

Rio

CADERNO NITERÓI

Práticas governamentais contradizem promessas políticas de candidatos a Prefeito no Rio

Afinal, os dois candidatos à Prefeitura do Rio, Crivella e Paes, são intervencionistas nas concessões de serviços públicos...

Por **SONIA RABELLO**

Publicado 20, Nov, 2020, 12:11

Afinal, os dois candidatos à Prefeitura do Rio, Crivella e Paes, são intervencionistas nas concessões de serviços públicos para melhorar estes serviços ou não?

Dois casos judiciais em andamento não permitem nenhuma resposta a tal pergunta. Ao contrário, o que temos são afirmações para agradar a expectativa dos eleitores no caso da pretendida encampação da Linha Amarela por Crivella e agora também mencionada por Paes.

Com Crivella a perplexidade é maior, já que ele, que decretou a questionável intervenção na Linha Amarela, está batalhando incansavelmente na Justiça do Rio para adiar, ou não fazer, a todo custo, a intervenção parcial, decretada pelo Judiciário, nas concessionárias públicas de transporte público por ônibus que não cumpriram o acordo de refrigerar toda a frota em circulação na Cidade.

Vejamos. O caso da pretendida encampação da concessão da Linha Amarela é bem conhecido. O atual prefeito Crivella iniciou, há mais de um ano, uma ação performática de tomar a via da concessionária LAMSA, pela encampação. Mas, antes mesmo de fazer a encampação legalmente, já foi tomando fisicamente a via, independentemente do provável preço ou super preço que o Município pode ter que pagar no futuro por este ato.

Para tanto, alegou um faturamento exagerado no valor do pedágio na via que não seria aquele correspondente ao contrato; valor este que teria sido estabelecido na gestão de seu antecessor, e agora oponente eleitoral, Eduardo Paes.

Mas, ao invés de restabelecer o preço adequado da via, preço este que é controlado e autorizado pelo próprio poder público, preferiu a ação cinematográfica da encampação, já que a dívida a ser gerada por este ato, quando e se apurada, só deverá mesmo ser paga no final da ação judicial, provavelmente entre 5 a 10 anos, quando ele já não mais estará mais na Prefeitura.

O que surpreende agora é a declaração do ex-prefeito Paes que, conforme alegado seria o responsável pelo sobrepreço do pedágio, de que “manterá o fim do pedágio, se o valor da encampação for viável”. E qual seria este provável valor? A garantia judicial nos dá uma dica: foi estipulada em R\$ 1,4 bilhão !

Ora, como assim? O ex-prefeito falando em eventual encampação e não em revisão de tarifa? Tudo pela ilusão eleitoral?

Por outro lado, na área do interesse público da população – o transporte público por ônibus – houve uma recente decisão do Tribunal de Justiça do Rio obrigando o atual prefeito do Rio a fazer uma intervenção nas empresas concessionárias de ônibus, para que o interventor nomeado pelo poder público municipal implemente, efetivamente, o ar condicionado em toda frota. O texto da decisão descreve todo o triste histórico de desleixo com o transporte público pelas últimas gestões municipais de ambos; Crivella e Paes.

E por que chegamos ao ponto de o Judiciário obrigar esta intervenção? Porque nesta ação judicial a Prefeitura usa toda espécie de argumento para não fazer a intervenção, ainda que parcial, nas concessionárias, mesmo tendo, após mais de 6 anos, deixado de cumprir o acordo judicial.

Esta ação envolve os dois atuais candidatos, prefeito e ex-prefeito. Sua origem é um aditivo ao Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) judicial, feito no governo Paes para liberar as obras no projeto do Porto (codinome Maravilha). Para liberar a continuidade daquelas obras (que consumiram cerca de R\$ 8 bilhões de recursos públicos), e que haviam sido suspensas por liminar Judicial por inadequado Estudo de Impacto de Vizinhança, aquele governo se comprometeu a climatizar toda a frota de ônibus até 2016. Mas, chegou 2016 e o compromisso não havia sido cumprido pelo governo que terminava a gestão. Tampouco foi cumprido durante os quatro anos do governo seguinte.

O que uma coisa tem a ver com a outra, Estudo de Impacto de Vizinhança no projeto do “Porto Maravilha” e a climatização da frota de ônibus, perguntaria o cidadão? Diretamente nada, claro. Mas, mesmo assim, este foi o acordo pactuado e que até hoje não foi cumprido nem pelo ex-prefeito Paes até sua saída em 2016, nem nos quatro anos seguintes do governo Crivella; este que tem feito o possível para não nomear o interventor na concessão dos ônibus para fins de climatização.

A Linha Amarela é uma via basicamente usada por transporte individual; e o ônibus é o principal modal de transporte de passageiros da Cidade, com milhares de usuários diários.

Por falar em intervenção a ser feita, e que parece estar na ponta da língua dos candidatos, qual deveria ser a ação prioritária nos projetos de gestão da Prefeitura Rio; na Linha Amarela ou nas concessionárias de ônibus para viabilizar o conforto essencial dos seus usuários?

Sobre a intervenção nas concessionárias de ônibus para cumprimento de refrigeração da frota deste transporte público não se escuta nem um pio dos candidatos. Talvez a LAMSA tenha que aprender os caminhos secretos das concessionárias dos ônibus da cidade. Será que eles continuam no controle?

Sonia Rabello é jurista, professora colaboradora do Lincoln Institute of Land Policy (Mass. EUA) no Programa de Capacitação para América Latina e ex-procuradora geral do Município do Rio de Janeiro