aos anos de 2010 e 2011 serão confrontadas com as passadas pelos consultores internacionais solicitados há duas semanas pelo prefeito Eduardo Paes.

A dança dos números intrigou a oposição na Câmara dos Vereadores do Rio. Para Teresa Bergher (PSDB), o desencontro de informações mostra o desafio que a CPI dos Ônibus terá para abrir a caixa-preta do setor. Ela, no entanto, alerta para o fato de que a maioria dos componentes deve ser da bancada do governo. Dos cinco integrantes, o município tem o direito de indicar quatro.

— Quando se trata de empresas de



Congestionamento. Um mar de ônibus ocupa as vias no entorno da Rodoviária Novo Rio, na Zona Portuária: os ganhos das empresas ainda são motivo de discordância

ônibus, tudo é uma interrogação. A oposição ainda tentou criar um novo bloco para tentar ter direito a mais um assento, mas o pedido acabou indeferido pela Mesa Diretora — disse Teresa.

As divergências entre a prefeitura e os empresários também chegam aos indicadores sobre os resultados financeiros da concessão. O Rio Ônibus informou que os percentuais mostram que nenhum consórcio alcançou a taxa de retorno de 8,5% dos investimentos previstos, ano passado, para as concessões. A prefeitura, por sua vez, disse que o percentual não deve ser calculado anualmente, porque fez estimativa para os 20 anos de validade da concessão.

Por força da Lei das Licitações, os cálculos da lucratividade tomam como base os investimentos dos consórcios desde o início da concessão. Em 2010, o volume teria chegado a R\$ 631 milhões. Na realidade, boa parte desses recursos não foi aplicada, causando reflexos no lucro, já que os consórcios são formados pelas mesmas empresas que operavam o sistema antes da concessão. Ou seja, boa parte dos investimentos anunciados era para compor uma frota que já rodava.

Para o vereador Paulo Pinheiro (PSOL), quanto mais surgem novas informações, mais se confirma a necessidade de apuração do tema, seja pela CPI que começará na Câmara em agosto, seja pelo próprio Tribunal de Contas:

— Tem muita coisa a ser explicada. A transparência ainda é um vidro fosco. A cada levantamento que se faz, notamos

Números

69,3 MILHÕES

DE PAGANTES

passam mensalmente pelas roletas dos ônibus dos quatro consórcios de empresas do Rio de Janeiro, segundo dados da prefeitura (os números se referem a dezembro de 2012).

R\$ 46,8

MILHÕES

É o valor estimado da renúncia de Imposto Sobre Serviços (ISS) dos quatro consórcios (Intersul, Internorte, Transcarioca e Santa Cruz) em 2012, segundo a prefeitura do Rio.

R\$ 77,1

MILHÕES

Lucro das empresas de ônibus do Rio em 2012, segundo o Sindicato das Empresas de Ônibus do Rio (Rio Ônibus).

a necessidade de mais esclarecimentos. Era algo que deveria ser simples, mas que tem muita dificuldade de entender — disse Paulo Pinheiro.

Empresários e prefeitura concordam em pelo menos um ponto: o percentual de lucro de cada consórcio no ano passado. O Intersul (que opera na Zona Sul) registrou 1,3%; o Santa Cruz (que atua na Zona Oeste, exceto Barra e Jacarepaguá), 1,8%; o Internorte (Zona Norte), 4,1%; e o Transcarioca (restante da Zona Oeste), 4,7%.

Esses dados não refletem as projeções feitas pela consultoria que a prefeitura contratou antes da concessão. Elas previam que a racionalização do sistema, com a criação de corredores exclusivos, tornaria as linhas da Zona Sul mais lucrativas. Nos últimos anos, foram implantadas faixas seletivas em Copacabana, Ipanema e Leblon. Mas os resultados do consórcio Intersul foram os piores entre os quatro.

PUBLICIDADE DE FORA DO CÁLCULO

Outros números do setor intrigam. Os cálculos sobre o lucro não levam em conta, por exemplo, o faturamento com publicidade ou receitas geradas com a exploração comercial dos terminais rodoviários.

Essa não parece ser a única vantagem. No segundo semestre de 2010, os consórcios começaram a operar o sistema com a tarifa inicial de R\$ 2,40. Documentos anexados ao processo de licitação, na Secretaria de Transportes, mostram que essa tarifa foi indicada para que os vencedores tivessem o cenário

mais favorável do ponto de vista "econômico e financeiro". O material revela que, desde o início, a prefeitura pretendia cobrar um ISS reduzido. Mas o percentual baixaria de 2% para 0,1% após a concessão. No final, o índice ficou ainda mais baixo, caindo para 0,01%. Segundo dados divulgados pela prefeitura, a renúncia fiscal ultrapassou R\$ 100 milhões desde 2010. Apenas em 2012, foram R\$ 46,8 milhões, o que representa, seja na versão do município ou na dos empresários, mais da metade dos lucros do ano passado. Desde 2010, as empresas pagaram cerca de R\$ 5 milhões de ISS.

ATRASO NA INTEGRAÇÃO

Em meio à polêmica sobre o faturamento das empresas, o semestre acabou sem que a prefeitura conseguisse cumprir a meta de expandir o Bilhete Único Carioca (BUC) para metrô e barcas. A expectativa era que os outros meios de transporte se integrassem ao sistema até ontem, mas ainda não há previsão de quando isso acontecerá. O prazo havia sido estabelecido por uma edição extra do Diário Oficial de 19 de janeiro, com uma série de medidas prometidas pelo prefeito para os quatro anos do segundo mandato. Atualmente, apenas os trens são integrados ao BUC.

A Secretaria de Transportes informou que os planos para integração com o metrô e as barcas tiveram que ser revistos, com renegociação de participação das concessionárias na divisão de receitas tarifárias, após a decisão da prefeitura de baixar a passagem dos ônibus de R\$ 2,95 para R\$ 2,75. ●

Transolímpico: sai acordo com Exército

O TRAÇADO DO TRANSOLÍMPICO



Cerca de 300 moradores de Magalhães Bastos não serão mais removidos

Após reunião com o comando do Exército, parlamentares e moradores de Magalhães Bastos, o prefeito Eduardo Paes anunciou, na tarde de ontem, que não será mais preciso desapropriar aproximadamente 80 casas no caminho do corredor Transolímpico. Com o desfecho, que beneficia 300 pessoas, o Exército concordou em ceder mais uma parte de um terreno da Rua Salustiano Sil-

va, já nas proximidades da Avenida Brasil.

O encontro contou com a presença dos deputados federais Chico Alencar (PSOL), Alessandro Molon e Luiz Sérgio (ambos do PT), além do vereador Marcelino D'Almeida (PMDB). Na última terça-feira, uma reunião do grupo com o comandante do Exército, general Enzo Martins Peri, em Brasília, já havia deixado o acordo bem encaminhado.

PREFEITO: MELHOR SOLUÇÃO

O prefeito Eduardo Paes disse que, em 15 dias, o novo traçado da via expressa, que liga a

Barra da Tijuca a Deodoro, será apresentado pela Secretaria municipal de Obras.

— A nossa linha é sempre evitar desapropriações. Não é só o custo financeiro, mexe com a vida de muita gente. Esta foi a solução pela qual estávamos brigando há três anos. Faltava acordo em uma pequena parte do terreno do Exército. Provavelmente teremos que gastar até mais, pois pode haver a necessidade de construir viaduto, eu faço. E nos comprometemos com o Exército a reconstruir o que precisará ser

derrubado em suas instalações durante as obras — afirmou o prefeito.

Com 26 quilômetros, o BRT Transolímpico (corredor expresso) prevê a circulação de aproximadamente 60 ônibus articulados para transportar, em pistas exclusivas, cem mil passageiros por dia. De acordo com Paes, as obras devem ser concluídas em 2016. O deputado Alessandro Molon comemorou a decisão.

— Os moradores estavam angustiados com a possibilidade de saírem de suas casas — disse o parlamentar. ●

