

Transportes no Brasil



2% do PIB para garantir
Metrô e Trem para todos, estatal, de
qualidade com tarifa reduzida (social)

**DIGA NÃO À PRIVATIZAÇÃO
DO METRÔ E TREM**

APRESENTAÇÃO

A Constituição Federal de 1988 define o Transporte Público como um serviço essencial, equiparável ao de Saúde e Educação. Assim, o transporte deve ser um direito da população e um dever do estado. Porém, os governos desrespeitam esta prioridade constitucional, tratando com descaso o setor.

No artigo 177, a Constituição determina que os recursos provenientes da CIDE (Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico) sejam utilizados em investimentos em transportes. Porém, entre 2002 e 2008, a arrecadação total da CIDE foi de R\$ 51,8 bilhões e o governo Lula investiu apenas R\$ 19,9 bilhões no setor, desviando parte desta arrecadação para o pagamento da Dívida Pública.

O Governo Lula lançou um plano arrojado, o Plano Nacional de Logística e Transportes, que projetava para 2025 diminuir o peso da matriz rodoviária e promover a ferrovia. Porém, o plano não saiu do papel devido ao baixo financiamento do setor.

Hoje, o país tem o modal rodoviário, que é cinco vezes mais caro que o ferroviário, como principal forma de transporte. Por que, apesar disto, se impôs a matriz rodoviária no país?

Foi assim porque a inserção do Brasil no mercado mundial, pós-Segunda Guerra mundial, foi subordinada aos Estados Unidos, que bancou a industrialização do nosso país tendo como carro chefe a sua indústria automobilística. Necessitava-se de mercados para os automóveis, caminhões e ônibus das multinacionais.

Mas por que manter essa insanidade que é o modal rodoviário, com seu poder de perdas humanas, dilapidação de recursos públicos e destruição ambiental? Só para favorecer um punhado de multinacionais do transporte?

Esta cartilha pretende discutir com os trabalhadores a crise nacional da matriz metroferroviária, o processo de privatização que tem sucateado o setor ao longo dos anos e piorado os serviços e as condições de trabalho da categoria. Acima de tudo, pretende apresentar alternativas e propostas para garantir um transporte público, acessível e de qualidade à população.

Este trabalho é resultado do estudo elaborado pelo pesquisador Nazareno Godeiro, do Ilaese (Instituto Latino Americano de Estudos Sócio-Econômicos), a pedido dos sindicatos de metroferroviários do Brasil.

Boa leitura!

“Esse trabalho é dedicado a Eugênia Maria Ramos Pereira, primeira mulher a pilotar um trem de metrô de Recife, diretora do Sindicato dos Metroviários de Pernambuco e da Fenametro, falecida recentemente”

EXPEDIENTE

Pesquisa e redação: Nazareno Godeiro - Instituto Latino-Americano de Estudos Socioeconômicos (Ilaese)

Edição: Ana Cristina Silva - Diagramação: Bruno Galvão - Charges: Bruno Galvão

Março de 2012

ESTUDO REALIZADO A PEDIDO DOS SINDICATOS:

Fenametro - Federação Nacional dos Metroviários

Sindicato dos Metroviários de São Paulo

Sindicato dos Metroviários do Rio de Janeiro

Sindicato dos Metroviários de Minas Gerais

Sindicato dos Metroviários do Distrito Federal

Sindicato dos Metroviários do Rio Grande do Sul

Sindicato dos Metroviários de Pernambuco

Sindicato dos Ferroviários do Rio Grande do Norte

Sindicato dos Ferroviários da Paraíba

Sindicato dos Ferroviários de Alagoas

Sindicato dos Metroviários do Piauí

ÍNDICE

Da matriz ferroviária à matriz rodoviária.....	6
A privatização das ferrovias brasileiras.....	8
O custo trágico da matriz rodoviária.....	12
Concessionárias não respeitam a lei.....	14
Lei de PPP: Lula continuou privatização iniciada por FHC.....	15
A privatização das rodovias.....	16
Governo Dilma privatiza aeroportos.....	16
Privatização e Corrupção.....	17
Gastos públicos com transportes no Brasil.....	17
O sistema metroferroviário brasileiro.....	19
A CBTU e suas unidades.....	20
Os números da CBTU.....	21
O crescimento dos gastos com a terceirização na CBTU.....	22
A estadualização da CBTU: sucateamento e depois privatização.....	24
A estadualização e privatização do metrô de BH.....	26
A estadualização do metrô de Fortaleza.....	27
O sistema metroferroviário de São Paulo.....	27
Privatização, monotrilho e arrocho salarial.....	29
As obras polêmicas do governo Dilma e do governo estadual do PSDB.....	29
Soluções para o sistema de transporte de passageiros e de carga no Brasil.....	31
O investimento necessário para mudar o modal rodoviário.....	37
Nossas propostas.....	38

■ DA MATRIZ FERROVIÁRIA À MATRIZ RODOVIÁRIA

Atualmente, a principal matriz de transportes do Brasil é a rodoviária. É por este meio que se movimentam 60% de todas as cargas no país e 90% de todos os passageiros.

Mas nem sempre foi assim. Até 1950, a ferrovia foi o principal meio de transporte no Brasil, tendo um papel fundamental, seja no transporte de cargas ou no transporte coletivo da população.

A redução do uso do modal ferroviário se deu ao longo dos anos, fruto de uma política consciente dos governos brasileiros.

O ex-presidente Juscelino Kubitschek levou a cabo a destruição do modal ferroviário com seu plano de “desenvolver o Brasil 50 anos em cinco”. Foi uma industriali-



zação que se deu em combinação com as montadoras de automóveis, principalmente as americanas (Ford e GM).

O imperialismo determinou a mudança de toda a matriz

de transporte nacional, de ferroviário para rodoviário, para garantir a expansão da industrialização no país, que teve como carro-chefe a indústria automobilística.

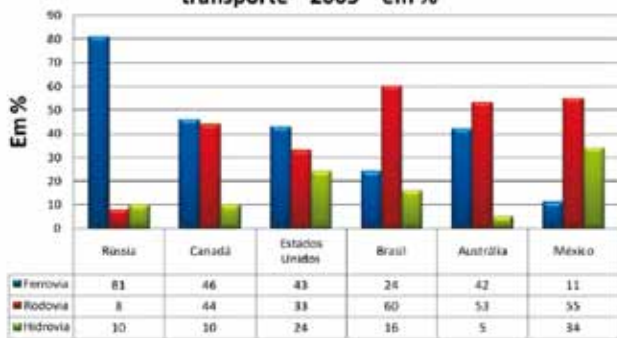
O crescimento das rodovias ocorre a partir de 1960. Nesse período, a pavimentação saltou de 8.675 km, em 1960, para 56.097, em 2000. O gráfico abaixo mostra uma perda de 10 mil km de trilhos entre 1960 e 2006. É uma perda correspondente à distância entre Natal/Porto Alegre/Manaus/Natal.



Como as concessionárias privadas das ferrovias atuais só utilizam 10.930 km de trilhos (os que são mais rentáveis) então retrocedemos ao ano de 1880, isto é, 130 anos atrás, quando tínhamos no país 13 mil km de ferrovias.

COMPARAÇÃO INTERNACIONAL ENTRE MODAIS

Comparativo internacional das matrizes de transporte – 2005 – em %



Fonte: Ipea 2009

Se os EUA exportaram o modal rodoviário para os países pobres, lá mesmo, o modal predominante sempre foi ferroviário.

Entre os países continentais, o Brasil é o que usa mais a matriz rodoviária. Os EUA, com superfície semelhante a do Brasil, possui uma malha ferroviária 10 vezes mais extensa.

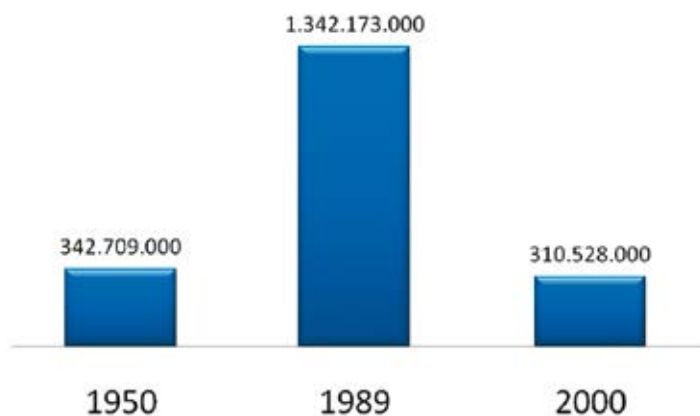


A perda de milhares de km de trilhos correspondeu também à perda de milhões de passageiros.

Enquanto o bonde e o trem, em 1950, transportavam 70% dos passageiros, em 2004, o trem e o metrô transportavam apenas 3% dos passageiros.

O gráfico ao lado mostra um retrocesso de 60 anos no transporte de passageiros por ferrovia.

NÚMERO DE PASSAGEIROS DA FERROVIA 1950/2000 – em pessoas



Fonte: Ipeadata, disponível em www.ipeadata.gov.br

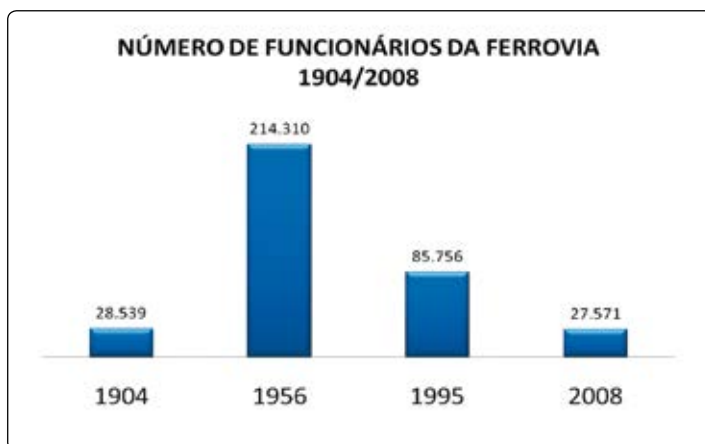
Categoria mais organizada e mobilizada na década de 1950, os ferroviários tinham o papel que hoje cumprem os metalúrgicos. Era tão forte que assustava os governantes de então:

“Esta poderosa corporação advertiu o ministro da Agricultura Pandiá Calógeras, 1928, que poderia [...] decretar a greve geral e “levar o risco da revolução.”

Mas o retrocesso secular com a destruição das ferro-

vias se deu também no número de ferroviários no Brasil. Depois de alcançar 215 mil funcionários em 1956, a ca-

tegoria reduziu para 27 mil em 2008. Quase o mesmo número de trabalhadores que havia em 1904.



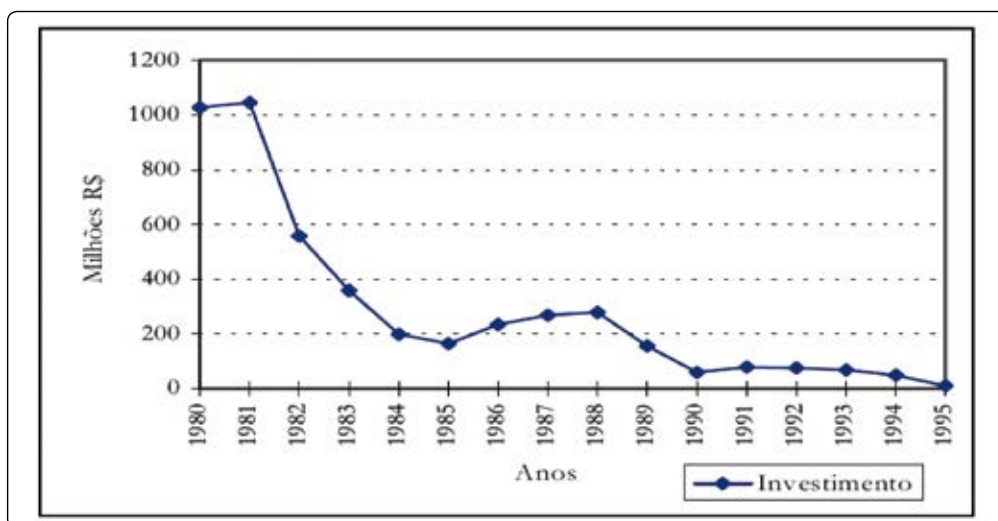
■ A PRIVATIZAÇÃO DAS FERROVIAS BRASILEIRAS

Em 30 de setembro de 1957, surgiu a Rede Ferroviária Federal (RFFSA) em consequência da decadência das ferrovias que estavam nas mãos de empresários privados. O governo

federal assumiu as ferrovias privadas falidas e fundou uma estatal para centralizar todo o modal ferroviário.

Até 1981, o governo investia R\$ 1 bilhão por ano no sistema ferroviário.

A partir de então deixou minuar os investimentos, até que, em 1995, quando estava privatizando o setor, não enviou nenhum centavo, como mostra o gráfico abaixo.

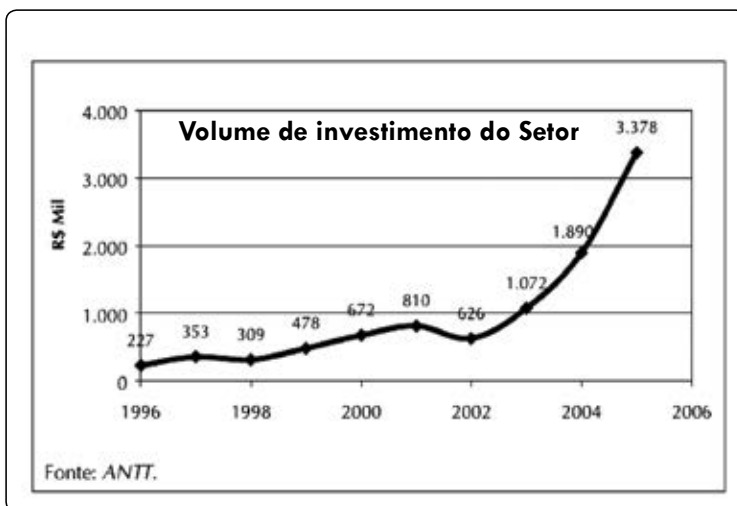


Fonte: Ipeadata, disponível em www.ipeadata.gov.br

O governo FHC sucateou o sistema para repassar as ferrovias novamente para a iniciativa privada, mas somente a parte de carga (que é rentável), deixando o transporte de passageiros (que dá prejuízo) com o Estado.

Contudo, assim que privatizou, FHC voltou a financiar as ferrovias, agora nas mãos dos empresários.

Veja que o financiamento sai de zero, em 1995, e chega a mais de R\$ 3 bilhões, em 2005.



Fonte: Folha de São Paulo e Revista Exame 2010

Como resultado da privatização, os 29,3 mil km de ferrovias foram repassados para 11 concessionárias privadas.

Hoje, a maior parte da rede ferroviária brasileira está sob controle de três grandes empresas: a América Latina

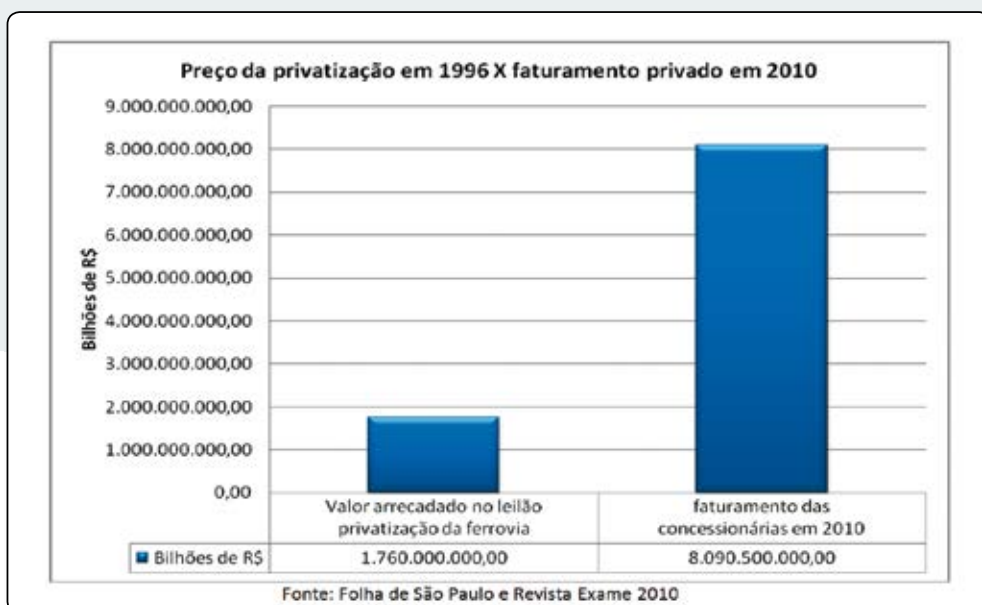
Logística (ALL), Vale (que dirige a FCA, EFMV e EFC) e a CSN (que dirige a MRS).

A Vale e a CSN-MRS transportam 83% de toda a carga ferroviária do país.

Este monopólio de três empresas determinam o que deve se transportar nos trilhos privados: 66% do total

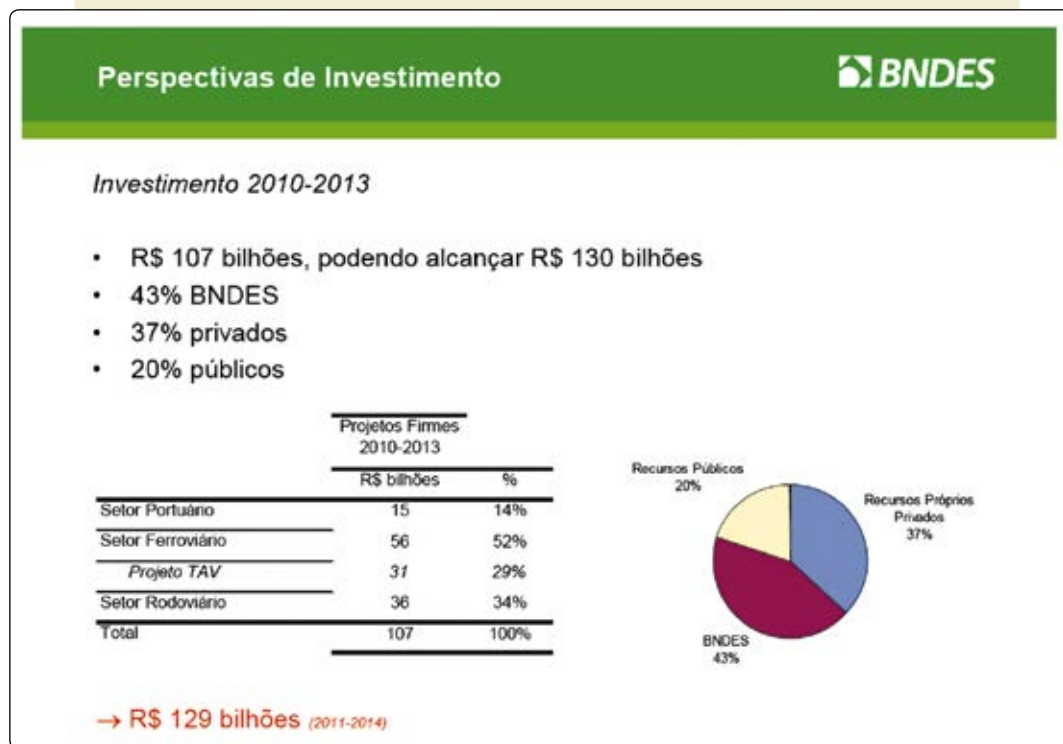
de carga transportada é de minério de ferro e 10% é de soja e farelo.


Somente em 2010, as três grandes concessionárias (ALL, Vale, MRS) faturaram quase 5 vezes o valor de privatização da ferrovia, como indica o gráfico a seguir:



O Governo Federal e o BNDES serão responsáveis por 63% de todo investimento em transportes no Brasil, entre 2010 e 2013.

Isto significa que o governo está investindo pesado com dinheiro público e as empresas ficam com o lucro, limpo e seco, como se demonstra abaixo, no gráfico confeccionado pelo próprio BNDES:



Por que o Governo Federal permite a extração dos lucros pelas concessionárias privadas, se é o dinheiro público que tem financiado todo o investimento em transportes? 

A privatização também realizou um ataque direto às condições de vida dos ferroviários.

Desde a privatização, houve uma queda abrupta dos salários para garantir os lucros dos empresários, que demitiram, sem piedade, 35 mil ferroviários.

Essa demissão massiva obrigou os trabalhadores a aceitarem a diminuição salarial e o aumento da exploração.



Fonte: RFFSA e Revista Exame

A prova de que a privatização das ferrovias brasileiras foi lesiva para o Brasil é o fato de que as concessionárias pagaram R\$ 960 milhões de arrendamento e concessões em 2010, mas faturaram R\$ 8 bilhões no mesmo ano. Ao mesmo tempo, o Governo Federal e o BNDES emprestaram para as concessionárias privadas o valor de R\$ 6,8 bilhões, entre 2003 e 2009. Isto é, uma média de R\$ 980 milhões por ano, praticamente o mesmo valor que as empresas pagam pela concessão da infraestrutura ferroviária do país.

Se o governo é pródigo em ajudar a “iniciativa privada”, ela paga com traição.

Há uma grande diferença entre a malha concedida e a malha utilizada pelas concessionárias privadas. As concessionárias privadas só utilizam 38% das ferrovias privatizadas. Tal fato está em contradição com os termos da concessão.

Veja quantos quilômetros de ferrovias foram repassados para os empresários e quantos eles utilizam.

A privatização significou também o fechamento da indústria estatal e nacional ferroviária.

A Mafersa, estatal que produzia trens, faliu em 1995, porque o governo parou de fazer encomendas. Acabou sendo comprada pela Alstom, multinacional francesa produtora de trens.

A Cobrasma, fabricante de trens, de capital nacional, também fechou as portas em 1993.

Hoje, o Brasil é um dos maiores exportadores de minério de ferro do mundo, mas não tem nem fábrica de trilhos de trem.

Por isso, importa trilhos da Chi-

na, por preços sete vezes mais caros que o minério exportado.

Hoje, as empresas fabricantes de trens são todas multinacionais: Alstom, Hyundai-Rotem, GE, Bombardier, Siemens, CAF e Caterpillar. Algumas empresas nacionais produzem vagões ferroviários.



■ O CUSTO TRÁGICO DA MATRIZ RODOVIÁRIA

No Brasil se realizam 150 milhões de viagens por dia. Desse total, 59% são motorizadas e somente 3% são de metrô e trem. Surpreendentemente 38% das viagens são feitas a pé.

Carros, ônibus e motos são responsáveis por transportar 56% dos passageiros urbanos. Das viagens motorizadas, a metade é realizada por automóvel particular.

Por outro lado, um dado alarmante: o modal rodoviário é responsável por 40 mil mortos ao ano no Brasil, vítimas de aciden-

te de trânsito, segundo a ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres).

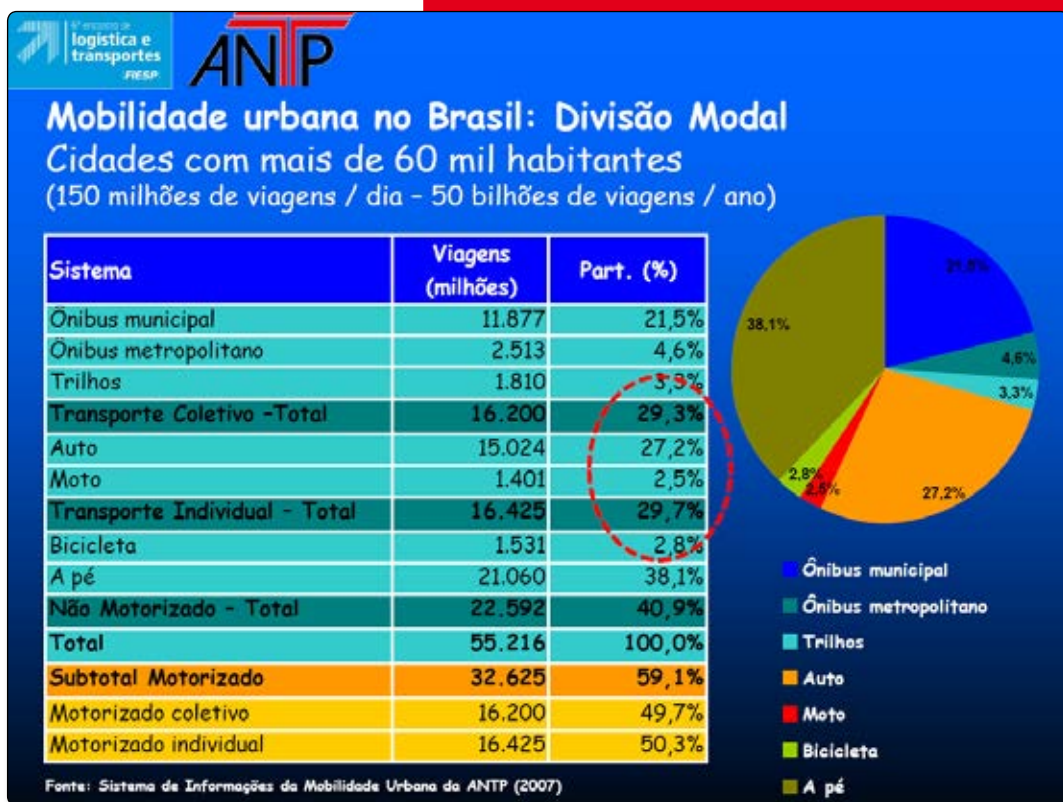
O custo total de acidentes de trânsito soma cerca de R\$ 5,3 bilhões, o que representa 0,4% do PIB brasileiro, mais do que tudo que o governo investe em transportes no país.

Esse é o resultado desta matriz rodoviária que já possui uma frota de 30 milhões de veículos, o que

equivale a 1 veículo para cada 6 habitantes, de acordo com números de 2010.

Segundo a ANTT, o prejuízo com congestionamentos nas 10 maiores cidades brasileiras é de R\$ 460 bilhões ao ano (13% do PIB do Brasil), valor que, junto com o anterior, investido nos transportes públicos, poderia resolver o problema dos transportes coletivos nas grandes cidades brasileiras.

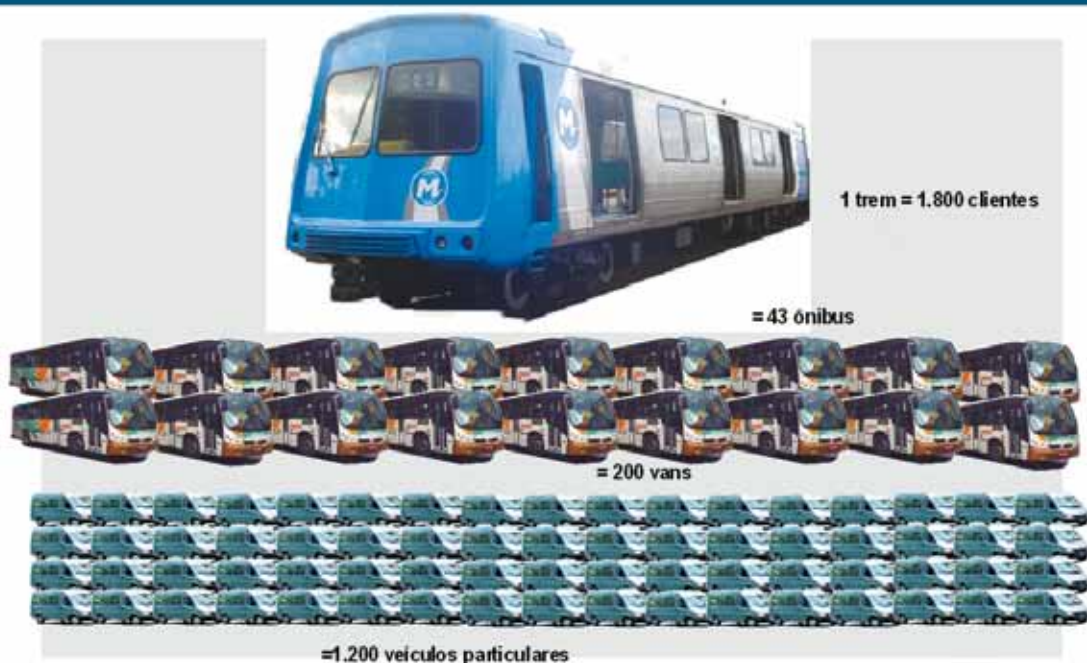
Em 2009, se produziu um recorde de engarrafamento em São Paulo de 293 quilômetros. Um congestionamento equivalente à distância entre Natal e Recife.



Você sabia?

Um trem de metrô transporta tantos passageiros quanto 43 ônibus, 200 vans ou 1.200 carros particulares.

Solução: Investimento em Transporte de Alta Capacidade



CONCLUSÃO DE CONCEITUADO INSTITUTO OFICIAL DO GOVERNO FEDERAL, O IPEA:

“Atualmente, 61% das cargas transportadas nacionalmente são deslocadas por meio das rodovias. O Brasil possui mais de 61 mil quilômetros só em vias federais pavimentadas. Desde o advento da rodoviarização, na década de 1950, a matriz de transporte brasileira tem se mantido desequilibrada, com larga vantagem para este modal, cujos custos, muitas vezes, superam aqueles apresentados por outros”.

■ CONCESSIONÁRIAS NÃO RESPEITAM A LEI

As concessionárias ferroviárias privadas desrespeitam os termos das concessões e o governo não retoma o controle das ferrovias.

Já é um verdadeiro escândalo. Até a Polícia Federal já instaurou um inquérito policial sobre a venda de sucata da RFFSA pela ALL, maior operadora das ferrovias privatizadas.

Segundo o Ministério Público Federal, dos 28 mil quilômetros de estradas de ferro entregues pelo Estado à iniciativa privada, cerca de 16 mil quilômetros foram abandonados unilateralmente pelas concessionárias, em ofensa à legislação e aos contratos de concessão.

“O prejuízo ao erá-



rio é estimado em mais de R\$ 40 bilhões. O quadro é de genuína captura, em que o interesse privado predomina sobre o interesse público”.

Nesta ação, o MPF denuncia que, apesar da ANTT divulgar estatísticas de produtividade e de redução do número de acidentes que superam as metas estabelecidas, a realidade é totalmente diversa.

“Atualmente, o serviço público de transporte de cargas está sob controle único e exclusivo da iniciativa privada. O modal ferroviário passou a ser um negócio que funciona exclusivamente para atender interesses econômicos de grandes corporações econômicas, isto é, para atender o escoamento de seus produtos”, diz a representação do Ministério Público Federal.

Outro abuso de concessionária privada foi identificada por uma CPI da Assembleia Legislativa de São Paulo, em janeiro de 2011, que sugeriu que o contrato de concessão com a ALL seja extinto, ou seja, que se dê o rompimento imediato do contrato de concessão, sob a figura jurídica da caducidade contratual.

A CPI propôs também que o Governo Federal reassuma o transporte ferroviário no Estado, em parceria com o governo estadual.

Segundo a CPI, a ALL descumpra cláusulas do contrato de concessão ao desativar ramais, erradicar pátios, fechar oficinas e vender locomotivas da RFFSA.

Apesar destas irregularidades da concessão por esta empresa, em abril de 2009, o BNDES financiou R\$ 2,15 bi, para a ALL tocar seu plano de investimento no período compreendido entre 2009 e 2012.

■ LEI DE PARCERIA PÚBLICO PRIVADA: LULA CONTINUOU PRIVATIZAÇÃO INICIADA POR FHC

O governo reconhece que as concessões ao setor privado são cada vez mais lucrativas e mesmo assim propõe repassar verbas públicas para estes setores privados. Em um documento oficial do governo federal, deixa claro sua orientação privatizadora:

“O setor ferroviário foi privatizado no fim da década de 1990 e, com o boom das exportações, tornou-se cada vez mais lucrativo.”

“O investimento público inicial pode ser um ponto de partida para a maior participação do setor privado nos projetos de infra-estrutura.”

“Esse mecanismo, que é uma espécie de PPP, transfere para o setor privado a decisão quanto à melhor alocação de recursos. No início, todas as obras serão custeadas pelo

governo, mas a expectativa é que o setor privado arque com os custos de recuperação das estradas. Além disso, algumas das principais estradas já modernizadas (duplicadas) também serão disponibilizadas para concessão.”

“A conclusão oportuna das obras nessas estradas facilitará sua transferência para o

setor privado.”

“O processo de preparação desses projetos para a transferência de sua operação para o setor privado pode torná-los produtivos e gerar oportunidades expressivas de emprego em áreas deprimidas.”



Cratera da Linha 4 do metrô de SP

■ A Lei de Parceria Público Privada (PPP), de número 11.079, de 30 de dezembro de 2004, garante investimentos públicos para concessões privadas e um seguro para o setor privado, caso a concessão não corresponda aos lucros almejados. A lei também garante um teto para gasto com PPP que seria de 1% da Receita Corrente Líquida do Governo Federal.

Para se ter uma ideia, este valor correspondeu a R\$ 50 bilhões em 2009. Valor muito alto de dinheiro público para repassar a negócios privados. Essa quantia quase que seria suficiente para resolver o problema dos transportes no Brasil (2% do PIB, que em 2009 correspondeu a R\$ 68 bilhões).

■ A PRIVATIZAÇÃO DAS RODOVIAS

O governo Lula deu continuidade à privatização das rodovias brasileiras via Parcerias Público-Privadas (PPPs).

As rodovias brasileiras têm uma extensão de 1,6 milhão de quilômetros. Destes, cerca de 200 mil são de estradas pavimentadas, dos quais a iniciativa privada administra pouco mais de 14 mil quilômetros (média de

9%, bem superior à média mundial de 2% das estradas privatizadas).

Nas concessionárias rodoviárias se passa o mesmo que nas ferroviárias. A maior concessionária, a Nova Dutra, investiu R\$ 730 milhões desde 1996 e, somente em 2009, faturou R\$ 804 milhões. Paga somente R\$ 15 milhões anuais pela concessão. Já se vê que é um negócio muito lucrativo!

■ GOVERNO DILMA PRIVATIZA AEROPORTOS

Em fevereiro de 2012 foram privatizados os aeroportos de Cumbica/Guarulhos, Viracopos/Campinas e de Brasília.

Fica a dúvida: por que Dilma privatizará os aeroportos, se a experiência da privatização da ferrovia é um desastre?

Por que Dilma privatizará os aeroportos se mais de 80% dos aeroportos no mundo são públicos?

Mais uma vez, uma pergunta que não quer calar: por que privatizar aeroportos que dão lucro para o Governo?



■ PRIVATIZAÇÃO E CORRUPÇÃO

Um dos argumentos para a privatização era que nas empresas públicas dominava a corrupção, que encarecia os serviços.

Mas definitivamente, privatização rima com corrupção. O recente escândalo no Ministério dos Transportes revela que a privatização das ferrovias e rodovias não passa de uma

grande maracutaia onde se repassa dinheiro público para a iniciativa privada (grandes corporações e construtoras) e estas corrompem os funcionários do governo em todos os escalões.

Há um indício generalizado de superfaturamento de

obras e favorecimento de grandes empresas privadas (grandes construtoras).

Comprovando que este propinoduto é generalizado, toda a cúpula do Ministério dos Transportes caiu, revelando que há algo de podre no reino de Brasília.



■ GASTOS PÚBLICOS COM TRANSPORTES NO BRASIL

Na década de 1970, os investimentos em transportes alcançaram 1,5% do PIB. No governo de Fernando Henrique Cardoso se gastou 0,3% do PIB com transportes. No início do governo Lula este índice caiu para 0,2%, chegando a 0,3% no final do mandato.

É dessa forma que se chegou a um colapso dos transportes no Brasil, especialmente o transporte urbano de passageiros.

- ➔ De quase 2% do PIB que o governo investia em infraestrutura em 1975, caiu para 0,5% do PIB em 2008.
- ➔ A Confederação Nacional dos Transportes (CNT) estima a necessidade de investimentos de R\$ 280 bilhões para o setor de transportes no Brasil (1% do PIB).
- ➔ Segundo Carlos Lessa, ex-presidente do BNDES, é necessário destinar 2% do PIB ao ano para modificar o modal de transporte e para a construção de novos projetos. Segundo ele, com esses investimentos, em oito anos, o país teria uma nova matriz logística.

Esta baixa prioridade dada aos transportes urbanos de passageiros se deve ao fato de que o Governo Federal se preocupa fundamentalmente com a logística para exportar minérios e alimentos, para o Brasil se tornar o “celeiro do mundo”.

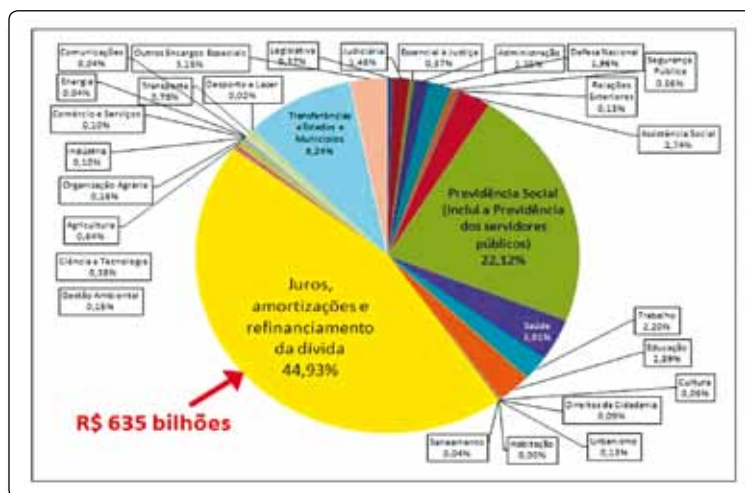
Isto se soma à tentação de fazer “obras espetaculares” tipo a do Trem

Bala, onde os investimentos alcançam a cifra de R\$ 50 bilhões, quantia suficiente para garantir 15 mil quilômetros de via férrea, cortando todo o Brasil.

Com essa quantia poderia se construir uma linha ferroviária ligando Natal-Porto Alegre-Manaus-Natal, isto é, os três cantos do país.

O governo poderia argumentar que não há grana suficiente para todos os projetos. Porém, a argumentação não resiste aos fatos. Dinheiro há e muito! O problema reside em quem está ficando com a maior parte do bolo.

A figura mostra todo o orçamento do governo federal em 2010 (R\$ 1,4 trilhão) e como foi distribuído.



Fonte: SIAFI - Banco de Dados Access p/ download (execução do Orçamento da União) – Disponível em <http://www.camara.gov.br/internet/orcament/bd/exe2010mdb.EXE> . Elaboração: Auditoria Cidadã da Dívida

Vejam que o governo Lula gastou, em 2010, 0,78% do orçamento com transporte (cerca de R\$ 1,1 bilhão), enquanto gastou quase 45% do orçamento com pagamento de juros da dívida pública (cerca de R\$ 635 bilhões).

Com 10 vezes menos dinheiro que o Governo repassa todos os anos aos banqueiros se resolveria o problema dos transportes urbanos no Brasil.

■ O SISTEMA METROFERROVIÁRIO BRASILEIRO

Os sistemas metroviário e de trens urbanos já estão presentes nos principais centros urbanos do País, como Porto Alegre (RS), São Paulo (SP), Rio de Janeiro (RJ), Belo Horizonte (MG), Salvador (BA), Recife (PE), Fortaleza (CE), Brasília (DF), Natal (RN), João Pessoa (PB) e Maceió (AL).

Está em construção em Curitiba e há vários projetos de expansão dos trens urbanos e de Veículos Leves sobre Trilhos (VLTs), os bon-

des modernos.

A malha ferroviária eletrificada do setor metroferroviário do país possui 1.464 km (1.237 km de ferrovia e 227 km de metrô), transportando cerca de 110 milhões de passageiros por mês ou 1,5 bilhão de passageiros por ano.

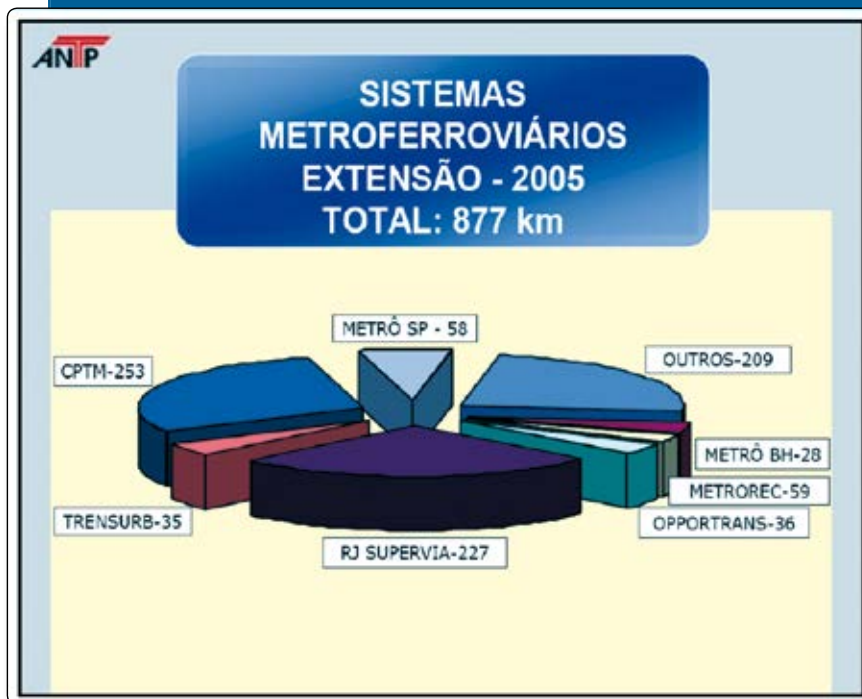
O setor privado só se interessa pela carga (que rende lucros) e abandona o transporte de passageiro que é deficitário. Somente

5% da malha ferroviária é usada para transporte de passageiros entre trens urbanos e metrôs.

Os trens e metrôs transportam somente 3,3% do transporte público total e empregaram 25 mil metroviários e ferroviários em 2009.

Isso é o que dá colocar um serviço público essencial nas mãos dos empresários que só almejam o lucro. Eles preferem carregar minério e soja, ao invés de pessoas.

Hoje, o sistema de transportes de passageiros no Brasil está em colapso. O fundo do problema reside no baixo investimento estatal no setor:



“Nas últimas duas décadas, o governo federal perdeu a capacidade de planejar o transporte público. Essa tarefa foi transferida a Estados e municípios, o que inviabilizou a articulação necessária para o desenvolvimento do setor”, afirmou o presidente do Ipea, Márcio Pochmann.

■ A CBTU E SUAS UNIDADES

A missão da direção da CBTU (Companhia Brasileira de Trens Urbanos), determinada pelo governo em documentos oficiais, é a seguinte:

“Durante seis anos, desde a criação da CBTU, é implantado o Programa de Modernização da Ferrovia, até que, com a criação do Plano Nacional de Desestatização – PND, em 1990, dá-se

o início da implantação do Programa de Estadualização dos Sistemas de Trens Urbanos de Passageiros sobre Trilhos.

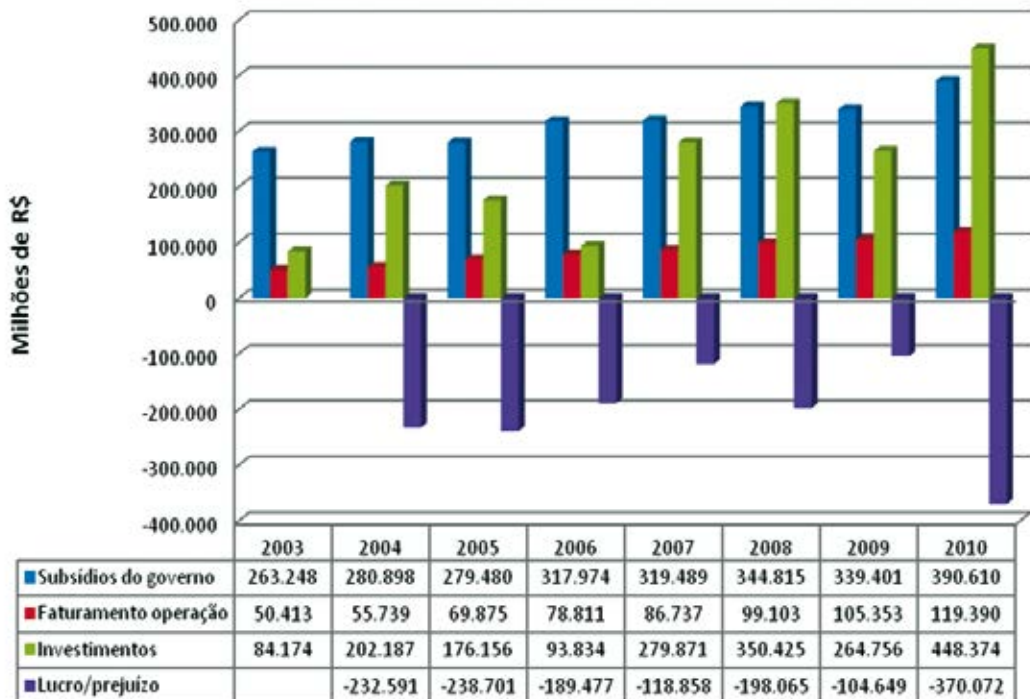
Este Programa consiste em recuperar e modernizar todos os sistemas operados pela CBTU, para mais tarde serem estadualizados e futuramente privatizados”.

Mais claro impossível! É com essa orientação privatizante, levada a cabo

durante muitos anos, que chegamos ao colapso do transporte urbano.

Nas mãos dos estados e municípios, o transporte urbano perde todo planejamento global. Com a estadualização, o governo federal perde o controle da operação, enquanto tem de garantir os investimentos, folha de pagamento, dívidas, etc. Entrega o filé e fica com o osso!

Dados globais da CBTU no Brasil – 2003/2010 – em milhões de R\$



Fonte: relatórios anuais da CBTU, disponível em www.cbtu.gov.br

■ OS NÚMEROS DA CBTU

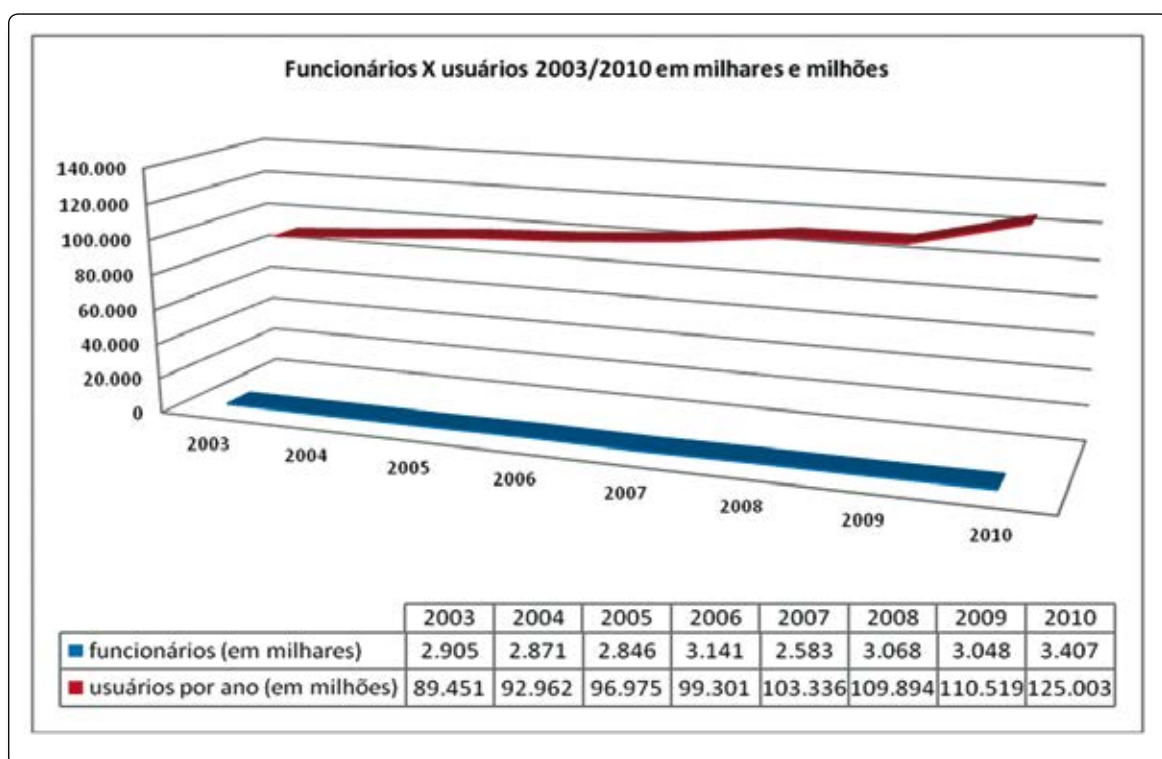
O governo gasta com a empresa (e suas unidades em BH, Recife, Natal, João Pessoa e Maceió) por volta de R\$ 700 milhões por ano.

Esse subsídio federal à CBTU é plenamente justificável já que ele garante o preço das passagens de trens e metrô das suas unidades bem abaixo do preço cobrado pelas empresas estadualizadas.

Algumas unidades cobram R\$ 0,50 pelo bilhete de trem, enquanto a CPTM de São Paulo cobra R\$ 2,90.

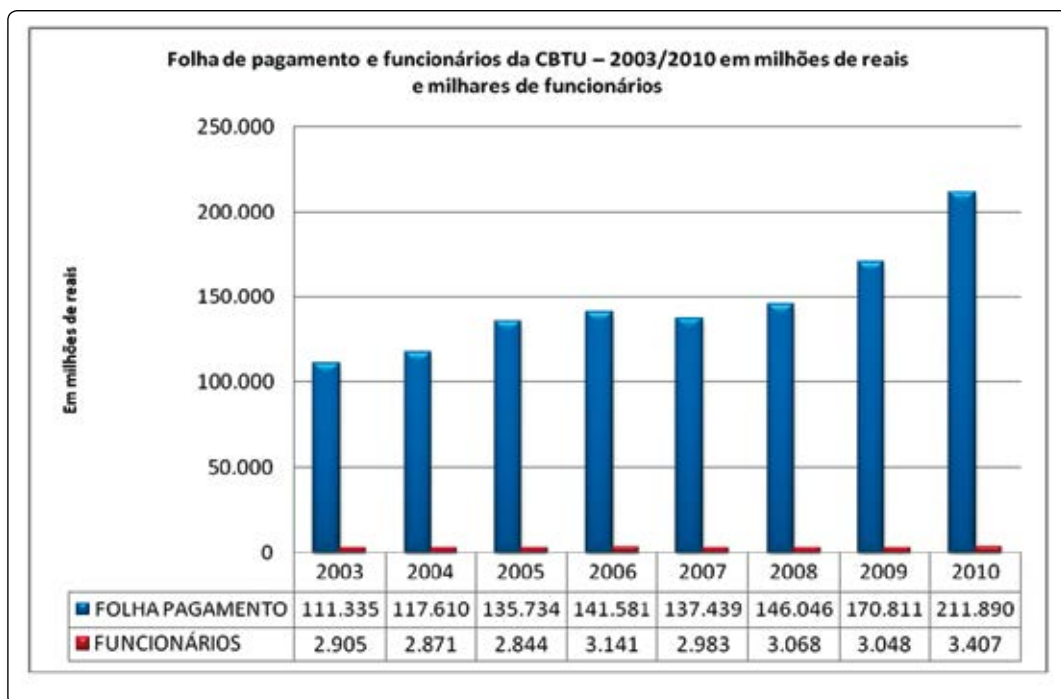
A empresa tem por volta de 3.400 funcionários.

Nos últimos oito anos, a CBTU cresceu o número de funcionários em 17%, enquanto o número de usuários cresceu 40% no mesmo período, como mostra o gráfico seguinte:



Fonte: relatórios anuais da CBTU, disponível em www.cbtu.gov.br

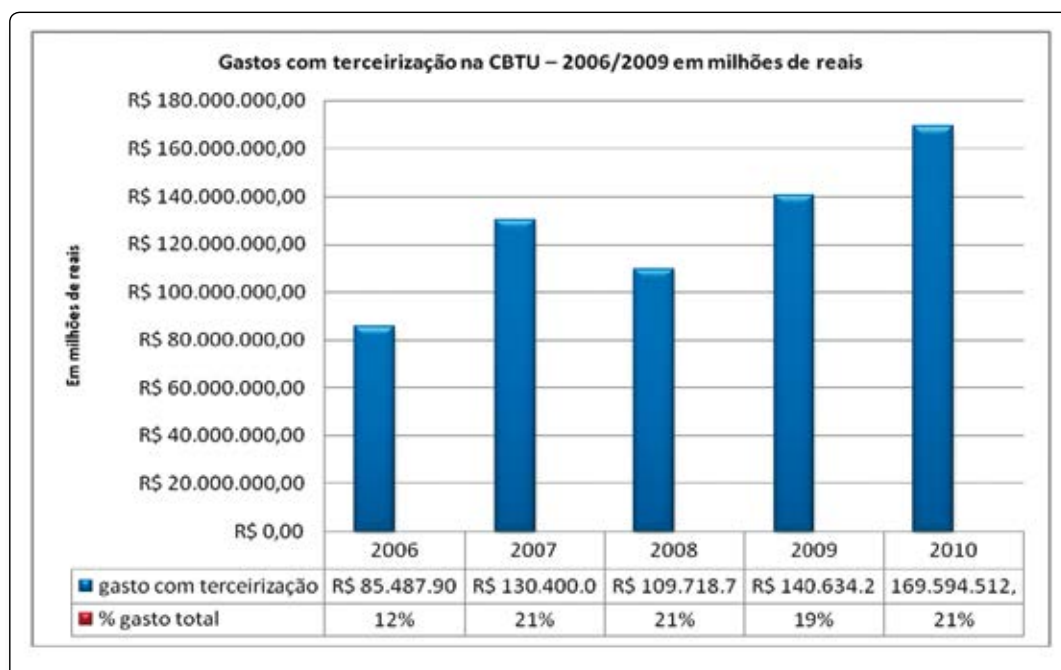
A folha de pagamento da CBTU cresceu 50%, entre 2003 e 2010, enquanto a inflação subiu 57% no mesmo período. Isto significa que, apesar de aumentar em 500 funcionários, os salários perderam para a inflação, demonstrando perda salarial importante.



Fonte: relatórios anuais da CBTU, disponível em www.cbtu.gov.br

Já o crescimento da remuneração da diretoria da CBTU foi de 53% entre 2008 e 2009, segundo informa o balanço da CBTU de 2010.

■ O CRESCIMENTO DOS GASTOS COM TERCEIRIZAÇÃO NA CBTU



Fonte: relatórios anuais da CBTU, disponível em www.cbtu.gov.br

A terceirização é utilizada pela direção da CBTU para precarizar a mão de obra e rebaixar salários. Os gastos com terceirização representam cerca de 20% do gasto total da companhia. Em alguns anos, chegou a ultrapassar a folha de pagamento da empresa.

As empresas terceirizadas superexploram seus funcionários, oferecendo péssimas condições de trabalho. Os sindicatos da CBTU denunciam que as contratações de trabalhadores terceirizados atingem até as atividades-fim da empresa e não se restringem a limpeza e vigilância.

Veja na tabela abaixo como se disseminou a terceirização da mão de obra na CBTU. Enquanto isso, a empresa se nega a abrir concurso público para contratação de mão de obra direta.

Funcionários diretos e terceirizados na CBTU - 2010 – total e por área

	Trabalhador direto	Terceirizado/contratado	% terceiros no total
Recife	1.371	1.158	84%
BH	721	1.134	157%
Natal	113	236	209%
João Pessoa	89	195	219%
Maceió	119	388	326%
Adm. Central	342	69	20%
Total CBTU	2.755	3.180	115%

Fonte: Relatório Anual da CBTU 2010, disponível em www.cbtu.gov.br - elaborado pelo ILAESE

Esta orientação da direção da CBTU está violando uma determinação do Tribunal de Contas da União (TCU), no Acórdão nº 2132/2010 Plenário do TCU, que determina a substituição do pessoal terceirizado, área finalística, por concursados.

O TCU determinou que as terceirizações só podem ser de serviços relacionados a atividade meio (serviço secundário, porém não

essencial à execução dos objetivos institucionais), serviço que qualquer um pode executar.

A determinação do TCU, de 2006, diz às empresas:

“Remetam ao DEST plano detalhado para substituição, num prazo de 5 (cinco) anos, de todos os trabalhadores

que se enquadrem nas situações relatadas no subitem acima por empregados concursados, em atenção ao art. 37, inciso II, da Constituição Federal, o qual deverá contemplar cronograma informativo sobre o número e o percentual de substituições previstas em cada ano”.

Este prazo está vencendo em 2011 e a CBTU está atrasada em acabar com a terceirização irregular. A direção da empresa está enrolando para não cumprir uma determinação do Tribunal de Contas da União.

■ A ESTADUALIZAÇÃO DA CBTU: SUCATEAMENTO E DEPOIS PRIVATIZAÇÃO

Socializar os investimentos e privatizar o lucro. Essa visão neoliberal é a que orienta o plano do Governo Federal de estadualização dos trens urbanos da CBTU. É o primeiro passo para o sucateamento e, depois, a privatização.

Aqui, novamente, se repetirá a socialização dos investimentos e a privatização dos lucros, como é o caso de todas as PPPs, onde o governo assume a modernização dos trens e ferrovias, salários e dívidas e deixa o filé para os empresários, que ainda contam com empréstimos a juros baixos do BNDES.

Vejamos nas palavras do próprio governo:

“Programa de Descentralização da Gestão dos Trens Urbanos”

Transferir os dez sistemas ferroviários urbanos operados pela União: CBTU (São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Recife, Fortaleza, Salvador, Natal, Maceió e João Pessoa) e Trensurb (Porto Alegre), respectivamente para os governos locais (Estado e/ou Municípios) onde se localizam.

Modelo da Lei 8.693/93

Promover a divisão da CBTU em empresas locais para a exploração do serviço de transporte ferroviário coletivo de passageiros nos Estados e Municípios onde os serviços são prestados.

As ações da União na CBTU são transferidas para os Estados e Municípios onde os serviços são realizados.

A União aprova projeto para recuperação do sistema, sua modernização e/ou expansão, com a contratação de empréstimo externo de organismo internacional, devendo tal fato representar a disposição firme de executar o projeto, no objeto e prazo ajustado.

A União responde pelos passivos, trabalhistas ou cíveis, contraídos até a data da transferência da empresa para o governo local, inclusive pendentes de decisão judicial.



Já temos alguns exemplos da estadualização dos trens urbanos que fracassaram. O mais evidente é o caso do metrô/trens urbanos de Salvador, onde o Ministério Público ingressou com uma ação judicial em dezembro de 2010 para que a Prefeitura de Salvador devolva, imediatamente, as gestões dos trens do subúrbio e a administração do Metrô

para a União e à Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU).

O MPF-BA concluiu que a prefeitura não dispõe de “experiência administrativa” e “capacidade financeira” para gerir o sistema ferroviário e metroviário da cidade.

Porém, a pior notícia relatada pelos procuradores é que a transferência

dos trens para a empresa municipal foi uma condição exigida pelo governo federal para liberar recursos financeiros para o Metrô da capital baiana.

As obras do metrô de Salvador já duram mais de 10 anos (é uma piada entre a população local) e há um sucateamento dos trens urbanos de passageiros.



Metrô de Salvador

Outro exemplo de PPP que se pretende implementar é a do Metrô de Porto Alegre.

O valor do investimento é previsto em R\$ 2,2 bilhões, sendo que R\$ 1,5 bilhão terá de vir do governo federal. São projetadas isenções fiscais de até R\$ 265 milhões.

A implantação seguirá o modelo de Parceria Público-Privada (PPP) com execução e gestão por uma

empresa privada, que aportará R\$ 323,54 milhões, recursos que serão ressarcidos pelo município em cerca de R\$ 300 milhões, após o começo da operação.

Trocando em miúdos, a empresa privada entrará com R\$ 23 milhões em uma obra de R\$ 2,2 bilhões, isto é, os empresários privados entrarão com 1% do total do investimento.

■ A ESTADUALIZAÇÃO E PRIVATIZAÇÃO DO METRÔ DE BELO HORIZONTE



Metrô de BH

A operação do metrô de BH é uma das mais produtivas da CBTU. Porém, há uma contradição, pois os investimentos minguaram desde 2003, caindo drasticamente de uma média de R\$ 57 milhões anuais, entre 1995 e 2003, para uma média de R\$ 27 milhões, entre 2003 e 2009.

Como comparação, basta ver que em Fortaleza, o Governo Federal aplicou R\$ 120 milhões ano, quatro vezes mais que em BH.

A proposta de PPP do Metrô de BH prevê que a União, ao transferir o sistema, repasse R\$1,7 bilhão para obras e fique com as dívidas trabalhistas. O Estado de MG entraria com recursos da ordem de R\$ 600 milhões. O parceiro privado arcaria com investimentos da ordem de R\$1,2 bilhão.

A partir do quarto ano

de operação, o concessionário privado estará ganhando dinheiro. Além disso, terá R\$ 600 milhões do governo estadual como “contraprestação pecuniária”. Seu investimento será de somente R\$ 600 milhões, que pagará com tarifas.

Parece piada de mau gosto quando o Ministro dos Transportes (agora ex-minis-

Curiosamente, o primeiro projeto de PPP para metrô do governo Dilma é o de BH. Veja a notícia veiculada por grande meio de comunicação de Minas Gerais:

“CBTU-METRO BH SERÁ PRIVATIZADO. A novela do metrô de Belo Horizonte deve, enfim, chegar ao fim com a liberação de R\$ 1,7 bilhão do Governo Federal para tirar do papel a Parceria Público Privada (PPP) que vai viabilizar a expansão e modernização do trem urbano. O sinal verde partiu da presidente Dilma Rousseff (PT) na semana passada.”

tro) do governo Dilma disse que o Governo Federal não possuía recursos suficientes para o Metrô de BH, e por isso foram buscar a alternativa da PPP.

O Sindicato dos Metroviários de BH informa que bastaria R\$ 3,8 bilhões para implantar as linhas 2 e 3 do metrô e resolver o problema de transporte de BH.

■ A ESTADUALIZAÇÃO DO METRÔ DE FORTALEZA

Desde que as operações do Metrô de Fortaleza foram estadualizadas em 2002, os investimentos federais aumentaram nos trens e metrô da cidade, já que o Governo Federal está investindo mais de R\$ 100 milhões por ano.

Mesmo depois de ser estadualizado o sistema, a CBTU continua pagando os salários dos funcionários do Metrô de Fortaleza (R\$ 11 milhões por ano).

Não se trata de criticar esses investimentos do governo no Metrô de Fortaleza. Ainda são insuficientes, pois continua precário. O questionável é a transferência do Metrô para o Estado no caminho de ser privati-

zado e o governo federal continuar bancando tudo.

De acordo com o presidente do Metrofor, Rômulo Fortes, *“Logicamente, nesse primeiro momento, nós deveremos operar o metrô da forma convencional, estatal. Mas*

posteriormente esse controle deverá ser repassado a uma operadora privada”, comentou em 3 de junho de 2011.

É isso que significam privatização, estadualização e PPP: “investimentos públicos, lucros privados”.



Metrô de Fortaleza

■ O SISTEMA METROFERROVIÁRIO DE SÃO PAULO

O Metrô de São Paulo tem 5 linhas, num total de 74,3 km. Transporta 4 milhões de usuários por dia.

É o metrô mais superlotado do mundo: transporta 10 milhões de passageiros por km de linha.

A CPTM, companhia de trens urbanos de superfície, atende 22 municípios da

Região Metropolitana de São Paulo, totalizando 260 km. Transporta 2 milhões de usuários por dia.

O sistema metroviário de São Paulo paga suas operações normais e ainda devolve aos cofres do Estado de São Paulo, os investimentos realizados na rede. Porém, o sistema está apresentan-

do muitos problemas. Entre 2007 e 2010, o sistema já registrou 35 panes.

Segundo a nova diretoria do Sindicato dos Metroviários de São Paulo isso acontece devido ao sistema estar saturado devido décadas de inanição. As peças, equipamentos e funcionários estão trabalhando no limite.

Os problemas resultam de uma combinação da redução de investimentos na rede metroviária com a superlotação: ambos os

problemas tendem a se intensificar nos próximos anos, gerando a crise do metrô.

Além disso, houve uma redução geral de funcioná-

rios diante do aumento de passageiros. O tensionamento da mão de obra está chegando a limites insustentáveis, gerando doenças ocupacionais de todo tipo.

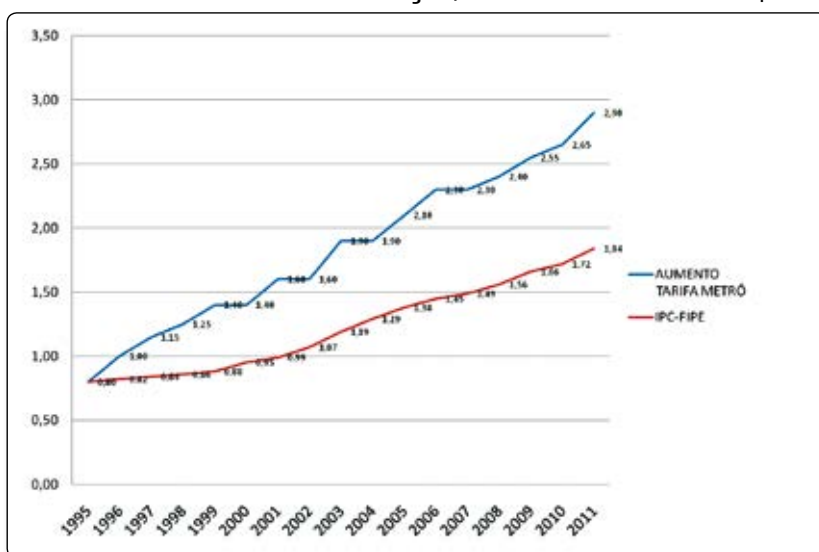


A nova Linha 4 do metrô de SP

O governo estadual utiliza um mecanismo maléfico, onde os usuários pagam, via tarifa, integralmente os custos da operação.

Entre 1995 e 2011, as tarifas subiram 263%, enquanto a inflação foi de 131%. A passagem hoje ao invés de ser R\$ 3,00 deveria ser R\$ 1,84. Cada usuário é roubado em R\$ 1,16 por passagem.

Tarifas do Metrô em SP x Inflação, de 1996 a 2011 – em R\$



O governo estadual e o Metrô abocanham quase R\$ 1 bilhão por ano. Isso representa todo o investimento que o governo estadual faz no Metrô de SP.

O mesmo faz o governo municipal de SP, onde as tarifas subiram 362%, enquanto a inflação foi de 131%. A passagem ao invés de ser R\$ 3,00 deveria ser R\$ 1,50. Cada usuário é roubado em R\$ 1,50 por passagem. Em 2007, os empresários do transporte e a prefeitura municipal garfaram mais de R\$ 3 bilhões.

■ PRIVATIZAÇÃO, MONOTRILHO E ARROCHO SALARIAL

As declarações do governo Alckmin reafirmam que a expansão da rede metroviária será feita através de PPP's. O governo anunciou a privatização, através de PPP, da Linha 5 (lilás) e das novas Linhas 6 (laranja) e 15 (branca).

Essa orientação privatista já resultou em nove mortos e gastos de R\$ 2,4 bilhões na Linha 4 Amarela, que é operada

por uma empresa privada (Via Quatro).

O Governo do Estado investiu 73% dos recursos, enquanto a empresa investiu somente 27% do total.

Agora, a nova moda é o monotrilho: tudo é rápido e fácil. Obra realizada a toque de caixa, para a Copa, para os ricos. São cinco consórcios disputando obras bilionárias.

■ AS OBRAS POLÊMICAS DO GOVERNO DILMA E DO GOVERNO ESTADUAL DO PSDB

O trem bala

Segundo engenheiros especializados, o tempo médio "porta a porta" gasto de avião entre SP e RJ é de quatro horas e 20 minutos. No caso do trem-bala, este tempo será de quatro horas e 25 minutos.

O valor que será gasto na execução do trem bala de São Paulo ao Rio de Janeiro é de cerca de R\$ 33 bilhões, dinheiro suficiente para construir 300 km de metrô nas

principais capitais do país ou 11 mil km de ferrovias para carga ou passageiros.

A obra será realizada para garantir lucros para as grandes construtoras (que repassarão os 10% aos sócios políticos) e multinacionais associadas.

O trem-bala contará com empréstimo de R\$20 bilhões do BNDES a juros baixos e



ainda R\$ 5 bilhões de doação do governo para o caso da demanda de passageiros ser menor que a projetada. Hoje, não seria o investimento mais adequado.

O monorilho

Boa parte da proposta de expansão do metrô em SP se dará através de monorilho e não com metrô subterrâneo.

Se prevê a construção das seguintes linhas de monorilho: Vila Prudente-Cidade Tiradentes, Jabaquara, Aeroporto de Congonhas e Morumbi e uma linha ligando a Estação Tamanduateí ao ABC.

O monorilho não é adequado para sistemas que necessitam de transporte de alta capacidade. É um sistema de média capacidade e serve somente como elo entre linhas.

O custo do quilômetro de monorilho sairá pelo dobro do que afirma o governo tucano e terá o mesmo preço de uma linha normal do metrô subterrâneo de alta



capacidade.

Os governos estadual (Alckmin) e municipal (Kassab) estão de olho nas eleições e a obra do monorilho é mais rápida e mais “vistosa”, podendo render mais dividendos eleitorais.

O monorilho foi refutado em Recife por especialistas, que foram unânimes em afirmar que não é o modelo mais recomendado para o

transporte de massa, além de ser mais caro.

O monorilho também foi suspenso em Manaus pelo Ministério Público Federal, que considerou a obra cara e com muitas irregularidades, o que tornaria a tarifa muita alta.

Em resumo, o monorilho é bonitinho apenas para turista ver os jogos da Copa de 2014.

Veículo Leve sobre Trilhos x Corredores Exclusivos de Ônibus

O Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) tem características semelhantes às de um metrô, mas opera em velocidades menores e com menos passageiros.

Enquanto uma linha de metrô transporta, em média, 60 mil passageiros por hora/sentido, um VLT, normalmente formado por dois vagões, transporta cerca de 30 mil.

O VLT não pode ser “O” sistema das cidades, porque ele é auxiliar ao sistema de alta capacidade. Sua implantação representa metade do custo do metrô e é próximo do valor do trem urbano modernizado.

Pode ser usado para substituir os ônibus nos corredores. Sendo todo elétrico, é mais econômico e menos poluente.

A maioria dos governos vai investir nos Corredores Exclusivos de Ônibus, com estações que permitem o pagamento da passagem fora dos veículos, os chamados BRTs.

Das 12 cidades-sedes da Copa de 2014, nove vão adotar o sistema, considerado de menor custo em relação a outros meios,

como o metrô e o VLT, e de construção mais rápida.

O VLT e BRT são soluções paliativas complementares do sistema metroferroviário de grande capacidade.

Os governos deveriam utilizar-se do pretexto da Copa para preparar um sistema de transporte baseado no metrô subterrâneo e nos trens urbanos, que já considere a previsão do cresci-



mento dos grandes centros urbanos.

Porém, arriscam realizar

obras de VLT e BRT para, daqui a quatro ou cinco anos, o sistema já estar saturado.

■ SOLUÇÕES PARA O SISTEMA DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E DE CARGA NO BRASIL

A população trabalhadora tem opinião sobre este assunto e os governantes deveriam atentar para este fato: para 88% da população a prioridade do governo deveria ser o transporte coletivo em oposição ao transporte individual (pesquisa realizada em SP pela ANTP).

Para solucionar a crise do transporte, as propostas da população são:

- 1º** Ampliar a rede de metrôs e trens
- 2º** Ampliar os corredores exclusivos para ônibus
- 3º** Fiscalizar o trânsito
- 4º** Construir mais vias e ruas (hoje é a prioridade número 1 dos governos tanto estadual quanto federal)

A ideia principal para resolver o problema dos transportes coletivos de massas passa, em primeiro lugar, por aplicar uma medida muito simples: o metrô e os trens devem ser os principais meios de transporte público. É assim nas cidades de Nova York, Londres, Paris e Tóquio, onde se combina uma vasta rede de trens subterrâneos e de superfície.

O centro do plano deve ser a integração metroferroviária nas capitais onde existem (a construção de metrôs e trens de superfície onde não existem) e a



reconstrução de uma vasta rede nacional de trens de passageiros regionais, que ligaria as grandes capitais e cidades médias do país, como havia na década de 1950.

Isso só é possível com

uma aplicação de 2% do PIB nos transportes, onde o grosso desta verba será dirigido para construir e recuperar a malha metroferroviária nacional, invertendo a matriz de rodoviária para ferroviária em 10 anos.

Partindo da elaboração do PNLT, do planejamento estratégico da Confederação Nacional dos Transportes e das propostas do Ministério dos Transportes, confeccionamos um Plano Quinquenal apoiado em três partes interligadas:



PRIMEIRA PROPOSTA:

TRIPlicAR A MALHA METROFERROVIÁRIA NAS GRANDES CIDADES


Atabela seguinte, elaborada pelo ILAESE, mostra um planejamento de investimentos para construção e integração de metrô e trens urbanos nos grandes centros metropolitanos do Brasil, com população superior a 500 mil habitantes (o que incorpora quase 40% da população brasileira).

A proposta faz uma equiparação das grandes cidades brasileiras ao estágio do metrô de Nova Iorque.

Hoje, a malha metroferroviária urbana brasileira está em torno de 958 km, distribuída em 13 cidades.

Pela proposta, se atingiria 37 cidades, aumentando em 1.452 km de linha metroferroviária. Se alcançaria um total de 2.410 km, portanto, quase triplicando a linha. O valor total deste investimento alcança a cifra de R\$ 174 bilhões.

Com um modesto gasto de R\$ 35 bilhões ao ano, durante cinco anos, se poderia equiparar a malha metroferroviária das principais cidades brasileiras à Nova Iorque, um dos sistemas de transportes de passageiros mais avançados do mundo.

 Município	km metrô/trem hoje	Expansão em km	Financiamento tt em R\$	dividido por 5 anos
São Paulo	321	174	R\$ 20.880.000.000,00	R\$ 4.176.000.000,00
Rio de Janeiro	267	11	R\$ 1.320.000.000,00	R\$ 264.000.000,00
Salvador	13	118	R\$ 14.160.000.000,00	R\$ 2.832.000.000,00
Brasília	42	71	R\$ 8.520.000.000,00	R\$ 1.704.000.000,00
Fortaleza	37	71	R\$ 8.520.000.000,00	R\$ 1.704.000.000,00
Belo Horizonte	28	77	R\$ 9.240.000.000,00	R\$ 1.848.000.000,00
Manaus	0	79	R\$ 9.480.000.000,00	R\$ 1.896.000.000,00
Curitiba	13	64	R\$ 7.680.000.000,00	R\$ 1.536.000.000,00
Recife	71	91	R\$ 10.920.000.000,00	R\$ 2.184.000.000,00
Porto Alegre	35	27	R\$ 3.240.000.000,00	R\$ 648.000.000,00
Belém	0	61	R\$ 7.320.000.000,00	R\$ 1.464.000.000,00
Goiânia	0	57	R\$ 6.840.000.000,00	R\$ 1.368.000.000,00
Campinas	0	48	R\$ 5.760.000.000,00	R\$ 1.152.000.000,00
São Luís	0	48	R\$ 5.760.000.000,00	R\$ 1.152.000.000,00
Maceió	32	9	R\$ 1.080.000.000,00	R\$ 216.000.000,00
Teresina	13	23	R\$ 2.760.000.000,00	R\$ 552.000.000,00
Natal	56	3	R\$ 360.000.000,00	R\$ 72.000.000,00
Campo Grande	0	35	R\$ 4.200.000.000,00	R\$ 840.000.000,00
João Pessoa	30	2	R\$ 240.000.000,00	R\$ 48.000.000,00
São José dos Campos	0	28	R\$ 3.360.000.000,00	R\$ 672.000.000,00
Ribeirão Preto	0	27	R\$ 3.240.000.000,00	R\$ 648.000.000,00
Uberlândia	0	27	R\$ 3.240.000.000,00	R\$ 648.000.000,00
Sorocaba	0	26	R\$ 3.120.000.000,00	R\$ 624.000.000,00
Aracaju	0	25	R\$ 3.000.000.000,00	R\$ 600.000.000,00
Feira de Santana	0	24	R\$ 2.880.000.000,00	R\$ 576.000.000,00
Cuiabá	0	24	R\$ 2.880.000.000,00	R\$ 576.000.000,00
Juiz de Fora	0	23	R\$ 2.760.000.000,00	R\$ 552.000.000,00
Joinville	0	23	R\$ 2.760.000.000,00	R\$ 552.000.000,00
Londrina	0	22	R\$ 2.640.000.000,00	R\$ 528.000.000,00
Porto Velho	0	19	R\$ 2.280.000.000,00	R\$ 456.000.000,00
Florianópolis	0	19	R\$ 2.280.000.000,00	R\$ 456.000.000,00
Santos	0	18	R\$ 2.160.000.000,00	R\$ 432.000.000,00
São José do Rio Preto	0	18	R\$ 2.160.000.000,00	R\$ 432.000.000,00
Macapá	0	18	R\$ 2.160.000.000,00	R\$ 432.000.000,00
Rio Branco	0	15	R\$ 1.800.000.000,00	R\$ 360.000.000,00
Vitória	0	14	R\$ 1.680.000.000,00	R\$ 336.000.000,00
Boa Vista	0	13	R\$ 1.560.000.000,00	R\$ 312.000.000,00
Total	958	1452	R\$ 174.240.000.000,00	R\$ 34.848.000.000,00

Elaboração do ILAESE, em base a valores fixados pelo governo e mercado. Realizado equivalência de 4,4 cm de trilhos por habitante, média de Nova York.

SEGUNDA PROPOSTA:

IMPLANTAR SISTEMA DE TRENS REGIONAIS, INTERLIGANDO CAPITALS COM GRANDES CIDADES DO INTERIOR

A proposta consiste em reconstruir a rede de trens regionais que une capitais e grandes cidades no interior dos Estados. Esta proposta está sendo discutida no Ministério dos Transportes (Eng.º Afonso Carneiro Filho) e foi elaborada pelo Coppe/UFRJ.

Se construiria 3.749 km de linha ferroviária, unindo 250 cidades médias. O custo total do investimento seria algo em

torno de R\$ 17,8 bilhões.

Esta proposta interligaria 250 cidades médias brasileiras. A execução de um plano deste calibre, apoiado nas demais propostas elencadas, permitiria a universalização do transporte público de passageiros.

Isso poderia ainda ser complementado com a mudança na estrutura do financiamento do transporte público, que hoje se baseia na cobrança de tarifas altas, ao contrário dos países

desenvolvidos.

Uma medida muito simples garantiria boa parte desta universalização: que os empresários paguem integralmente o custo da viagem dos seus funcionários.

O governo federal se responsabilizaria pela implantação e ampliação das redes metroviárias e ferroviárias em todo o país e depois aplicaria uma política de subsídio para o barateamento da tarifa.

TRENS REGIONAIS DE PASSAGEIROS

Tecnologia Proposta



TRENS REGIONAIS - CIDADES A LIGAR

São Cristóvão - Aracaju - Laranjeiras
Londrina-Maringá
Bento Gonçalves-Caxias do Sul
Recife-Caruaru
Campos- Macaé
BH-Ouro Preto-Lafaiete
Itajaí-Blumenau-Rio do Sul
Pelotas-Rio Grande
Campinas-Araraquara
Santa Cruz-Mangaritiba
Bocaiuva-Montes Calros-Janauba
São Paulo-Itapetininga
Conceição da Feira-Salvador-Alagoinhas
Codó-Teresina

Betim-Sete Lagoas
Joinville-Mafra
Ouro Preto-Viçosa
Barra do Piraí-Itatiaia
Cachoeira do Sul-Santa Maria
Cachoeiro do Itapemirim-Vitoria
Varginha-Cruzeiro
Campinas-Poços de Caldas
Cabedelo-Campina Grande
Santa Cruz-Mangaritiba
Santos-Jacupiranga
Luzânia-Brasília
Campo Grande-Miranda
Fortaleza-Sobras

3.749 km ao custo de 17.853.380.945,00

Elaboração do ILAESE, em base a proposta do Ministério dos Transportes

TERCEIRA PROPOSTA:

AMPLIAÇÃO DA FERROVIA DE CARGA



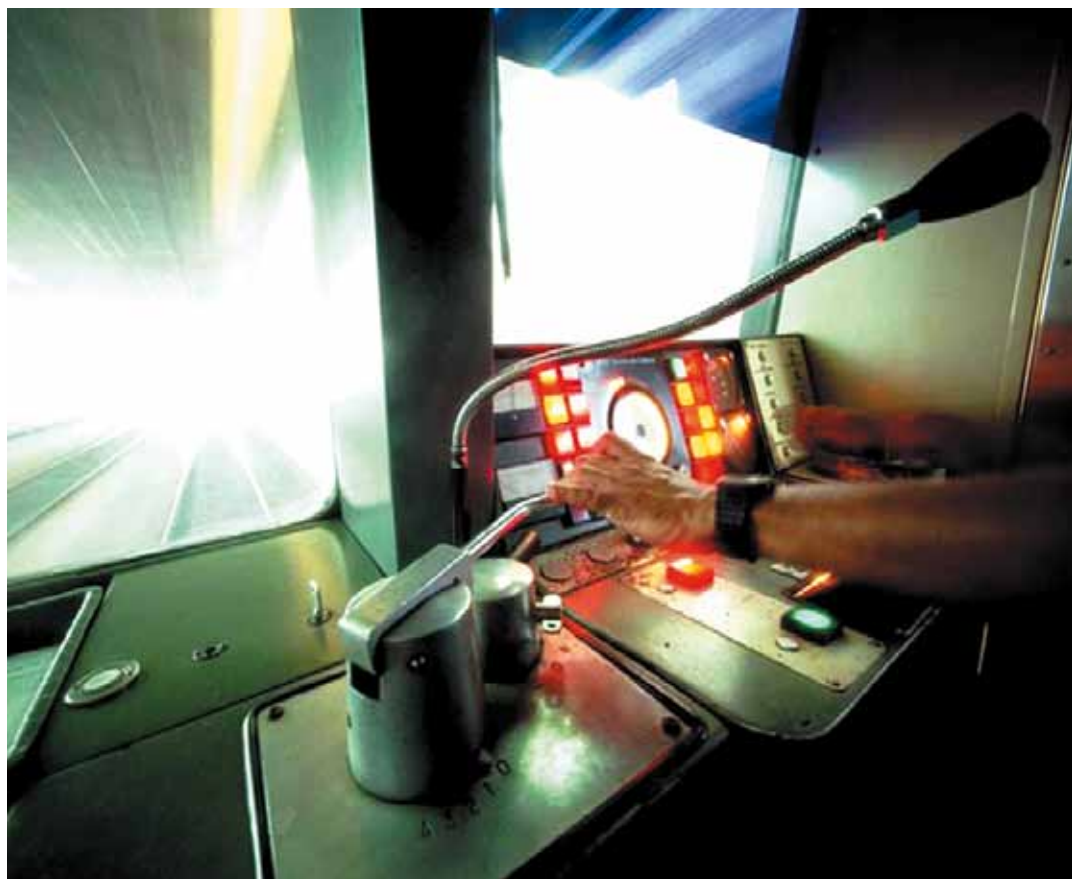
Ampliar a rede ferroviária de carga do país em 21 mil km, para alcançar o total de 50 mil km. Esta é a meta do PNLT do Governo Federal no que tange à ferro-

via de carga. O investimento alcançaria R\$ 70 bilhões.

O projeto do IPEA sobre o setor ferroviário de cargas diz que serão necessárias

141 obras de infraestrutura para melhorar a eficiência do transporte ferroviário de carga no Brasil. Elas custarão, ao todo, R\$ 77,8 bilhões.

■ O INVESTIMENTO NECESSÁRIO PARA MUDAR O MODAL RODOVIÁRIO



Defendemos que se utilize 2% do PIB por ano no setor de transporte, priorizando o transporte metroferroviário de massa. Isto significa R\$ 73 bilhões por ano.

O total do investimento necessário para as três propostas apresentadas é de R\$ 262 bilhões. Pode ser realizado com um plano quinquenal, portanto, gastando-se R\$

50 bilhões por ano, o que representa 1,4% do PIB. Ainda sobriaria 0,6% do PIB para outros gastos.

Para quem achar muito, o que o Brasil gastou em 2010, pagando juros da dívida pública, alcançou a soma bilionária de R\$ 675 bilhões. Quase 10 vezes mais do que se necessita para resolver o problema do transporte público no Brasil.

■ NOSSAS PROPOSTAS

- I** Pela reconstrução de uma empresa estatal de transporte, estatizando todo o complexo de transporte de passageiros e de carga. É um setor estratégico do país e não pode estar a serviço do lucro privado ou das decisões estaduais e municipais, de acordo com interesses políticos locais.

- II** Retomar todas as concessões ferroviárias e rodoviárias e desmontar as PPPs (Parcerias Público Privadas) em andamento. Pode se fundir a CBTU, TRENSURB, VALEC e RFFSA em uma única empresa estatal, responsável por todo o transporte urbano do país e sob controle dos sindicatos, trabalhadores e usuários.

- III** Campanha por 2% do PIB para os transportes, principalmente para o setor metroferroviário de passageiros.

- IV** Implantação de tarifa reduzida (social) para possibilitar acesso a população.

- V** Nenhum dinheiro público para o sistema privado, fim das PPPs e da terceirização. Abertura de concurso público imediato. Plano de Cargos e Salários nacional que retome a importância do setor metroferroviário no país, valorizando o profissional do setor.

- VI** Por um Plebiscito Nacional para decidir qual plano de transportes deve ser implementado no país, já que o tema dos transportes é um dos mais importantes para a população trabalhadora, que sofre com um transporte lotado, caro e de péssima qualidade.





Fenametro
Federação Nacional
dos Metroviários



Sindicato dos Metroviários de São Paulo

SINDI  METROMG

FILIADO A CUT E A FENAMETRO
SINDMETRO-PE
Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Metroviárias e Comércio do Estado de Pernambuco



SindMetrô/DF
Sindicato dos Metroviários do DF



SINDIMETRÔRS
Sindicato dos Metroviários do RS



SIMERJ
Sindicato dos Metroviários do Rio de Janeiro



Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias do Estado do Rio Grande do Norte



Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias do Estado de AL



SINDICATO DOS TRABALHADORES EM EMPRESAS FERROVIÁRIAS NO ESTADO DA PARAÍBA

Sindicato dos Metroviários do Piauí - Sindicato dos Metroviários de Fortaleza