

É hora de resistir! Precisamos derrotar a privatização

A Linha 4-Amarela do metrô já é privatizada e Alckmin já declarou que quer também entregar a Linha 5 para os empresários, inclusive o trecho que está em funcionamento. O objetivo do governador é privatizar todo o metrô e ele está “preparando” todas as áreas para isso. É preciso resistir! **É preciso resistir!**

Na Linha 4 não existem Operadores de Trem e tudo indica que os monotrilhos também não terão esses profissionais. O governo estadual já declarou que pretende acabar com os OTs nas Linhas 5 e 2 até o final deste ano, com a implantação do CBTC. É uma medida para preparar a privatização: cortar postos de trabalho, para depois entregar o metrô “enxuto” para a iniciativa privada.

Também para diminuir o efetivo, o governo está implantando o sistema SAP, que é um software administrativo que gerencia inclusive a parte de logística. Vários setores da Administração já estão sendo “enxugados” e, para cada serviço, o Metrô faz contrato específico.

Com relação às bilheterias, o

objetivo de Alckmin é privatizá-las, o que também provocaria diminuição dos postos de trabalho. Na manutenção está ocorrendo a contratação de empresas para a reforma de trens. O Metrô contrata mão de obra específica para cada serviço por meio das empresas fabricantes e diminui alguns tipos de manutenção feitos pelos próprios metroviários.

A segurança patrimonial do Metrô já é terceirizada e houve a pulverização dos postos de trabalho dos ASMs, com a consequente diminuição do efetivo em cada área. Um passo que facilita o fim de um corpo de segurança próprio.

O Comitê em Defesa do Metrô Estatal está realizando várias atividades contra a privatização. É muito importante a sua participação nelas. **Veja o calendário ao lado.**

Próximas atividades contra a privatização

- ➔ **5 a 9/10: Uso de adesivo da campanha**
- ➔ **8/10 (quinta-feira), às 15h, na estação Ana Rosa: Ato pela reintegração e contra a privatização**
- ➔ **8/10 (quinta-feira), às 18h, na Assembleia Legislativa: Audiência Pública organizada pelo deputado Raul Marcelo (PSOL).**
- ➔ **14/10 (quinta-feira), às 18h, no Sindicato: Reunião do Comitê em Defesa do Metrô Estatal**





2 **superlotação** **assédio**
quebras **atrasos** **aperto** **calor**
assédio **Enquan**

Linha 4: exemplo de “capitalismo sem risco”

A Concessionária ViaQuatro, que administra e opera a Linha 4, não tem o que reclamar do governo estadual (PSDB). O governo paga 80% dos custos da obra e o restante foi financiado pelo BNDES em 30 anos, tendo o Estado como avalista, e acabou de fazer um empréstimo para finalizar as obras. A tarifa da Linha 4 é reajustada anualmente e a diferença é paga pelo Metrô

A notícia mais recente sobre a Linha 4-Amarela do metrô é que a Assembleia Legislativa de SP aprovou um empréstimo junto ao Bird para concluir a Fase 2 da linha. Bird é a sigla de Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento e o valor do empréstimo é de 210 milhões de dólares. É mais uma “ajuda” à Concessionária.

A Linha 4 é a primeira linha de metrô fruto de uma Parceria Público-privada (PPP) entre o Estado e o consórcio ViaQuatro - que tem a empresa CCR como dona da maioria do capital social. A estimativa do custo total da linha é de 3,8 bilhões de reais, sendo que 80% serão custeados pelo governo do Estado. O consórcio deve operar a linha por 30 anos.

Iniciada em 2004, a previsão de entrega de todas as onze estações desta linha era o ano de 2012. Mas, sete anos depois, em 2011, foram entregues somente as primeiras estações da primeira etapa, Butantã e Luz.

Acidente

Em 12 de janeiro de 2007 aconteceu o maior acidente da história do metrô paulista. Durante a construção da estação Pinheiros, o buraco de acesso às obras, que tinha 40 metros de diâmetro quase dobrou de tamanho, engolindo casas, carros

e um micro-ônibus que passava. Sete pessoas morreram e até hoje ninguém foi julgado pelas mortes.

Por causa do atraso nas obras das outras estações, em janeiro deste ano o Metrô acionou o consórcio espanhol Isolux Córstan-Corviam pela demora no andamento das construções. O ritmo das obras não foi retomado e Alckmin rescindiu contrato com o consórcio e resolveu abrir uma nova licitação para a realização das obras que ainda não foram iniciadas.

O resumo do “caso” é esse: o governo arca com a maior parte do custo da obra (o restante, 20%, fica por conta do BNDES), contrai empréstimo para finalizar a construção e a ViaQuatro administra a linha sem ter qualquer espécie de prejuízo. O Metrô paga o reajuste anual da tarifa, que é garantido em contrato. Também há uma garantia contratual relativa à quantidade de pessoas. Ou seja, se transportar menos, o Estado tem de pagar o restante. Alckmin oferece à ViaQuatro um “capitalismo sem risco”.

E, enquanto, as estações prometidas não são inauguradas, os usuários terão de esperar (até quando?) para usar o serviço. Enquanto isso, a ViaQuatro vai muito bem.



Atrasos nas obras da Linha 4 – Amarela fazem governo de SP rescindir contrato com consórcio responsável pela construção. Na foto: Estação Vila Sônia

Metrô autoriza novo túnel

O Metrô autorizou a ViaQuatro a elaborar projeto para um novo túnel que ligará as estações Consolação, da Linha 2–Verde, e Paulista, da Linha 4–Amarela. Quem passa pelo túnel existente sabe da dificuldade que é passar de uma estação a outra devido à aglomeração de pessoas.

A obra deve durar dois

anos mas ainda não há data para que ela comece. Também não há definição de quem irá tocar a obra, se vai ser o Metrô ou a ViaQuatro. Caso seja a concessionária, de qualquer forma o Metrô teria que reembolsá-la visto que esta obra não estava no contrato. Esta é uma clara demonstração da falta de planejamento.

*Por tudo isso,
participe!*

AUDIÊNCIA

CONTRA a PRIVATIZAÇÃO



tarifa alta insegurança
sucateamento falhas aberto
to isso... atrasos

Monotrilho é sinônimo de atrasos e irregularidades



O monotrilho faz parte do Metrô (empresa estatal). Mas as obras estão sendo feitas pela iniciativa privada e sem a fiscalização da empresa. Isso causa atrasos consecutivos, gastos excessivos, acidentes com mortes e mais uma série de prejuízos à população

Veja alguns exemplos do atraso e gastos do monotrilho

Linha 17 – Ouro (ligando Jabaquara com Paraisópolis): Prometidos 44,4 Km

Linha 15 – Prata (ligação entre Vila Prudente e Cidade Tiradentes): Prometidos 26,6 Km / Entregues as estações Vila Prudente e Oratório com 2,9 Km.

Obras do monotrilho paralisadas

Você se lembra como era o metrô quando o governo estadual, que tinha o governador José Serra à época, anunciou a construção da Linha 15 - Prata e Linha 17 - Ouro, o monotrilho, há 7 anos atrás? Não é muito diferente da realidade atual, afinal ao longo destes anos muito pouco avançou.

A previsão dada era de que o monotrilho da Linha 15 - Prata, que prevê a ligação entre a Vila Prudente e Cidade Tiradentes, atendesse diariamente 550 mil pessoas. Já no caso da Linha 17 - Ouro, passando pela zona sul dos bairros de Jabaquara e Paraisópolis, deveria atender 252 mil usuários por dia. No entanto esse número não passa de mil usuários todos os dias.

Até o momento foram entregues apenas duas estações (Vila Prudente e Oratório), o que contabiliza 2,9 quilômetros. 6 das 17 estações previstas para o monotrilho da zona leste estão congeladas, sem previsão para o início

das obras. No caso do monotrilho da zona sul 10 das 19 estações prometidas estão totalmente congeladas. Agora as previsões de conclusão das estações que estão em obras são para 2018.

Relatório apresentado no dia 30/9, após ter sido realizada auditoria pelo TCU (Tribunal de Contas da União), aponta irregularidades no contrato que gerou o projeto da Linha 17 - Ouro já que não tinha projeto básico nem orçamento quando foi feita a licitação.

Acidente

Em junho de 2014 o operário Juraci Cunha dos Santos morreu no local de trabalho após a queda de uma viga em trecho da Linha 17, na Avenida Washington Luis. O Ministério Público do Trabalho (MPT-SP) já havia feito a denúncia que gerou o inquérito, obrigando o Consórcio AG/CR Almeida a pagar uma multa de R\$ 400 mil.

CIA PÚBLICA

Quinta -feira, 8/10, às 18h, na Assembleia Legislativa

Dilma e Alckmin seguem o caminho de entrega do patrimônio público

Apresentadas por governos e empresários como saída para as crises, as privatizações têm apenas como finalidade a entrega de recursos públicos à iniciativa privada, que visa exclusivamente o lucro. A onda das privatizações começou nos anos 1980 e ganhou força em 1990 com o Programa Nacional de Desestatização (PND), quando a partir da entrega do setor siderúrgico, com a venda da Usiminas, abriu para uma série de setores como serviços, geradoras de energia, ferrovias, telecomunicações e abastecimento. Lembramos aqui alguns casos que ficaram marcados e os metrô que estão hoje mira da privatização por Alckmin (SP) e Dilma (Belo Horizonte e Porto Alegre)



Metrô do RJ

O Rio de Janeiro dá o (mau) exemplo de como as privatizações afetam a realidade de população e dos trabalhadores. A sua operação foi entregue totalmente para o consórcio Opportrans e Cometrans, em 1998, e posteriormente ao Metrô Rio.

O Metrô do RJ acumula falhas, tem tarifa alta (R\$ 3,70) e uma grande rotatividade de trabalhadores. Com a falta de investimentos, sua expansão praticamente não avança.

Sabesp

Um dos casos emblemáticos ocorre na gestão dos recursos hídricos e traz à tona uma das

maiores crises da falta de água no estado. Em 1994 a Sabesp abriu suas ações para a iniciativa privada. Em 2002 a empresa fez sua “oferta pública inicial” na Bovespa, passando a ter ações listadas na Bolsa de Valores de Nova York. Assim os grandes empresários tomaram o controle de grande parte das operações e da gestão de nossa água, agora visando cada dia mais a remessa de lucros.

Ao longo dos últimos 20 anos uma sequência de governos do PSDB (Mario Covas, José Serra e Geraldo Alckmin) demarcaram a falta de investimentos na captação de águas, recuperação de rios e mananciais e redução de perdas. Para se ter uma ideia, empresa que no final dos anos

1970 previa a redução das perdas por vazamentos para 20% chegou em 2015 com esse índice na casa dos 36%.

Mesmo após tantas denúncias e a grave crise da falta água, o governador Alckmin foi agraciado com um prêmio pela gestão de recursos hídricos na Câmara dos Deputados. Seguimos na luta pela gestão pública estatal que atenda a população do estado.

Setor elétrico

Na lista das empresas que foram leiloadas nos anos 1990 estão as distribuidoras de energia elétrica. A justificativa utilizada era de modernização deste setor. Promessas que foram enganosas!

Desde 2006 podemos

observar uma tendência de declínio dos indicadores de qualidade dos serviços. A AES Eletropaulo acumula multas por irregularidades detectadas, obstrução de fiscalização e falhas generalizadas de manutenção.

Metrô de SP, Porto Alegre e Belo Horizonte

Apesar de todos de prejuízos causados à população, Alckmin investe com tudo na privatização do metrô de SP e Dilma quer a todo custo dar o mesmo destino aos metrô gaúcho e mineiro. Por isso, nossa luta contra a entrega do patrimônio público deve ser fortalecida.

“Privataria tucana”: escândalo de corrupção no Brasil

Os meios de comunicação, com seu total apoio às privatizações, foram também responsáveis pelo prejuízo provocado ao povo brasileiro

O país teve um prejuízo de pelo menos R\$ 2,4 bilhões com as privatizações do patrimônio público dado a preço de banana a grandes corporações privadas, durante o governo FHC, em seus dois mandatos consecutivos (1995-2003). A estimativa foi feita pelo jornalista Aloysio Bondi em seu livro “O Brasil Privatizado”, que teve uma segunda edição em 2014.

As privatizações da mineradora estatal Vale do Rio Doce, em 1997, e do sistema Telebrás, em 1998, foram as mais emblemáticas e vultosas. Além de as empresas terem sido subavaliadas, foram entregues com dinheiro em caixa aos que as arremataram em leilões. É como alguém vender uma casa com dinheiro no cofre.

A análise de Biondi expõe a importância crucial dos meios de comunicação para criar a indiferença ou mesmo incitar o apoio da população à venda desenfreada das estatais, feita por aquele governo: “sem sombra

de dúvida, os meios de comunicação, com seu apoio incondicional às privatizações, foram um aliado poderoso. Houve a campanha de desmoralização das estatais e a ladainha do ‘esgotamento dos recursos do Estado’”.

FHC é do mesmo partido que Serra e Alckmin, os chamados “tucanos”, que agora querem privatizar o metrô. É um processo diferente das privatizações dos anos 1990. Alckmin utiliza a palavra “concessão”. Na prática, significa a mesma coisa: entregar o patrimônio público às grandes empresas, com prejuízo para a população, aumento da tarifa, queda no atendimento e demissões.

Além do livro de Biondi, outra publicação, “A Privataria Tucana”, de Amaury Ribeiro Jr, mostra a realidade dos bastidores da política e do empresariado brasileiro, juntos para roubar dinheiro público.