



PPPs não têm culpa pelo acidente do Metrô de São Paulo

Na tentativa de buscar culpados para o acidente da linha 4 do Metrô de São Paulo, as Parcerias Público-Privadas foram eleitas como o bode expiatório de dez de entre nove inconformados. Falou-se que as ditas permitiram que toda a responsabilidade — nisso incluem-se também acidentes — pela construção da obra fosse transferida do governo para o Consórcio Via Amarela. A informação, no entanto, não procede. Desse acidente, que vitimou sete pessoas, as PPPs não têm culpa.

A confusão está acontecendo porque a linha 4 do Metrô ficou conhecida como uma das primeiras iniciativas a fazer uso das PPPs. Em dezembro de 2005, foi publicado o edital da PPP da Linha 4, o primeiro do país depois que entrou em vigor a Lei 11.079/04, que instituiu esta modalidade de negócios.

O contrato de PPP, no entanto, envolve tão somente a operação da linha, ou seja, compra dos trens e a operação em si do transporte.

O consórcio de empreiteiras para a construção da linha de trilhos e das estações do metrô foi contratado pelo governo do estado de São Paulo com base na Lei de Licitações (Lei 8.666/93).

O escolhido foi o Consórcio Via Amarela, que engloba as maiores construtoras dos países — Odebrecht, OAS, Queiroz Galvão, Camargo Corrêa e Andrade Gutierrez. A obra tem financiamento do Banco Mundial.

“São dois contratos diferentes. Um deles prevê a construção e foi feito por meio da Lei das Licitações. O outro, sobre a operação, é que foi feito por meio de PPP”, explica **Renato Pavan**, da BWM, consultoria especializada em PPPs. O segundo contrato nem sequer foi colocado em prática, já que só pode ser executado depois que as obras estiverem concluídas. Portanto, a primeira PPP no estado paulista, fechada em novembro com a CCR, não foi afetada.

O único ponto de convergência entre o contrato de construção da obra e a PPP de operação da futura linha é que as empresas constituintes dos dois consórcios são praticamente as mesmas.

Dono da culpa

Antes de serem apontados os responsáveis pelo acidente, muitos já levantaram o dedo para o tipo de contrato que foi feito, dizendo que este eximia o governo estadual de qualquer responsabilidade. Mais uma balela. Tanto o estado de São Paulo como o consórcio devem responder pelos danos causados, tanto materiais como morais.

“Em princípio, a responsabilidade é do consórcio. Mas o estado tem o dever de fiscalizar. Portanto, também deve responder”, considera a advogada **Vera Monteiro**, especialista em PPPs e consultora do Metrô na elaboração do edital para a parceria.

Renato Pavan explica que o contrato fechado para a construção da linha do Metrô foi feito na modalidade chamada de chave na mão (*turn key*). Pela modalidade, o projeto, os preços e os prazos



ficam estabelecidos no contrato. Ao contratante cabe a função de fiscalizar. “É mentira dizer que o contratado pode mudar o que quiser. Para alterar algo, tem de ter a aprovação do governo, que fica com a função de fiscalizar.”

Metrô em ruínas

O acidente nas obras da linha 4 do Metrô de São Paulo ocorreu na sexta-feira (12/1). O solo do canteiro de obras cedeu e levou junto um pedaço da rua. Na cratera aberta de cerca de 80 metros de diâmetro, caíram ao menos três caminhões e um microônibus. Casas ao redor tiveram de ser esvaziadas e algumas já foram até demolidas. Ao menos sete pessoas caíram no buraco, mas até a noite de quarta-feira, três corpos já haviam sido retirados do abismo de destroços.

Date Created

17/01/2007