



SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE REGISTRO E REDAÇÃO PARLAMENTAR

REUNIÃO

31/05/2023 - 16ª - Comissão de Assuntos Sociais

O SR. PRESIDENTE (Humberto Costa. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PE. Fala da Presidência.) - Havendo número regimental, declaro aberta a 16ª Reunião, Extraordinária, da Comissão de Assuntos Sociais da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 57ª Legislatura.

A presente reunião atende ao Requerimento nº 35, de 2023, da CAS, de minha autoria, para a realização de audiência pública destinada a debater a precariedade do sistema metroviário do Recife.

Informo que a audiência tem a cobertura da TV Senado, da Agência Senado, do Jornal do Senado, da Rádio Senado e que contará com os serviços de interatividade com o cidadão: Ouvidoria, por meio do telefone 0800 0612211 e e-Cidadania, por meio do portal www.senado.leg/ecidadania, que transmitirá ao vivo a presente reunião e possibilitará o recebimento de perguntas e comentários aos expositores via internet.

Estão presentes, participando desta audiência pública: o Sr. Manoel Messias, que é o Vice-Presidente da Fenametro-DF; o Sr. Edson Santos, Vice-Presidente da Fenametro-RS; Jorge Luiz, Presidente do Sindicato dos Ferroviários no Estado do Rio Grande do Norte; Gláucia Ferreira, Diretora de Comunicação do Sindmetro-PE; Jonas Marôpo, da Diretoria de Saúde do Trabalhador do Sindmetro-PE.

Vão participar na condição de expositores e debatedores: Adriano Lucena, que é o Presidente do Conselho Regional de Engenharia e Agronomia de Pernambuco; Luiz Soares de Oliveira, Presidente do Sindicato dos Metroviários de Pernambuco; Eloísa Basto Amorim de Moraes, Presidente do Sindicato dos Engenheiros de Pernambuco; José Inocêncio de Andrade Araújo, Gerente Operacional de Recursos Humanos da Superintendência da Companhia Brasileira de Trens Urbanos de Recife; Antônio Maria Espósito Neto, Diretor de Regulação da Mobilidade e Trânsito Urbano no Ministério das Cidades; Arian Bechara Ferreira, Chefe do Departamento de Estruturação de Projetos do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social.

Fizemos também, ainda que tenha sido no dia de ontem, um convite para uma representação do Governo do Estado de Pernambuco. Não sei se eles tiveram oportunidade de sugerir alguém e se vão acompanhar aqui no remoto, mas está inteiramente aberto.

Além disso, eu fiz um convite ao nosso prezado Senador Fernando Dueire, que, além de ser funcionário do sistema CBTU, é Senador de Pernambuco pelo MDB, uma pessoa que está trabalhando muito à frente de toda essa mobilização, para que nós possamos ter uma solução para a situação do metrô de Recife, tanto do ponto de vista do movimento, a fim de que nós possamos debelar a continuidade desse processo de sucateamento que existe, como também lutando para que nós tenhamos os investimentos imediatos para que possamos interromper isso e retomar o funcionamento normal, e também discutindo, como todos nós, recursos para a expansão do metrô e fazendo o debate, que é também muito relevante, sobre a questão de qual é a modelagem adequada para o metrô do Recife.

Como hoje é um dia muito agitado aqui no Senado, no Congresso Nacional, eu queria dar inicialmente a palavra ao Senador Fernando Dueire, para que ele possa discorrer...

Hoje são quantos minutos? Quantos minutos são hoje? (*Pausa.*)

V. Exa. tem tempo livre e depois nós retomaremos, dando a palavra aos componentes da nossa mesa.

Muito obrigado, Senador.

O SR. FERNANDO DUEIRE (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - PE. Para expor.) - Presidente, amigo, Senador Humberto Costa, que integra a nossa bancada no Senado e com quem nós temos sempre uma articulação em favor do Brasil e de Pernambuco, nós conversamos sempre sobre os assuntos de Pernambuco, que nos unem de uma maneira definitiva e derradeira, e sempre tratamos de assuntos do país, relevantes para o país. Senador Humberto, que minhas primeiras palavras sejam para elogiar a iniciativa de V. Exa. em marcar este encontro, em fazer com que nós pudéssemos e possamos ter aqui um fórum de debates para uma ferramenta tão importante como é o metrô do Recife, para a mobilidade, para os tempos e movimentos do cidadão pernambucano, que precisa otimizar sua questão de deslocamento na região metropolitana do Recife.

Minha história com o metrô, Presidente Luiz Soares de Oliveira, começa em 1984, onde eu ingresso em outubro, no dia 10 de outubro, na empresa, no então Consórcio do Trem Metropolitano do Recife, que depois se transformou em CBTU. Portanto, se nós fizermos uma retrospectiva histórica para o ano, eu estou completando 40 anos de aproximação com o sistema e de dedicação ao sistema.

No início, eu me envolvi muito no sistema financeiro e no sistema de arrecadação. Quis o destino que, depois de 10 anos decorridos desse período, eu assumisse a superintendência de trens urbanos, que naquela época, Senador Humberto Costa, era do Nordeste, não se findava em Pernambuco, mas tinha responsabilidade com Alagoas, com o Rio Grande do Norte e com a Paraíba - eram quatro sistemas. E trabalhamos, depois desses dez anos como superintendente, numa perspectiva nova, em que nós construímos a condição de uma nova expansão do metrô para a Linha Sul e até para Camaragibe, dentro de uma lógica de integração de transporte.

A cidade do Recife é uma cidade com 218km². É uma cidade segregada por 99 canais - o Senador Humberto conhece bem a cidade do Recife -, camboas, riachos, fora o Rio Capibaribe e o Rio Beberibe. Então, é uma cidade segregada por todo, eu diria, esse desenho que dificulta a mobilidade; não há como não dificultar a mobilidade.

O que acontece basicamente? A concepção do metrô foi aquilo que se tem de mais moderno do ponto de vista de conceito de intermodalidade. Uma cidade com esse tipo de característica teria que ter uma racionalidade na integração do seu sistema para fazer com que um eixo pudesse, abastecido pelo sistema ônibus, ter condição de chegar a vários pontos da cidade.

A cidade, antes radioconcêntrica com as perimetrais, teve uma condição de eficiência para que a mobilidade pudesse acontecer, e, sobretudo, a presença do metrô do Recife trouxe uma contribuição sem tamanho para esse desenho entre radiais e perimetrais.

Nós tínhamos, naquele momento, inicialmente, em 1984, uma frota que se formou em torno de 25, que nós chamamos de TUEs, que são os Trens Unidades Elétricas. Depois, com a expansão do sistema, nós conseguimos agregar mais 10 trens e, portanto, ficamos, entre 25 e mais 15 trens, com a frota de 40 equipamentos. E esses equipamentos são muito importantes, fundamentais, porque para a integração, inclusive, é preciso que haja certos intervalos no horário de pico, para que ele recepcione aqueles que estão vindo no sistema ônibus e possam dar vazão aos usuários com relação aos mais diferentes pontos da cidade.

O que acontece?

Senador Humberto, o senhor é muito conhecedor da cidade do Recife, do Estado de Pernambuco. Outro dia, eu fui ao seu gabinete, e a primeira coisa que o senhor fez, quando eu cheguei ao seu gabinete, foi dizer: "E o metrô? Como é que nós vamos tratar o metrô? Qual é a estratégia do metrô? Eu já tenho um bocado de coisa - ele me disse - aqui na cabeça, mas estou querendo dividir com você para ver como é que a gente sai dessa encruzilhada". E ele tinha razão e tem razão.

E vocês do sindicato, do qual, inclusive, faço parte, sou sindicalizado...

Nós hoje vemos, de janeiro para cá, que nós tivemos uma média de dez veículos novos matriculados no Estado de Pernambuco, metade deles na região metropolitana do Recife, numa cidade segregada, como a que nós sabemos, conhecemos, nos movimentamos nela, e os carros antigos não saem. Então, nós estamos chegando a um processo de colapso na mobilidade, no qual, de repente, se não fossem as faixas exclusivas para ônibus, nós teríamos alguma coisa em torno de 6km de velocidade comercial, que é uma pessoa andando numa calçada e em um passo firme para frente.

A verdade é que hoje, na área operacional, daquela antiga frota de 40, nós temos 16, e daqueles intervalos para a gente recepcionar os usuários de ônibus, em que antes nós chegávamos a um pico entre intervalos tanto de saída quanto de entrada das estações, nós tínhamos alguma coisa em torno de cinco minutos - às vezes, até baixávamos um pouco isso -, nós estamos indo para dez minutos e com risco, porque os equipamentos estão quebrando.

Então, Senador Humberto Costa, com os sistemas desatualizados, com as estações degradadas, com a manutenção com muita dificuldade de peça, porque peça de metrô não é uma peça que você vai e compra porque está numa estante de

estoque, elas precisam de encomenda, elas precisam de planejamento. Tem peças as quais a gente entra na fila na verdade para comprar, sendo fornecedores brasileiros ou até mesmo estrangeiros.

A verdade nua e crua é que o metrô vem funcionando graças ao empenho, à dedicação, à diligência dos funcionários do metrô. Esse pessoal tem se virado - o nome é esse - para tirar peça de um trem para colocar no outro, para varar a madrugada e fazer... Antigamente, tinha uma grande manutenção preventiva, hoje a manutenção praticamente é corretiva, porque eles não dispõem das condições para isso.

O senhor esteve, Senador, algumas vezes já, com o Ministro Jader Filho, Ministro das Cidades. O Senador, Presidente, sempre me atualiza quando está lá com o Ministro, conversa. Nós fazemos um trabalho articulado, e é importante dizer que a Senadora Teresa Leitão está nisso. A Senadora está bem comprometida com esse tema. Ela não está aqui, o Senador Humberto sabe bem, por causa de um outro compromisso na área de educação que ela assumiu anteriormente.

O metrô, mais do que nunca, tem a necessidade de estar presente na cidade do Recife e precisa ser atualizado. Todos nós sabemos e estamos trabalhando muito com relação a isso. Mas, Senador Humberto, o senhor falou há pouco, e com toda razão, buscando também um representante do Governo do estado.

Nós estamos trabalhando num território metropolitano. E eu percebi, pelo menos até agora, que não se identificou...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. FERNANDO DUEIRE (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - PE) - Ah! Então, vai entrar? Graças a Deus que entre porque o metrô precisa viver esse ambiente metropolitano. Ele precisa estar completamente integrado com o sistema metropolitano.

Então, eu gostaria de deixar muito claro que eu tenho falado com o Senador Humberto e tenho dito: "Senador Humberto, não vamos trabalhar em modelo, vamos trabalhar em investimento, porque, como num modelo há correntes para um caminho e há correntes para outros caminhos, para a gente não ficar engasgado, vamos pensar num investimento". E o investimento, seja por um caminho, seja por outro, vai ser fortemente impactado por recursos públicos diretos da União, do Tesouro Nacional.

Então é muito importante que a gente vá buscar esse entendimento, mas não o coloque como uma preliminar, como inicial, senão vamos ficar engasgados nesse tipo de discussão e nos afastando do que é mais importante, que é o recurso.

Os recursos, os valores não estão bem definidos - uns falam em 1 bilhão, outros falam em 1,5 bilhão, outros falam em 1,250 bilhão. Mas não são recursos, Senador Humberto - e a gente tem conversado sobre isso - que precisam ser gastos imediatamente. Esses são recursos que estão num calendário, até porque, se esses recursos estivessem à disposição, nós não teríamos condição de fazer essa inversão plena e total em curto espaço de tempo. Mas eles precisam estar postos e disponíveis dentro de um calendário de um ano, de dois anos.

E é preciso...

Olhem, a CBTU nacional tem competência. Ela tem mostrado que tem competência. Junto com os funcionários do metrô, eles dispõem de competência para esses investimentos. Nós poderíamos começar esses investimentos e depois entrar no tema do modelo, até com mais propriedade, conhecendo aquilo que ficou de fora nesses investimentos e verificando a questão fundamental, que é a questão inclusive da tarifa.

A tarifa hoje não é uma tarifa razoável, do ponto de vista dos custos do metrô, mas se o sistema ônibus é subsidiado pelo condomínio posto pelo Governo do estado, nós estamos economizando, através de um corredor de via fixa, pavimento, limpeza pública, iluminação pública, segurança. Nós temos ali coisas com que o ônibus, o sistema de ônibus termina tendo benefício, e o sistema de metrô não tem, pois tem que tratar de sua capinação, de sua segurança, de sua iluminação e de sua energia de tração praticamente sozinho, com subsídio diretamente da União.

Então, Senador, meu caro e dedicado Presidente Luiz, que tem batalhado constantemente junto com os demais membros do sindicato, aos nossos colegas da manutenção e da operação do metrô, a eles cabe render todas as homenagens, mas eles não conseguem mais sozinhos, sem um aporte da União e sem esses investimentos fazer esse meio de campo que eles têm feito, inclusive com máquinas à noite, corretivas, que são fundamentais e estão completamente sucateadas.

A parte de sucateamento vai de sistemas a material rodante, à via permanente, ao sistema de controle, à manutenção e à própria operação do sistema. Então, nós estamos muito dedicados, e digo isso inclusive aos que aqui estão remotamente - o Senador Humberto, nosso Presidente aqui, já colocou isso -, mas nós estamos aqui numa barricada de resistência, o Senador Humberto Costa, a Senadora Teresa Leitão e eu aqui, somando-me a eles, para trabalharmos incessantemente com relação à recuperação do metrô e ao aporte de investimentos. Presidente Luiz, eu lhe digo, pela experiência vivida, pelos 40 anos que tenho de metrô, pelos cargos públicos que ocupei, que não foram poucos, que a gente precisa ter uma hierarquia na discussão dos processos. E a hierarquia agora, para nós não nos atrapalharmos nessa prioridade, que é a

prioridade de todas as prioridades, é o investimento. A gente tem que focar e buscá-lo. No momento adequado nós vamos falar sobre o modelo. E vocês não vão estar sozinhos. A representação de Pernambuco aqui nesta Casa vai estar firme. O Senador Humberto Costa tem livre trânsito no Palácio do Planalto e tem a confiança do Presidente Lula, assim como a Senadora Teresa Leitão. E eu estou aqui me somando a eles nessa barricada.

O metrô do Recife é uma ferramenta preciosa, é um patrimônio dos pernambucanos. Agora, precisa também de uma presença muito forte do Estado de Pernambuco, pela competência metropolitana que o Estado de Pernambuco tem, sobretudo na área de transporte urbano.

Senador Humberto, eu que agradeço muito a oportunidade de o senhor estar me facultando a palavra. Realmente hoje é um dia de muitas atividades aqui. Nós temos um conjunto de comissões instaladas. Eu vim agora de outra, Senador, sobre estradas federais, mas agradeço muito, não só a deferência e a providência do Senador Humberto Costa em promover esse encontro, como agradeço a provocação do sindicato em estar permanentemente indo buscar esse tema.

Não é fácil. Às vezes a gente pensa que as pessoas não estão ouvindo, mas a gente precisa insistir, ser teimoso, a gente precisa bater nisso. Nós dedicamos boa parte de nossa vida a isso. Nós somos transporteiros, transporteiros urbanos, e precisamos aí de um apoio. Eu tenho percebido que há um movimento do Crea, que chega em boa hora, da sociedade civil organizada, que vem se somar a esse esforço lá em Pernambuco.

Agora nós estamos atentos aqui e o Senador tem trocado figurinhas também com a bancada estadual... Perdão, federal, os Deputados Federais. E o Deputado João Paulo, falando em Deputado Estadual, tem tratado da Transnordestina, e é hora também de puxar a questão do metrô, já que é ferrovia, para que a gente possa ter uma discussão bem ampla e eficiente para que a população - porque quando eu digo o metrô, é a população, é a sociedade, são os usuários do metrô - receba aquilo que merece.

Muito obrigado, Senador Humberto Costa.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Costa. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PE) - Muito obrigado, Senador Fernando Dueire, que tem sido um lutador incansável para nós solucionarmos essa problemática do metrô da cidade de Recife.

Eu agradeço a sua presença e as suas palavras.

Quero dizer a V. Exa. que, no dia de hoje, eu estou apresentando a esta Comissão, na nossa reunião ordinária, uma proposta de realização de uma diligência, por parte da Comissão, ao Metrô de Recife. Nossa ideia é que possamos visitar as instalações do metrô, vivermos ali o drama da população que utiliza o metrô, e que o pega nas estações sempre superlotadas e também conhecermos a situação da manutenção, enfim.

Vamos tentar levar a nossa bancada completa de Senadores e chamar alguns Deputados também, e podemos fazer uma audiência pública no Estado, talvez na Assembleia Legislativa, para que possamos discutir, porque, neste momento em que os recursos são poucos, infelizmente, é a lei de quem grita mais alto, de quem se mobiliza, não é? E, dada a gravidade da situação de Pernambuco, nós temos que nos mobilizar.

Devemos, na montagem, visitar a Governadora do estado, uma pessoa que tem se manifestado em vários momentos com essa mesma preocupação.

Temos aqui a participação do Dr. Sérgio Augusto Santana Silva, que vai participar remotamente. Ele é Procurador do Estado de Pernambuco e vai falar em nome do Governo do estado.

Portanto, vamos, depois, marcar um dia que seja adequado para todo mundo, mas temos que continuar nessa batalha para que possamos sensibilizar o Governo.

O SR. FERNANDO DUEIRE (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - PE) - Parabéns, Senador.

Já sai uma primeira providência e uma primeira providência efetiva, não só da visita, mas, quem sabe, de uma audiência pública e de uma visita à Governadora.

É uma grande iniciativa.

Eu acho que esse encontro já tem um produto, e um belo produto.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Costa. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PE) - Sim.

O SR. FERNANDO DUEIRE (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - PE) - Que é esse que o senhor acabou de revelar para a gente.

Estou associado.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Costa. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PE) - Estaremos juntos lá. Bem, antes de a gente iniciar aqui, eu queria, simplesmente, externar o meu posicionamento, em poucas palavras, também, para situar a nossa preocupação.

O metrô é um dos principais modais do transporte público de Recife, sendo, por anos, considerado um sistema de referência em nosso país, reconhecido pela qualidade de seus trens, pela limpeza e conservação de suas composições e estações, pela qualidade técnica e, principalmente, pelo atendimento à população.

Infelizmente, hoje, nos deparamos com um sistema abandonado e sucateado, que não atende às necessidades daqueles que precisam se deslocar pela nossa cidade, e temos que ter atenção também com as metroviárias e metroviários que trabalham no sistema de Recife.

O sucateamento das estruturas afeta diretamente o dia a dia de todas as trabalhadoras e trabalhadores que se dedicam fortemente para manter o sistema funcionando. Nós estamos aqui hoje nesta audiência pública para ouvir representantes dos trabalhadores, do Governo Federal, da administração da CBTU, mas, principalmente, para buscarmos maneiras de garantir a recuperação desse sistema, que é fundamental para o desenvolvimento do nosso estado.

É importante avançarmos na construção de um plano de recuperação para o metrô do Recife, garantir investimentos para a melhoria do sistema e, assim, restabelecer a segurança e o conforto de seus passageiros, colaboradores. Vamos, juntos, aqui discutir saídas e alternativas para que o nosso sistema, que sofreu duros golpes durante os Governos Temer e Bolsonaro, volte a ocupar seu importante papel na mobilidade da população da Região Metropolitana do Recife.

Dito isso, eu vou começar a passar a palavra aos nossos convidados, expositores. A nossa sugestão é de que tenhamos aí dez minutos, uma margem de tolerância para cada um, e vamos colher aqui perguntas que venham a ser enviadas pelos nossos internautas.

Já temos uma, que é a de Pedro Silva Abe, de Minas Gerais- aqueles que quiserem podem utilizar também o seu tempo para responder... Ele pergunta: "Quais as principais razões por trás dos investimentos insuficientes no sistema metroviário das capitais brasileiras".

Eu vou iniciar, na medida em que houve uma mobilização muito forte do Sindicato dos Metroviários de Pernambuco, dando a palavra ao nosso Presidente, Luiz Soares de Oliveira.

Com a palavra o Presidente do Sindicato.

O SR. LUIZ SOARES DE OLIVEIRA (Para expor.) - Bom dia a todos e a todas presentes! Bom dia também aos ouvintes que estão participando desta audiência.

Gostaria aqui de cumprimentar o Exmo. Senador Humberto Costa, que está fazendo essa grande audiência aqui para debater a questão do metrô do Recife, mas também a CBTU, porque ela hoje funciona não só no Estado de Pernambuco, mas também nos Estados de Alagoas, da Paraíba e do Rio Grande do Norte, porque é onde corta hoje o metrô do Recife.

Quero parabenizar também aqui o Senador Fernando Dueire, que conheci recentemente e, a partir desse momento em que estivemos juntos, foi um prazer enorme estarmos juntos nessa luta e conhecermos a importância do seu trabalho e estamos juntos nessa luta.

Quero também parabenizar aqui algumas pessoas importantes nesse trabalho, a Senadora Teresa Leitão, que está junto nessa luta e nos ajudando nesse processo todo. E parabenizar também o Deputado Federal Carlos Veras, que também está nessa luta conosco, o Deputado Renildo Calheiros, Deputado do PCdoB, que também está nos ajudando, o Deputado Pedro Campos, que também se somou a essa luta, e outros Deputados, Deputados Estaduais como João Paulo, como Sileno Guedes, que está nessa luta conosco, lá no Recife.

Quero cumprimentar aqui o nosso companheiro e camarada Adriano Lucena, Presidente do Crea, de Pernambuco. Quero cumprimentar a Eloísa Basto, que é do Sindicato, Presidente do Sindicato dos Engenheiros de Pernambuco. Quero cumprimentar o representante da CBTU, José Inocêncio. Quero cumprimentar também Antônio Maria, Diretor de Regulação de Mobilidade de Trânsito Urbano, do Ministério das Cidades. Quero cumprimentar também Arian Bechara Ferreira, que é Chefe do Departamento de Estruturação do BNDES.

Quero dizer aqui da importância desta audiência, Senador, do papel que o senhor vem jogando na questão da mobilidade de Pernambuco, não só na questão da mobilidade, mas também, sim, do metrô do Recife e dessa questão de recuperar o sistema, que vem, sucateado, há mais de seis anos, a partir dos últimos Governos - não vou citar aqui nomes, até porque já foram citados, não é?

Então, quero falar aqui da luta histórica desta categoria. Hoje, nós estamos num estado de greve, porque queremos recuperar o metrô. Não só recuperar o metrô, mas tirá-lo do PND - que é o Programa Nacional de Desestatização -, porque

esse programa vai fazer com que o metrô seja concedido, e esse momento - como bem falou o Senador Fernando Dueire - não é o momento para se discutir isso, é o momento de a gente recuperar o sistema que está sucateado.

Então, que esse programa não venha aqui debater a questão das concessões ou de que modelo vai existir para Pernambuco. É importante que a gente discuta a recuperação do sistema e, nesse sentido, a importância de tirar a CBTU e a Trensurb, que é uma outra empresa que está no Rio Grande do Sul, do PND. Várias empresas já saíram do PND e faltam essas duas para que a gente possa fazer um trabalho de recuperação.

Quero dizer aqui também que, na semana passada - aliás, duas semanas atrás -, fizemos uma audiência na Câmara Municipal com a Vereadora Cida Pedrosa. Tenho aqui um relatório, vou entregar às mãos do Senador, porque ele vai poder analisar junto. Essa iniciativa do Senador é importante, Senador Humberto Costa, de fazer uma audiência pública no Estado de Pernambuco com os Deputados do estado, para que a gente possa debater essa situação, porque essa situação não é só do Senado, não é só da Câmara Federal, mas, sim, é da Alege, é compromisso da Governadora.

Nesse sentido, com a Governadora, na semana passada, já oficiamos a Senadora, para uma conversa com a Senadora, porque, como bem falou o Senador Humberto Costa e o Senador Dueire, o compromisso que essa categoria tem com o sistema, junto ao sindicato, é de uma importância muito grande. Para isso, a gente precisa debater e dialogar com todos os entes governamentais, seja com o prefeito da cidade do Recife seja com a Governadora. E ela precisa entender o compromisso que essa categoria tem e que, por isso, está mobilizada.

Por isso, nós hoje estamos em estado de greve. Porque há gente que fala assim: "Não, sé é um estado de greve, é porque vai paralisar o sistema". Não. A categoria e o sindicato estão mobilizados e têm uma responsabilidade muito grande em atender as pessoas. Por isso, a gente não vai parar o sistema, mas estamos mobilizados, atentos, querendo buscar mais investimentos, não só para a recuperação do sistema, mas também verbas de custeio para garantir a sua manutenção.

E a gente pensa na sua expansão, que a gente possa atender não 400 mil usuários, como já atendemos, mas atender 800 mil, 1 milhão de pessoas. Esse é o nosso compromisso. É o compromisso da categoria, é o compromisso deste sindicato e eu acredito, como a gente vem debatendo o tempo todo junto ao Senador Humberto Costa, que tem esse compromisso, é o mesmo compromisso, como é o compromisso do Senador Fernando Dueire, como é o compromisso da Senadora Teresa Leitão.

Então, isso aqui é um pouco do histórico que a gente vem fazendo.

Nesse sentido, nós, no ano passado, fizemos aqui também, criamos, lá no Estado de Pernambuco, o Fórum pela Mobilidade para o debate dessa questão da mobilidade urbana na cidade do Recife, com inclusão do metrô do Recife. A gente envolveu várias entidades como o Crea, as universidades, o CAU, outras entidades, centrais sindicais, sindicatos, que estão mobilizadas nessa luta para a gente garantir um metrô de qualidade - estatal, federal -, mas com tarifa social, como bem falou o Senador Fernando Dueire e nas palavras também do Senador Humberto Costa.

O Governo Lula, quando esteve em Pernambuco, se comprometeu a colaborar para resgatar o Metrô do Recife, porque, nos últimos seis anos, foi situação de terra arrasada no Estado de Pernambuco, assim como no Brasil, mas principalmente no Metrô do Recife. E, nessa preocupação dele, ele disse para nós que "vamos recuperar o sistema", que "nós estamos comprometidos", e eu acredito que o Governo Lula tem esse compromisso e, sem sombra de dúvida, não vai privatizar o Metrô do Recife. A gente acredita nisso. Por isso que essa audiência tem esse compromisso, porque isso é compromisso do Governo Federal junto com a gente nessa luta.

Quero dizer aqui também que, recentemente, o Ministério das Cidades anunciou um aporte de R\$260 milhões. Quero dizer que, há dois meses, mobilizados com o Senador Humberto Costa, que provocou uma audiência com o Ministro das Cidades, Sr. Jader Barbalho Filho, ele, naquele momento, se comprometeu a recuperar o sistema. E aí a gente solicitou uma verba muito... E agora, recentemente, chegaram R\$260 milhões. É muito aquém daquilo que a gente quer. A gente precisa de muito mais para que o sistema possa funcionar. Mas estamos bastante felizes com essa situação de chegar esse recurso. Precisamos de muito mais, porque a gente precisa de um sistema com qualidade, com eficiência, para a gente garantir o ir e vir desses trabalhadores que tanto usam o Metrô do Recife. Precisamos, sim, atender 400 mil, 450 mil usuários por dia, mas num sistema em que o intervalo de tempo seja de três a cinco minutos, como era antes, para fazer como era o metrô nos anos 80, nos anos 90 e 2000. Esse é o sistema que queremos, esse é o sistema que os metroviários de Pernambuco querem, junto com aquelas pessoas que tanto se preocupam, e acreditamos, sim, que o Governo Federal, que o Governo de Lula está comprometido com isso, como o Senador Humberto Costa, como os três Senadores do Estado de Pernambuco estão comprometidos.

Por isso, a gente acha, acredita que o Ministério das Cidades precisa ter um olhar mais preocupante e que é necessário mais recurso. Eu sei da importância e do compromisso que eles têm com o Metrô do Recife, com a CBTU, mas precisamos de mais recurso para que a gente possa atender com qualidade esses trabalhadores, porque, como falou o Senador Fernando

Dueire, que conhece o sistema, a gente precisa resgatar esse sistema. E, nos últimos anos, do que era solicitado, vinha em torno de 20% a 30%, Senador. É muito abaixo daquilo que a gente necessita.

Então, a gente precisa, urgentemente, de muito aporte financeiro para que a gente possa garantir o metrô funcionando. A gente tem uma reunião já marcada com o BNDES para que a gente possa discutir com ele e que ele possa fazer de fato os estudos, não do ponto de vista de uma modelagem, mas para que a gente possa recuperar o sistema, e, nesse sentido, a gente já tem uma conversa com o Diretor do BNDES, o Sr. Nelson Barbosa, que já foi Ministro do Planejamento e que está comprometido com a gente. No dia 7, a gente tem essa audiência. Para isso, a gente precisa que o BNDES esteja comprometido não com a questão de uma nova modelagem para o sistema da CBTU, mas, sim, com a recuperação dos metrôs por onde está a CBTU, seja o metrô de Alagoas, lá de Maceió, que está lá com um afundamento na sua via e que precisa ser recuperado, quanto, também, o metrô de João Pessoa, onde já tem uma ponte lá destruída, que precisa ser recuperada, como também o metrô de Natal, em que a gente precisa fazer mais investimento, mas principalmente o Metrô do Recife, que, nos últimos anos, foi sucateado e não tem mais condições de uso.

O que acontece hoje é uma situação onde os trabalhadores estão tirando leite de pedra para que o sistema possa funcionar. Concluo dizendo o seguinte: esses trabalhadores têm bastante compromisso com esse sistema. Senador, desenvolvemos vários projetos, e esses projetos é que estão fazendo com que o sistema funcione e fazendo com que a gente tenha uma diminuição nos recursos.

O senhor só imagina uma coisa que eu vou dizer aqui: um dos projetos desenvolvidos pelos trabalhadores, um sensor que custava 16 mil, a gente está desenvolvendo por um valor de R\$100, e já colocamos esse projeto em vários trens da linha Centro. E é isso que a gente tem, é essa mão de obra qualificada. Para isso a situação não é privatizar e, sim, fazer os investimentos para que, com essa categoria, a gente possa avançar e conquistar grande êxito e ter um metrô de qualidade estatal federal, mas com tarifa social, garantir o ir e vir desses trabalhadores tão importantes para a sociedade pernambucana.

É isso.

Um grande abraço.

Estamos na luta.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Costa. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PE) - Muito obrigado, Luiz Soares, Presidente do Sindicato dos Metroviários de Pernambuco.

Eu queria agora passar a palavra ao Diretor de Regulação da Mobilidade e Trânsito Urbano do Ministério das Cidades. Depois ouviremos o Dr. José Inocêncio.

Com a palavra o Dr. Antônio Maria Espósito Neto.

O SR. ANTÔNIO MARIA ESPÓSITO NETO (Para expor. *Por videoconferência.*) - Boa tarde a todos!

Meu nome é Antônio Espósito e eu queria pedir licença aos colegas de audiência para primeiramente cumprimentar quem nos assiste. Eu vi aqui no YouTube que tem mais de 150 pessoas acompanhando, só pelo YouTube, esta audiência. É muito importante, muito relevante que a sociedade, cada vez mais, se interesse pela mobilidade urbana, acompanhe os assuntos e entenda o quanto isso interfere no seu dia a dia. Então, a todos os cidadãos e cidadãs que nos acompanham pelo YouTube, desejo um bom dia e parabênzo, inclusive, pelo interesse em acompanhar as pautas importantes para a sociedade.

Cumprimento também os representantes aqui das entidades representativas dos trabalhadores metroviários, federações, sindicatos, dirigentes, afiliados, assim como o Conselho Regional de Engenharia e Agronomia, o Sindicato dos Engenheiros, também na pessoa dos seus representantes aqui nesta audiência, mas estendendo a todos os colegas engenheiros.

Cumprimento também os colegas do BNDES e da CBTU que vejo presentes aqui nesta audiência.

Deixei para cumprimentar por último, mas não por ser menos importante, o Senador Humberto Costa, porque aproveito também para parabenizá-lo pela realização desta audiência tão importante. É um assunto muito relevante para o Ministério das Cidades também, porque também nos preocupa muito a situação não só do metrô de Recife, mas, em âmbito nacional, do sistema de mobilidade como um todo, sobretudo o sistema sobre trilhos como um todo.

Neste momento, Senador, o Brasil vive um momento de união e reconstrução, e a recriação do Ministério das Cidades e da Secretaria de Mobilidade Urbana vem muito nesse sentido de trazer de volta a mobilidade para a pauta prioritária do Governo Federal.

Então, este é o momento de voltar os olhos para esse setor, com carinho de novo, com atenção de novo. Quase todo o sistema de mobilidade no Brasil, em regra, está passando por grandes dificuldades operacionais, financeiras e situações

com várias complicações nas suas operações, e um papel fundamental do Ministério das Cidades é trabalhar em apoio aos municípios, em apoio aos Governos estaduais também, para melhorar essa situação de forma transversal no país.

A recriação do Ministério das Cidades inclusive vem contribuir, como foi falado aqui, para sermos parceiros nessa busca por recursos para o setor. É claro que nós somos compreensivos de que o Brasil tem muitas necessidades e o orçamento é curto, limitado, e respeitamos todas as outras demandas, mas entendemos aqui que a mobilidade tem que ser priorizada nos esforços do Brasil.

E, dentro da mobilidade, ainda deve ser priorizado o transporte público, em detrimento do transporte individual, e ainda, dentro do transporte público, o transporte por trilhos, principalmente em regiões metropolitanas e nas grandes cidades. Como a gente sabe, o transporte por trilhos, e aí a gente está falando de metrô, trens urbanos, veículos leves sobre trilhos e outros modelos, traz para a sociedade muitos benefícios. É um sistema seguro, previsível, com regularidade e, quando funciona bem, gera um impacto muito positivo na vida das pessoas.

A gente tem visto o que já é considerado pela OMS (Organização Mundial da Saúde) e pelo Ministério da Saúde uma epidemia de mortes no trânsito, especialmente de condutores de motocicletas, mas também os principais grupos de vítimas de mortes no trânsito são condutores de motocicleta e de automóvel particular; então, melhorar o transporte sobre trilhos é também uma forma, oferecendo um serviço de qualidade e com preço competitivo, de incentivar as pessoas a usarem mais o transporte público e não acabarem tendo que optar por utilizar motocicletas ou transporte por automóvel próprio ou por aplicativo, o que acaba resultando em mais congestionamento, mais acidentes, mais poluição sonora e poluição atmosférica inclusive.

Além disso, nós temos e trabalhamos já com um projeto-piloto junto ao Banco Interamericano de Desenvolvimento e com algumas prefeituras num projeto de desenvolvimento orientado a transporte, pois o metrô funciona, e assim também é em Recife, o transporte sobre trilhos é um vetor indutor do desenvolvimento social e econômico das cidades. Nós estamos apoiando, lançamos um guia inclusive recentemente, para que os municípios consigam integrar o seu planejamento na mobilidade com o seu plano diretor e com o seu desenvolvimento urbano.

E o metrô é uma peça fundamental para isso porque ele é uma parte que a gente chama de troncal do sistema de transportes. Ele é um eixo estruturante. Ele é o responsável pelo transporte de grande volume de passageiros.

E há um desafio muito grande de integração entre os modos de transporte. E nesse desafio, nós temos que fazer com que o metrô, as linhas de ônibus, as ciclovias, as bicicletas compartilhadas, as calçadas, inclusive, os terminais permitam uma integração física, operacional e tarifária, para que de fato o passageiro tenha o seu deslocamento garantido, o seu acesso à cidade garantido pelo sistema de transporte.

Muitas vezes, essa integração exige um esforço interfederativo porque parte do sistema, por exemplo, o sistema de transporte municipal é operado pela Prefeitura, ao passo que o intermunicipal, metropolitano e em determinados casos o metrô também são pelo governo estadual. E há outros sistemas, como o metrô de Pernambuco, que é pelo Governo Federal.

E isso exige que haja uma integração, uma conjugação de esforços muito grande porque o passageiro, do ponto de vista dele, ele nem quer saber e acredito que a maioria nem sabe se o transporte é operado pelo Governo Federal ou estadual ou municipal. O que ele quer é um transporte que funcione, que o atenda, que seja seguro, que seja limpo, confortável e que tenha um preço razoável.

Então, é para isso que o Ministério das Cidades está se planejando, para atuar nessa linha. Esperamos poder contribuir e retomar o setor metroviário e a mobilidade e o transporte público do Brasil com a tradição que se tem e com tudo que já foi feito no Brasil. Nós não podemos botar tudo a perder nesse momento. Nós estamos ainda num momento de dificuldade após a pandemia.

E também o ingresso do transporte por aplicativo também gera uma comodidade muito grande para os cidadãos, mas gera um desafio adicional para a mobilidade de ser ainda melhor para poder competir com essas novas tecnologias, esses novos serviços.

Por fim, já me encaminhando para o final, eu queria só destacar ainda e novamente parabenizar e destacar a relevância do assunto e desta audiência pública. Lembrando que a política nacional de mobilidade urbana prevê, dentro dos seus objetivos e diretrizes, a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

Isso é uma conquista muito grande da sociedade brasileira, de que a mobilidade cada vez mais vem da sociedade. É discutida em conjunto com a sociedade. Não é mais como era antigamente, quando nem se chamava ainda mobilidade urbana. Inclusive, chamava de transporte urbano, em que a população pouco compreendia o que estava acontecendo. Hoje a população compreende muito bem o que é a mobilidade, como ela funciona e como ela afeta a sua vida.

Então, novamente cumprimentando já, por hora me despedindo de todos, mas ficando à disposição para qualquer esclarecimento futuro, parabênzo novamente pela audiência e desejo uma boa continuidade dos trabalhos a todos.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Costa. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PE) - Muito obrigado, Dr. Antônio Maria Espósito Neto, Diretor de Regulação da Mobilidade e Trânsito Urbano do Ministério das Cidades.

Passo a palavra, agora, ao Dr. José Inocêncio de Andrade Araújo, que é Gerente Operacional de Recursos Humanos da Superintendência da Companhia Brasileira de Trens Urbanos de Recife.

Com a palavra.

O SR. JOSÉ INOCÊNCIO DE ANDRADE ARAÚJO (Para expor. *Por videoconferência.*) - Bom dia a todos e a todas!

Agradeço ao Senador Humberto Costa pelo convite. Agradecemos ao sindicato e o parabenizamos pela iniciativa da realização da audiência. Cumprimento o Senador Fernando Dueire, nosso querido Senador Fernando. Na sua pessoa, cumprimento todos os presentes na audiência. Cumprimento a todos e a todas presentes, especialmente o corpo de funcionários da CBTU.

Na Superintendência, nós temos tido a missão de fazer funcionar o metrô, dentro do que é possível. Graças, muito, ao empenho da direção da empresa, em Brasília, e ao corpo técnico que nós temos, nossas dificuldades têm sido amenizadas, mas não são poucas as dificuldades que temos enfrentado.

Além disso, temos um grupo de funcionários, como disse o nobre Senador Fernando Dueire, um grupo de funcionários muito comprometido. Eu diria, como no popular, que veste muito a camisa da empresa.

Só para vocês terem uma ideia, nos últimos dias nós construímos, confeccionamos, um equipamento que se chama trem de lastro. Esse trem de lastro, comprado no mercado, é em torno de R\$4 a R\$5 milhões. Com o que a gente tem, a gente gastou em torno de R\$350 mil, ou seja, graças a essa equipe técnica que a gente tem, essas coisas acontecem por aqui.

Diante de todos os desafios que temos vividos, a gente tem convicção de que o metrô é o sistema que pode, digamos assim, contemplar esse transporte dos usuários que a gente tem. O sistema metroviário é, sem dúvida nenhuma, o único sistema que pode atender.

Nós temos 71km de vias, são 71km de oportunidades, de empregos, de negócios, de lazer, de viagem para lazer. Isso é desenvolvimento econômico e social, através desse sistema. Nesses 71km estão 4 dos 14 municípios mais importantes da região metropolitana, aliás, 4 dos 14 municípios da região metropolitana. Esses 14 municípios da região metropolitana, equivalem a 65% do PIB do Estado. Nós transportamos em torno de 300 mil usuários, hoje. Houve uma queda, inclusive, depois da pandemia.

Por outro lado, nós temos, aqui na cidade do Recife, o considerado pior trânsito do Brasil e um dos piores do mundo. Então, sem esse sistema metroviário, nós passaríamos a ser, talvez, o pior do mundo.

Nossa grande preocupação já foi tratada, é essa questão dos investimentos. Historicamente, temos recebido em torno de 30% do que a gente tem de necessidade básica. Essa necessidade básica, entenda isso como botar o trem para funcionar.

A população, como disse o orador anterior, não quer saber de onde vem o transporte, o importante para eles é serem transportados. E para essas necessidades básicas, a gente recebe em torno de 30% historicamente. Talvez tenha sido melhor na época do Senador Fernando Dueire, quando ele era superintendente, talvez essas coisas fossem bem melhores, mas nos últimos anos, é isso que nós temos recebido.

Este orçamento, sendo contingenciado desse jeito, inevitavelmente impacta na prestação de serviço. Não é à toa que tem sido alvo de algumas entrevistas em função do trem parado, em função do sistema não estar funcionando e tal. E a gente transporta, em geral, as pessoas mais carentes da cidade; por onde o trem passa, as pessoas que usam, em geral, são as pessoas mais necessitadas de transporte público. E vale salientar que o compromisso do corpo técnico e a equipe tem garantido o máximo do funcionamento possível desse sistema.

Para enfrentar esses problemas, nós já temos um certo plano. Já temos um plano e já está elaborado isso minuciosamente. Nesse plano, a gente fala em recuperação, modernização da nossa frota, modernização dos equipamentos e requalificação do sistema.

Nós estamos aqui à disposição, e essa iniciativa do Senador Humberto Costa vai ajudar muito nessa batalha que nós estamos enfrentando no dia a dia. Nós estamos aqui à disposição do Senado para apresentar a empresa, para apresentar os nossos problemas, para apresentar o plano de ação que nós temos. E a superintendência é isso, ela está na luta do dia a dia e contando com os empregados para poder fazer funcionar o nosso sistema.

É isso que a gente tem para apresentar no momento.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Costa. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PE) - Bem, eu quero agradecer ao Dr. José Inocêncio de Andrade Araújo, que é Gerente Operacional de Recursos Humanos da Superintendência da Companhia Brasileira de Trens Urbanos do Recife.

Eu queria já deixar uma pergunta, tanto para o Dr. Inocêncio, quanto para o Dr. Antônio Maria Espósito, cada um dentro da sua área de trabalho de abrangência.

Primeiro, eu vou dar a palavra aos senhores depois que nós ouvirmos a exposição de cada um dos que vão aqui falar, para saber mais detalhadamente quais são os valores do levantamento feito pelo metrô do Recife, do quanto seriam os investimentos para a recuperação plena do metrô, e em quanto tempo isso poderia acontecer.

Com relação ao Dr. Antônio Maria Espósito, quais são as ideias pensadas em termos de recursos para, no curto prazo, atender ao metrô do Recife? Eu soube que houve já uma discussão e já houve uma aprovação. Segundo pessoas que são do sistema, consideram que é um recurso insuficiente, mas nós poderíamos ter talvez uma informação mais precisa, que para todos nós e para quem nos acompanha é muito importante.

Eu queria fazer um registro aqui da presença do Dr. Henrique, que representa o escritório Advocacia Garcez, que está assessorando o sindicato nesse trabalho e nessa discussão; da Sra. Carla Eduarda, Dirigente Nacional do Movimento Nacional de Lutas pela Moradia; e do Dr. Paulo André, que também é Dirigente Nacional do Movimento Nacional de Luta pela Moradia.

Eu vou passar a palavra ao Dr. Arian Bechara Ferreira, que é Chefe do Departamento de Estruturação de Projetos do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

Com a palavra.

O SR. ARIAN BECHARA FERREIRA (Para expor. *Por videoconferência.*) - Bom dia.

Muito obrigado.

Estão me ouvindo bem?

O SR. PRESIDENTE (Humberto Costa. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PE) - Perfeitamente.

O SR. ARIAN BECHARA FERREIRA (*Por videoconferência.*) - Maravilha.

Bom dia a todos, muito obrigado pela oportunidade de estar participando e quero fazer um cumprimento ao Senador Humberto Costa por estar trazendo esse tema tão relevante para a sociedade de Pernambuco, que é a situação precária do metrô de Recife, algo tão importante para que a gente consiga resolver esse problema o mais rápido possível.

Então, eu trouxe aqui, rapidamente, uma apresentação para falar um pouco do papel do BNDES acerca de todos os estudos que já foram feitos sobre esse projeto, sobre a CBTU de Recife. Quero falar um pouco do que já foi realizado e quais seriam os próximos passos para tratar da estruturação desse projeto; então, falar um pouco aqui sobre o histórico.

Em 2019, a União, através de uma resolução do CPPI, qualificou a CBTU de Recife no PND, incluiu no PND, através do Decreto 9.999, de 2019, e isso fez com que o BNDES, como gestor, por lei, do FND, começasse a fazer o estudo da desestatização e da concessão do metrô.

E por que a concessão? Porque hoje a CBTU é uma empresa federal que presta um serviço de atribuição estadual e opera com a inexistência de um contrato de concessão.

Então, o papel do BNDES nada mais é do que ser o gestor do FND e, a pedido da União, seja através de uma resolução do CPPI e inclusão no PND, o BNDES, através dessa inclusão no FND, é responsável, por lei, por administrar, por fazer toda a gestão da validação técnica dos estudos, prestar conta para os órgãos de controle e garantir toda a transparência do processo através de consultas e audiências públicas.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Costa. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PE) - Só uma pergunta ao senhor, o senhor quer compartilhar a sua apresentação conosco ou vai usar apenas como roteiro para a sua fala?

Se quiser, nós disporemos.

O SR. ARIAN BECHARA FERREIRA (*Por videoconferência.*) - Só um minutinho, mil perdões.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Costa. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PE) - Não, sem problema.

O SR. ARIAN BECHARA FERREIRA (*Por videoconferência.*) - Vocês estão vendo agora?

O SR. PRESIDENTE (Humberto Costa. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PE) - Perfeito, perfeito, obrigado.

O SR. ARIAN BECHARA FERREIRA (*Por videoconferência.*) - Maravilha.

Então, vou repassar rapidamente aquilo que eu acabei de falar aqui.

Perdão, pensei que estivesse sendo compartilhado.

A resolução do CPPI incluiu no PND a CBTU Recife através do Decreto 9.999, e o BNDES, que tem essa função de gestor do FND por lei, que tem essa obrigação de fazer toda a gestão do processo de desestatização e de concessão, garantindo a conformidade do processo, fazendo a validação técnica de todos os estudos, prestando conta a órgãos de controle e garantindo a transparência de todo o processo fazendo audiências e consultas públicas.

Vou passar um pouco aqui agora o que é a CBTU Recife e quais são os números atuais da CBTU Recife. Eu acho que todo mundo aqui já conhece, mas é sempre bom todo mundo estar acompanhando e sabendo.

Hoje a CBTU Recife opera e transporta 181 mil passageiros por dia, posição agora de 2022; são 71km de trecho, é um metrô, realmente, com um trecho bastante grande e precisa ser requalificado; e a União passa um número de subvenção anual de aproximadamente R\$500 a R\$600 milhões por ano, de subvenção que a União tem que aportar para a operação do CBTU Recife.

Então, o que já foi feito até o momento? O FND colocou dois estudos para o BNDES conduzir: um, a desestatização da CBTU de Recife; e, outro, a concessão, ou seja, criar uma concessão no serviço de transporte ferroviário urbano de passageiros da região metropolitana do Recife, que é uma responsabilidade estadual.

Já foram feitos esses estudos. Desde 2019, o BNDES vem conduzindo esses estudos e eles foram entregues, concluídos e enviados, ao CPPI e ao TCU, em dezembro de 2022. Porém, todos esses estudos vão ter que ser refeitos, porque já têm uma defasagem superior a 18 meses.

Quero falar um pouco para os senhores de quem conduziu esses estudos.

Essas foram as empresas que conduziram os estudos. No meu lado esquerdo aqui, as que conduziram os estudos da desestatização, é algo que trata da venda de uma empresa pública, ou seja, a Cypress, Russell Bedford e a Loudon Blomquist, que é um editor independente, conduziram a parte de desestatização e, do outro lado, os serviços "b" e "c", que é a parte de diligências, avaliação econômica financeira, parte de engenharia, que foram conduzidos pela Ernst & Young, Tauil & Chequer Mayer Brown, GPO, Sysra e Cescon Barrieu.

Então, esses estudos aqui conduzidos por essas consultorias, que foram já contratadas, foram entregues, em dezembro de 2022, ao TCU e ao PPI.

Então, o BNDES foi o gestor da conclusão de todos esses estudos e prestação de contas, validação da profundidade técnica dos estudos e, lógico, da prestação de contas, ou seja, qualquer esclarecimento que o TCU venha a fazer em cima desses estudos e a transparência, que teria que ser feita através de consultas e audiências públicas.

O papel do BNDES é basicamente fazer a gestão contratual desses estudos contratados a pedido da União no rol de desestatização e concessão dos serviços de mobilidade urbana da CBTU de Recife.

Isso foi feito até dezembro de 2022, foi entregue ao TCU e, agora, a gente está realmente aguardando a retomada da interlocução entre os Governos Federal e estadual, ou seja, a gente precisa aguardar o que fazer.

Eu acho que essa discussão aqui é ótima para você começar a discutir qual modelo e para onde seguir, ou seja, eu acho que a gente está nessa fase, vamos dizer, de espera para que a gente consiga prorrogar os contratos para os consultores. Como eu falei, o serviço vai ter que ser, não vou dizer refeito, mas revisitado de acordo com o modelo que União e estado quiserem implementar na CBTU Recife. Então, a gente precisa ter esse *go ahead*, esse vá adiante, por parte da União, para que a gente prorogue o contrato dos consultores para que seja discutido um novo modelo para CBTU Recife. E aí, lógico, audiências públicas, consultas públicas, tudo isso vai ter que ser refeito, e, caso a gente avance no modelo que estava proposto até 2022, sondagem de mercado, aprovação de TCU, *roadshow*, enfim, isso daí é todo o processo que a gente vai ter que percorrer para conseguir conduzir um modelo que estava proposto em 2022. Então, é basicamente a situação em que a gente está hoje.

Hoje, a gente está precisando de uma definição da União e do Estado de Pernambuco sobre qual modelo seguir. E o BNDES está aqui como gestor do FND, já que a CBTU Recife continua incluída no PND. A gente fica aqui aguardando qual modelo seguir para que os estudos sejam refeitos.

Então, assim, essa é a situação atual. Parablenizo a todos por essa discussão, que eu acho que é super-relevante e que tem que ser feita - tem que ser feita e conduzida da forma mais responsável possível por todos.

Acho que era isso que eu tinha para falar. Qualquer dúvida aqui, eu estou pronto para esclarecimento.

Desculpe-me o início da apresentação.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Costa. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PE) - Muito obrigado, Dr. Bechara.

Eu queria já, de antemão, deixar uma pergunta a V. Sa. no seguinte sentido: nós sabemos que há uma discussão, neste momento, sobre a modelagem. Como foi dito aqui, a nossa preocupação inicial e muito adequada é que, até mesmo antes de definir qual será o desenho final que teremos em termos do metrô do Recife, nós possamos fazer um processo de investimento que barre o processo de sucateamento e até reverta o que já há de sucateamento. Mas naturalmente que essa definição vai passar por um debate que está sendo travado, já na Casa Civil, que levou, inclusive, à retirada do Trensurb, lá do Rio Grande do Sul, do chamado processo de desestatização, e certamente o metrô de Recife também passará por essa discussão. O sindicato quer, todos nós queremos, embora a nossa urgência seja desses investimentos.

Mas V. Sa. poderia nos informar duas coisas: a primeira é como seria o processo de atualização desses estudos, se seria alguma coisa muito demorada ou não - depois V. Sa. pode falar -; e a outra, que diz respeito ao seguinte: nós tivemos a publicação, no *Diário Oficial da União*, do dia 16 de março de 2023, pelo Ministério da Indústria, Comércio e Serviços e BNDES, da contratação da empresa Cypress Associates do Brasil Consultoria Empresarial Ltda. para realizar estudos para desestatização da Companhia Brasileira de Trens Urbanos por um prazo de 120 dias, com início no dia 16 de março de 2023, devendo apresentar o estudo para o Governo Federal, em 13 de julho de 2023.

Eu pergunto se esse estudo também está sendo realizado; se ele já fazia parte desse trabalho inicial que o BNDES está tomando; ou se ele já é uma antecipação do pensamento do Ministério das Cidades sobre a questão da retirada ou não do metrô de Recife desse processo de desestatização.

Então, ao final das manifestações aqui, V. Sa. poderia nos dar essa informação.

Bem, eu quero passar a palavra agora à Presidente do Sindicato dos Engenheiros de Pernambuco, Dra. Eloisa Basto Amorim de Moraes.

Quero dizer que o Procurador do Estado de Pernambuco, no momento em que queira se manifestar, poderá ter esse espaço, é só solicitar. Em princípio, a preocupação maior é em ouvir, e nós entenderemos perfeitamente se houver o interesse em alguma manifestação - a palavra lhe será concedida.

Dra. Eloisa, com a palavra.

A SRA. ELOISA BASTO AMORIM DE MORAES (Para expor. *Por videoconferência.*) - Bom dia!

Gostaria de saudar a mesa, na pessoa do Senador Humberto Costa e parabenizá-lo pela iniciativa desta audiência pública. Saudações pernambucanas aos Senadores Teresa Leitão, Fernando Dueire e aos demais Parlamentares que estão presentes; ao Presidente do Crea-PE, Adriano Lucena; aos sindicatos, aos representantes do Governo de Pernambuco, ao BNDES, à CBTU e a todos que estão presentes nesta audiência, seja virtual, seja presencialmente; e também aos telespectadores da TV Senado, não é? Que bom que a gente está aí alcançando essa audiência!

Bom, eu sou Eloisa Moraes, sou engenheira civil e meu mestrado foi na área de transporte. Então, esse tema é muito caro para mim. Hoje, 31 de maio, último dia do Mês do Trabalhador e da Trabalhadora, é uma data que merece esse debate voltado à classe trabalhadora, e assim faremos hoje neste ambiente.

Quero iniciar falando da importância do modal metrô para a mobilidade urbana em grandes centros urbanos. É um transporte que, além de rápido, por não ter congestionamentos, com um horário de funcionamento mais abrangente, é um veículo também sustentável. Então, nas cidades onde a distância entre a residência e o trabalho das pessoas é relativamente grande e de difícil acessibilidade também, é essencial oferecer um sistema de transporte público acessível e que tenha impactos positivos no meio ambiente e na qualidade de vida da população, como é o caso do metrô.

Preciso lembrar também que o metrô de Pernambuco sempre foi referência no país. Começou a operar na década de 80 e sempre foi um equipamento viável e adequado à cidade. O Recife não pode prescindir de um modal como o metrô: a demanda é grande e o nosso sistema de transporte público necessita dessa intermodalidade para funcionar adequadamente; tem papel fundamental para o deslocamento das pessoas; e é uma importante peça para fazer a interligação dos ônibus, das bicicletas, da marcha a pé, inclusive, garantindo a mobilidade adequada em nossa cidade.

Apesar dos diversos estudos para as suas expansão e modernização, houve um processo de sucateamento, fruto do abandono e da falta de investimento em manutenção e expansão. Essa falta de investimento é injustificável, e até

começamos a pensar se é intencional, para que justifique uma privatização, como, em muitos casos, a gente vê essa prática sendo feita.

Então, o depoimento do Senador Fernando Dueire corrobora a nossa realidade de um quadro de empregados de alto nível técnico aqui, no Metrorec, entre eles, grandes referências no setor, o que explica a resistência desse modal em continuar em funcionamento, servindo a sociedade, apesar desse sucateamento, sem entrar no colapso total e parar.

Deixo aqui os meus parabéns e a gratidão, porque, mesmo nas piores condições de trabalho, ainda conseguimos transportar os nossos passageiros. É lamentável ver o estado em que se encontra o metrô do Recife. Estamos em um momento de reconstrução do país, portanto de retomada do papel do Estado nos sistemas de infraestrutura, considerando prioritariamente o modal metroviário.

Os processos de privatização não resolveram nada no Brasil nem mesmo no mundo; pelo contrário, as tarifas sobem, trabalhadores precisam andar quilômetros e quilômetros a pé por não terem o dinheiro da passagem, ainda sendo obrigados a passarem por situação de extrema precariedade, como a lotação, falta de vagões, trens. Sabemos que em particular as mulheres trabalhadoras pegam o trem todo dia para deslocamento de trabalho, para levar as crianças à escola, à creche, deslocamento para lazer, vivendo situações de precariedade e violência.

O poder público precisa assumir sua responsabilidade política e promover investimentos que não tenham como caminho a privatização. Como bem pontuou o colega Luiz Soares, do Sindicato dos Metroviários, não podemos consentir com a privatização do Metrô do Recife nem com a privatização da CBTU, uma empresa pública estratégica para a soberania nacional.

Com investimentos públicos, podemos ampliar os serviços da CBTU, para que seja mais do que uma transportadora de carga e invista mais em transporte de pessoas. No mundo inteiro, os países investem com forte papel do Estado nos modais ferroviário e metroviário. Se tomamos como exemplo o metrô de Paris e de Londres, veremos que são equipamentos com tarifas subsidiadas, operadas por entidades públicas. O Brasil pode avançar se tomarmos o caminho do investimento do Estado, e não de privatizações.

Durante a negociação coletiva de Pernambuco, o Senge, de Pernambuco, participa junto com a Fisenge, que é a nossa federação. E uma das preocupações dos trabalhadores é a perda do emprego diante da inclusão da CBTU pelo Governo anterior no Programa Nacional de Desestatização, que foi apresentado aqui pelo colega do BNDES. Sabemos como uma possível privatização impõe um desemprego e a precarização e estamos lutando para a retirada da empresa desta lista.

A privatização da CBTU e do Metrô do Recife levará à perda de empregos, perda de infraestrutura e soberania. Precisamos defender nosso patrimônio público. Nós, engenheiros e engenheiras, estamos ao lado do povo brasileiro, do povo pernambucano e não podemos consentir com a privatização e entrega do patrimônio público. Defendemos um transporte verdadeiramente público, de qualidade, para todas as pessoas. Nós nos posicionamos contrariamente à privatização do sistema metroviário e colocamos o Sindicato dos Engenheiros de Pernambuco para avançar nessa discussão junto aos técnicos e a esta Comissão.

Muito obrigada pela oportunidade e, mais uma vez, um abraço pernambucano a todos que nos assistem.

Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Costa. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PE) - Muito obrigado, Dra. Eloisa. É um prazer tê-la aqui conosco.

Eu vou ler aqui três perguntas que foram formuladas e que poderão ser respondidas já também pelo Presidente do Conselho de Engenharia e Agronomia, se assim o desejar, ou pelos demais, quando a palavra voltar a essas pessoas.

Fabiane Paiva, de Roraima, pergunta: "A criação de novas linhas é inviável?".

Fred Almeida, do Pará: "Quais são as ações planejadas ou em andamento para garantir a acessibilidade universal em todas as estações e trens do metrô?". Do Recife.

Vítor Martins, do Distrito Federal: "Qual é o impacto da precariedade no sistema metroviário do Recife na mobilidade urbana?". Essa é uma pergunta importante, seria bom que pudéssemos ter a opinião de cada um dos expositores.

Com a palavra o Dr. Adriano Lucena, Presidente do Conselho Regional de Engenharia e Agronomia de Pernambuco, para sua exposição. *(Pausa.)*

Seu microfone está... Agora... Está liberado.

O SR. ADRIANO LUCENA (Para expor. *Por videoconferência.*) - Bom dia, quase boa tarde, aos presentes.

O Senador Humberto Costa parabeno, nesta primeira fala, por trazer este tema tão importante não só para Pernambuco, Região Metropolitana, mas para o Brasil, discutindo o modelo que nós queremos de transporte modal. Parabeno também o Senador Fernando Dueire, que é tão sensível, tão aderente a esta temática, a este tema, em que a gente tem buscado esse diálogo; e o Sindicato dos Metroviários, que tem abraçado esta causa e tem trazido este debate não só neste momento, mas diariamente, todos os dias, na pessoa do seu Presidente Luiz Soares. E aqui cumprimento a todos os demais na pessoa da Presidente do Senge, Eloisa Basto, nossa colega no Crea de Pernambuco.

Eu quero dizer, Senador e todas as senhoras e os senhores, que nós temos um fórum permanente em defesa do metrô em Pernambuco e fizemos a colocação em outros estados, como (*Falha no áudio*)... Alagoas, Paraíba, Rio Grande do Norte, porque entendemos que este é um debate que tem importância na vida das pessoas que mais precisam se deslocar: os trabalhadores, os estudantes.

Nós falamos muito de sucateamento do metrô ao longo do tempo, mas nós fomos conversar com a equipe técnica do metrô, que colocou esse metrô para funcionar na década de 80, que era modelo não só em Pernambuco, mas no país, técnicos com três, quatro décadas de suas vidas doadas a essa empresa. E eles nos apresentaram o projeto de expansão. Além de tratar o sucateamento e colocar os trens nos trilhos para atender à alta demanda dos trabalhadores na Região Metropolitana do Recife, eles ainda propuseram expandir o metrô.

E nós temos seis linhas de expansão, Senador: Joana Bezerra-Forte do Brum, Werneck-Tancredo, Cabo-Suape, Cajueiro Seco-Terminal da Macaxeira, TIP-São Lourenço e Joana Bezerra-Paulista. O metrô precisa se expandir. O metrô não pode ficar apenas nesses 71 km que nós temos no dia de hoje. Expandiu isso em São Paulo, expandiu em outros estados, e nós ficamos parados, fazendo uma única defesa de ser contra o sucateamento. Nós queremos um transporte de qualidade. É uma empresa de engenharia. E o Crea tem feito essa defesa para ocupação desses cargos por profissionais habilitados, com conhecimento. E nós temos procurado a universidade para oferecer curso de especialização para que esses problemas que possam acontecer no metrô sejam solucionados pela mão de obra da engenharia pernambucana, tão qualificada.

Então, o debate é muito mais amplo, é um debate de expandir o metrô para a Zona Norte da Região Metropolitana, onde a gente tem um polo automobilístico. Ter um metrô funcionando bem é ter menos incidência nos postos de saúde, nos hospitais. Teremos menos acidentes de trânsito, gastaremos menos recursos na saúde, oferecendo melhores condições de deslocamento aos trabalhadores. Isso é política de Estado. E como política de Estado, o Estado tem que tomar a frente para promover o bem social à sua sociedade, ao seu povo.

A solução do metrô passa pelo atual Governo, em fazer os investimentos devidos, em promover as expansões nas diversas linhas do metrô, que aquela casa, aqueles profissionais fizeram. Nós tínhamos um dos melhores metrôs do país, e, ao longo do tempo, nós fomos perdendo essa condição. E agora nossa luta não pode ser única e exclusivamente contra o sucateamento, tem que ser mais do que isso. Tem que ser voltarmos a ter o metrô que nós tivemos como referência: o melhor do país. É isso que nós queremos.

Essa mão de obra saiu de Pernambuco para promover o metrô de Minas Gerais, o metrô do Ceará, o metrô de São Paulo. Então mão de obra nós temos, conhecimento nós temos. Decisão política é o que nós queremos, e estamos encontrando esse caminho através dos Senadores pernambucanos, na Liderança do Senador Humberto Costa, com um diálogo permanente com toda a sociedade, com o Governo do Estado de Pernambuco, com os municípios da Região Metropolitana do Recife, para que a gente possa ter o metrô que nós desejamos, o metrô, que a sociedade pernambucana deseja.

Esse governo tem um papel fundamental de virar a página e nós encontrarmos esse caminho da solução do metrô da cidade do Recife e também dos metrôs nas diversas cidades do país.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Costa. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PE) - Obrigado, Dr. Adriano Lucena, que representa aqui o Crea de Pernambuco.

Vamos então aqui para as questões que foram levantadas.

Eu vou aproveitar, por conta do adiantado da hora, para que cada um dos que vão falar possam também fazer a sua fala de conclusão, vou dar cinco minutos a cada um, com tolerância.

Recebemos aqui o Deputado Renildo Calheiros, do PCdoB, de Pernambuco, com muita alegria, um dos lutadores também pela causa do resgate do metrô do Recife.

Então, eu vou passar a palavra ao Dr. Arian Bechara, do BNDES, para que ele possa responder às perguntas que aqui fizemos e também que foram feitas pelos que nos acompanham pela internet, e também algo que ele queira agregar.

Dr. Arian. (*Pausa*.)

O SR. ARIAN BECHARA FERREIRA (*Por videoconferência.*) - Está mudo.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Costa. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PE) - Agora.

O SR. ARIAN BECHARA FERREIRA (Para expor. *Por videoconferência.*) - Estava mutado. Desculpe.

Senador, respondendo às duas perguntas que o senhor me fez. Primeiramente, o tempo dos estudos, ou seja, sempre esclarecendo que a gente precisa de um *go ahead* do Governo Federal para seguir com os estudos ou não. Então, se chegar um ofício ao BNDES que comande "retome os estudos", a gente acredita que entre seis e nove meses a gente consiga ter os estudos novamente revisitados. Então, assim, acho que esse é um prazo que a gente pode ter na cabeça, mas sendo muito claro que esse prazo começa quando o BNDES for oficiado formalmente pela União a refazer os estudos.

Respondendo à segunda pergunta que o senhor fez: sim, a gente fez uma prorrogação não só desse contrato com a Cypress, mas já fizemos também com a Ernst & Young, por quatro meses - o contrato prevê essas renovações automáticas -, porque a gente está aguardando esse posicionamento da União para sim ou não. Se a gente deixar o contrato vencer, a gente vai ter que fazer uma nova contratação, e isso aí pode fazer com que o prazo ganhe de seis a um ano até de prorrogação para a recontração dos estudos. Então, os contratos já permitiam que eles fossem prorrogados automaticamente, enquanto a gente aguarda. Inclusive, em breve, vai ter mais uma renovação por mais quatro meses também, de 120 dias, aguardando o posicionamento da União. Então, isso é uma prorrogação automática, enquanto a gente aguarda o o.k. ou não da União para o prosseguimento do processo.

Então, acho que eu respondi às duas perguntas que o senhor me fez.

E, para finalizar, acho que também, como o senhor falou, a conclusão, aqui o BNDES está, como sempre, disposto a trabalhar para o que a União queira de direcionamento em relação a esse projeto. A gente está aqui para discutir, para trabalhar tecnicamente. Em qualquer solução que a União coloque na mesa, o BNDES está aqui para prosseguir, estudar e debater juntamente com vocês, colocando a parte técnica sempre em primeiro lugar para que esse processo continue da forma que a União bem desejar. O BNDES é meramente um órgão que vai fazer com que esse processo, pela sua obrigação legal, da forma que a União quiser, prossiga com os estudos do BNDES.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Costa. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PE) - Muito obrigado, Dr. Arian Bechara, que respondeu às indagações que nós tínhamos. Muito obrigado.

Eu passo a palavra agora ao Diretor de Regulação da Mobilidade e Trânsito Urbano do Ministério das Cidades, para que ele possa responder às perguntas e também concluir a sua participação, por cinco minutos.

Muito obrigado.

O SR. ANTÔNIO MARIA ESPÓSITO NETO (Para expor. *Por videoconferência.*) - Boa tarde.

Obrigado, Senador.

Eu queria fazer uma retificação só com relação ao cargo que atualmente ocupo: eu sou Coordenador-Geral de Regulação da Mobilidade Urbana no Ministério das Cidades.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Costa. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PE) - Desculpe-me.

O SR. ANTÔNIO MARIA ESPÓSITO NETO (*Por videoconferência.*) - Provavelmente o erro deve ter sido nosso de ter trocado o Diretor aqui, mas só para não gerar qualquer confusão.

Bom, eu vou me despedindo, mas eu vou rapidamente, nesse tempo, responder à pergunta que foi endereçada de como o Governo está trabalhando novas fontes de recurso para a mobilidade urbana.

Nós já temos o diagnóstico muito claro do setor e do próprio Governo de que não é mais sustentável um modelo de mobilidade que se lastreie todo em cima da tarifa. Não é possível ter sistemas de mobilidade todo custeado por quem o usa, quando, na verdade, a mobilidade gera benefícios para todo mundo, para toda a sociedade, inclusive para aqueles que não são usuários direto.

E, nesse sentido, já desde 2021, o Governo vem trabalhando junto com o Fórum Nacional de Mobilidade Urbana, que reúne entidades no setor, tanto de associações de usuários e de defesa do consumidor, quanto de operadores de transporte e fabricantes de veículos. Então, dentro desse fórum, há várias mãos. Foi trabalhada uma minuta de projeto de lei, que é o novo marco legal do transporte público coletivo, que foi submetido à consulta pública de novembro do ano passado até fevereiro de 2023. Nós estamos agora, junto com o fórum, finalizando uma nova versão, já incorporadas as contribuições dessa consulta pública. E a previsão é de enviarmos para o Congresso como um projeto de lei de proposta do Executivo em setembro deste ano, na Semana de Mobilidade Urbana. Então, já antecipadamente, a gente pede o apoio do Legislativo nessas medidas.

E, dentro desse marco legal, existem vários outros mecanismos de trazer recursos para a mobilidade urbana, que vão desde a instituição de taxas, tributos e as desonerações à cobrança por estacionamentos para automóveis em áreas públicas ou à taxação de estacionamentos privados. Tem outras fontes ainda. Por exemplo, nós não temos hoje ainda mecanismos de vender crédito de carbono, quando a gente está descarbonizando a frota.

E, nesse sentido também, recentemente, o Governo Federal publicou um documento muito importante, que pode ajudar muito os municípios, que se chama Guia para Financiamento Climático e sustentável, feito em cooperação internacional, que traz diversos mecanismos de como acessar recursos de fundos verdes, como a gente chama.

Então, é muito importante a gente começar a desenvolver essas frentes também, para a gente não ficar dependendo só do orçamento e muito menos

Além disso, também aproveito esse diálogo com o Legislativo para destacar a questão da mobilidade nas matérias tributárias, tanto numa eventual reforma tributária quanto em questões de desonerações e tributações, e que se tenha um olhar sempre de que tributar a mobilidade é tributar quem mais precisa dela, é tributar a população de menor renda, na sua maioria mulheres, e para quem faz muita diferença o valor final da tarifa. Então, a gente ter sempre uma atenção social também quanto às questões tributárias e aos efeitos que ela gera.

Bem, era isso que eu queria responder com relação à outra fonte de recursos para a mobilidade.

Encaminhando-me para o final, novamente agradeço muito o convite. Parabéns pelo debate tão importante, agradeço a todos os colegas aqui da audiência e também a todos os que nos acompanharam e enviaram perguntas pelo *chat*. *Acredito que* foi muito produtiva esta conversa e ainda tem muito a se desenrolar - não é? - como a gente viu aqui.

O Ministério da Cidade está à disposição para aquilo que pudermos contribuir.

Muito obrigado e boa tarde a todos.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Costa. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PE) - Muito obrigado, Dr. Antônio Espósito.

Concedo a palavra agora ao Dr. José Inocêncio de Andrade Araújo para responder as indagações e para suas considerações finais. Muito obrigado.

O SR. JOSÉ INOCÊNCIO DE ANDRADE ARAÚJO (Para expor. *Por videoconferência.*) - Bom foi nos enviada uma pergunta, que é a questão do custo imediato para a gente recuperar a situação que está aqui. Foi enviado para o Ministério das Cidades, em regime de emergência, para recuperar o serviço de material rodante, que são os trens, os equipamentos e os veículos que ajudam na manutenção, as obras de serviço para a via férrea, obras de serviço para sistema eletroeletrônico e obras de edificações, isso em torno de R\$1 bilhão, isso um gasto durante quatro anos. É para a recuperação em geral, de cinco a seis anos, em torno de R\$2 bilhões.

Outra pergunta que foi feita para a gente foi sobre essa questão do impacto da precariedade. Ela é muito direta. A gente pode ver isso, por exemplo, nos dias de chuva. Nos dias de chuva, por exemplo, na Copa, quando foi feito um investimento razoável no metrô de Recife, nós tivemos aqui um índice pluviométrico gigantesco no dia do jogo, se não me engano da Alemanha e Estados Unidos, e o metrô de Recife foi o único sistema - porque, neste momento, estava com digamos um investimento em dia -, e foi o único sistema que conseguiu sobreviver àquele dia de muitas chuvas aqui.

Então, o impacto é muito direto, a precariedade leva à quebra de trens, parada, queda de rede elétrica, é um caos natural que acontece aqui com a precariedade.

As novas linhas também foram questionadas. Eu diria que não é questão de viabilidade, é questão de necessidade. Eu acho que, nas novas linhas de ampliação, nós temos o plano, por exemplo, de contemplar o Porto de Suape, além de desenvolver... Por onde o sistema passa, nós temos uma emergência. Hoje, são em torno de 400 ônibus que levam trabalhadores para o Porto de Suape, e isso desafogaria o trânsito e tudo mais.

Eu não tenho dúvida... Nós, que trabalhamos aqui e vivemos isso no dia a dia, sabemos que o sistema metroviário evita poluição, evita engarrafamento, evita acidentes, agiliza o deslocamento e promove o desenvolvimento socioeconômico na cidade.

Diante disso, essas são nossas preocupações. Nós estamos aqui, como já disse, à disposição do Senado para apresentar *in loco* a nossa situação. Acho que é fundamental essa iniciativa, que vai nos ajudar muito a sair desse gargalo, dessa situação que nós estamos vivendo em Recife.

E, por fim, quero agradecer o convite novamente e parabenizar pela audiência. E pode contar com a gente para resolver essa situação que nós estamos vivendo.

Obrigado. Bom dia a todos.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Costa. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PE) - Muito obrigado, Dr. Inocêncio, pelas suas informações e pela sua participação.

Eu passo a palavra à Dra. Eloisa Basto, do Sindicato dos Engenheiros de Pernambuco, para que, em cinco minutos, possa também se manifestar sobre as questões suscitadas e fazer as suas considerações finais.

A SRA. ELOISA BASTO AMORIM DE MORAES (Para expor. *Por videoconferência.*) - Obrigada, Humberto.

Bom, vou me deter a duas perguntas: se a criação de novas linhas é inviável e qual o impacto na mobilidade.

A mobilidade passa pelos desafios de logística de transporte. E nas cidades brasileiras enfrentamos o medo do novo. Porém, por outro lado, a população nutre uma esperança de que essas mudanças venham acontecer de maneira benéfica, que as infraestruturas prometem. Então, há esperança de melhoria. E todos os atores precisam colaborar, tanto o setor público como o setor privado.

A criação de linhas novas passa por uma demanda, um estudo, uma contagem de tráfego, de passageiros. Porém, o caos instalado no nosso sistema de transporte aponta empiricamente que precisa dessa expansão, porque ele já está saturado. Então, o impacto na mobilidade, a médio prazo, é muito benéfico para toda a sociedade e, principalmente, para os usuários do transporte público.

Então, esse debate foi bastante rico e com certeza dará bons frutos.

E deixo aqui novamente um abraço pernambucano, que todos venham até aqui para conhecer o metrô e comer um bolinho de rolo, que é muito bom.

Então, muito obrigada e até breve.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Costa. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PE) - Com esse convite aí, a Comissão que vai para a diligência deve ser bem grande, viu? Muita gente atrás.

Bom, eu passo a palavra agora ao Dr. Adriano Lucena, Presidente do Conselho Regional de Engenharia e Agronomia de Pernambuco, para se manifestar sobre as questões e as suas considerações finais, no prazo de cinco minutos.

O SR. ADRIANO LUCENA (Para expor. *Por videoconferência.*) - A nova linha do metrô é o que a gente já colocou na primeira fala nossa: as expansões de áreas no Recife, na região metropolitana, indo até o Cabo, até Cajueiro Seco, indo até São Lourenço da Mata, Paulista, Forte do Brum, indo até o viaduto Tancredo Neto. Então, existem já projetos, e projetos feitos pelos profissionais que estão naquela companhia, estão naquela empresa.

Quero dizer, mais uma vez, que o transporte por trilho é um transporte sustentável, um transporte que tem uma relação com respeito ao meio ambiente, viável, que tem impactos no menor acidente, então reduz as pessoas nos hospitais. E isso faz com que a palavra do Dr. Antônio tenha um propósito gigantesco, que é mudar a questão tarifária, envolver as externalidades positivas que estão envolvidas diretamente no transporte do metrô. Isso faz com que toda a sociedade possa pagar pelos benefícios e fazer com que o metrô volte a ter investimentos, recursos para que ele possa oferecer ao público o melhor serviço possível, com tempo de trajetos regulares.

E quem é esse público que usa o metrô? São os estudantes, são os trabalhadores. Nós precisamos, enquanto sociedade organizada, utilizar o metrô, porque o metrô tem a segurança. Que o Senador da República possa utilizar o metrô, que o procurador do estado possa utilizar o metrô, que o Presidente do Crea possa utilizar o metrô, porque o metrô não tem que ser feito só para estudantes e trabalhadores. O metrô tem que ser pensado para toda a sociedade. E que todos nós possamos utilizá-lo.

Na questão das tarifas, a gente tem, por exemplo, várias áreas ao longo do metrô em que a gente pode arrecadar dinheiro através do investimento em publicidade. Nós podemos ter, nos seus terminais, nos seus pontos de paradas, áreas comerciais, mini *shoppings*, enfim, nós precisamos repensar, nós precisamos construir alternativas e envolver aqueles que fazem o metrô no seu dia a dia, que têm seus 30, 40 anos de empresa. Esses conhecem infinitamente mais do que muita gente que passa a projetar os cruzamentos por um conhecimento técnico. Nós precisamos da técnica, mas precisamos muito mais de humanidade e história de vida dessa empresa. Essa é uma empresa da qual todos nós devemos fazer a sua defesa.

Então, parabéns, Senador, por fazer esse encontro e esse debate permanente da revitalização dos investimentos do metrô na cidade do Recife, na Região Metropolitana.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Costa. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PE) - Muito obrigado, Dr. Adriano.

Eu quero registrar também aqui, a pedido da Fenametro, a contribuição importante do ex-Deputado Henrique Fontana junto à mobilização do Trensurb, junto ao pessoal da Fenametro.

Vou dar dois minutos de relógio aqui ao Dr. Manoel Messias, que representa a Fenametro. Nós temos aqui já a necessidade de terminar às 12h30. Então, eu peço que seja curto, bem curto. Agradeço.

O SR. MANOEL MESSIAS DE SOUZA RIBEIRO (Para expor.) - Obrigado, Senador.

De antemão, agradeço a sua colaboração nessa discussão e aos demais Senadores do Estado de Pernambuco, aos Deputados também do Estado de Pernambuco, que têm dado apoio a essa luta dos companheiros aí.

Mas o recado é bem rápido mesmo, é só para que fique claro que, mais uma vez, o Brasil tem caminhado no rumo contrário ao dos países em desenvolvimento. Eles sugeriram a concessão e a privatização do sistema de transporte lá na década de 80, 90, e nós estamos fazendo isso hoje, quando os países desenvolvidos estão assumindo compromissos deixados pelas concessionárias, pelas empresas privatizadas, assim como nos meios de transporte, também no sistema bancário e em outros sistemas que foram privatizados 15, 20 anos atrás. Hoje, os estados estão assumindo compromissos deixados por essas empresas.

Portanto, a luta hoje é contra esse processo...

(Soa a campanha.)

O SR. MANOEL MESSIAS DE SOUZA RIBEIRO - ... um processo que foi desaprovado no mundo mais moderno. E hoje a gente está passando por esse constrangimento de ter as nossas empresas entregues à iniciativa privada de forma covarde.

Eu vou passar os 40 segundos que restam para o meu companheiro Edson, que também é da Fenametro, para dar um recado rapidamente.

O SR. EDSON SANTOS (Para expor.) - Obrigado, Manoel. Obrigado, Senador, a todos.

Senador, é impossível que nós continuemos a discutir, dentro do PND, a transferência da Trensurb e da CBTU antes daquilo que falou o representante do Ministério das Cidades. Enquanto nós não tivermos uma política nacional de financiamento do sistema, nenhuma modelagem poderá ser feita, porque as modelagens hoje são em bases irreais. Portanto, creio que o Governo Lula tem a responsabilidade de fazer qualquer iniciativa no sistema de transporte de massa ferroviário após a votação daquele projeto que o representante do Ministério das Cidades colocou. Impera nós temos uma política nacional de financiamento do sistema. Sem isso, é algo desigual e não responderá às demandas por um transporte público de máxima qualidade.

Portanto, é isso que eu queria manifestar.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Costa. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PE) - Agradeço a participação dos representantes da Fenametro, Edson e Manoel Messias.

E concedo a palavra, também por cinco minutos, ao Presidente do Sindicato dos Metroviários de Pernambuco, para suas considerações finais e também para se manifestar, se assim o desejar, sobre as questões aqui suscitadas.

O SR. LUIZ SOARES DE OLIVEIRA (Para expor.) - Primeiramente, mais uma vez, cumprimento aqui o Deputado Federal Renildo Calheiros, que se faz presente e que está nessa luta junto conosco.

Quero dizer aqui, trazer já uma notícia importante para a gente. É que, sobre aquilo que a gente estava pensando, que os estudos tinham sido retomados, na realidade, não houve retomada dessa iniciativa, quer dizer, os estudos continuam lá, precisam ser feitos e isso vai depender justamente de uma autorização do Governo Federal. Não tem estudo nenhum que tenha sido iniciado neste momento. Então, isso é só para tranquilizar a categoria quanto à essa situação. Quer dizer, a questão mais importante hoje para o metrô do Recife e para a CBTU são os investimentos, é a recuperação do sistema, é a expansão do sistema. Nós temos os trabalhadores mais qualificados do Estado de Pernambuco, do Nordeste, do Rio Grande do Norte, da Paraíba e de Maceió. Portanto, é necessário que a gente possa garantir esse recurso para que a gente possa recuperar o sistema.

Hoje eu entendo que todos aqui estão preocupados com a recuperação do sistema da CBTU e com fazer os investimentos necessários, na perspectiva da sua ampliação. A gente precisa atender os trabalhadores da região metropolitana com mais qualidade, com mais eficiência. Para isso, a gente precisa expandir - não atender só 400 mil usuários, mas 800 mil usuários.

Quais os impactos isso causa quando acontece a precarização do sistema? É fazer com que os intervalos aumentem, e isso é ruim para os trabalhadores, porque menos pessoas vão frequentar o metrô. É necessário que a gente tenha mais

trabalhadoras e trabalhadores com garantia do ir e vir do seu trabalho ou até mesmo de fazer algumas alterações, de ir até a cidade do Recife, de frequentar o metrô com mais qualidade.

Defendemos, sim, um metrô estatal federal e com tarifa social para que a gente possa atender a população com qualidade. Esse aqui é o nosso desejo, é o desejo do sindicato, é o desejo da categoria metroferroviária do Recife, é o desejo da categoria metroferroviária da CBTU e da Transurb.

Um grande abraço a todos.

E estamos juntos na luta!

O SR. PRESIDENTE (Humberto Costa. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PE. Fala da Presidência.)
- Muito obrigado ao Presidente do Sindicato dos Metroviários de Pernambuco, Luiz Soares de Oliveira.

Quero mais uma vez agradecer a todos que participaram desta audiência pública: Dr. Adriano Lucena, do Crea de Pernambuco; Luiz Soares, Presidente do Sindicato dos Metroviários; Dra. Eloisa, Presidente do Sindicato dos Engenheiros de Pernambuco; Dr. José Inocêncio Araújo, Gerente Operacional de Recursos Humanos da Superintendência da CBTU de Recife; Dr. Antônio Maria, representante aqui do Ministério das Cidades; Dr. Arian Bechara, Chefe do Departamento de Estruturação de Projetos do BNDES; e Dr. Sérgio Augusto Santana da Silva, Procurador do Estado de Pernambuco.

Agradeço também a todos que acompanharam esta audiência.

Quero lembrar que hoje, às 14h, teremos reunião extraordinária desta Comissão. Está em pauta, inclusive, o projeto de lei que trata da garantia de "trabalho igual/salário igual" para homens e mulheres no segmento privado e público, e a deliberação de outras proposições.

Nada mais havendo a tratar, declaro encerrada a presente reunião.

Muito obrigado.

(Iniciada às 10 horas e 38 minutos, a reunião é encerrada às 12 horas e 32 minutos.)