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

REUNIÃO
04/04/2018 - 9ª - Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo

A SRª PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Havendo número regimental, declaro aberta a 9ª Reunião, Extraordinária, da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, da 4ª Sessão Legislativa Ordinária da 55ª Legislatura.

Ao iniciar o nosso expediente, informo que solicitarei, nos termos da Instrução Normativa nº 09, de 2017, a degravação da presente reunião para que o que aqui for falado pelos convidados e debatido pelos nobres pares fique registrado nos *Anais* da nossa Casa.

Conforme pauta previamente distribuída, a presente reunião é destinada a discutir o tema da redução orçamentária de recursos da União para a Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) e suas consequências para os sistemas de transporte ferroviário urbano de passageiros (Metrôs e VLTs), atendendo aos Requerimentos nºs 7 e 13, de 2018, CDR, de minha autoria.

Nós vamos destinar um prazo inicial de dez a quinze minutos para os expositores se apresentarem. Em seguida, como é de praxe, vamos abrir para a fase de interpelação pelos Senadores e Senadoras inscritos, dentro dos assuntos tratados, dispondo cada um de cinco minutos, assegurado igual prazo para resposta, após o que poderá ser contraditado pelo prazo máximo de dois minutos, concedendo-se o mesmo tempo para a tréplica.

Informo ainda que, claro, a palavra aos Senadores e Senadoras será concedida em ordem de inscrição, intercalando-se oradores de cada Partido.

Quero aqui também, mais uma vez, destacar que a audiência púbica está sendo transmitida pelo *site* da nossa Casa, gravada aqui pela nossa TV Senado. A audiência pode ser acompanhada através do Portal e-Cidadania, que pode ser acessado a partir do *site* da nossa Comissão e também pelo Alô Senado: 0800-612211.

Eu quero, imediatamente, registrar a presença do Senador Garibaldi Filho, da Bancada Federal do nosso Estado; do Senador Elmano Férrer, Parlamentar muito atuante nesta Comissão, Senador pelo Estado do Piauí. Também, com muita satisfação, registro aqui a presença dos meus companheiros, do Deputado Estadual Fernando Mineiro, da Assembleia Legislativa do Rio Grande do Norte, Parlamentar, inclusive, que vem acompanhando toda essa demanda importante do ponto de vista do povo do Rio Grande do Norte, dos trabalhadores e trabalhadoras, a demanda da questão do transporte público. Igualmente, registro com muita satisfação a presença da Vereadora do Partido dos Trabalhadores da nossa cidade de Natal, a Vereadora Natália, que também tem acompanhado esse debate.

Quero, desde já, agradecer aqui aos superintendentes - por favor, dê-me a relação - que atenderam o nosso convite.

Quero chamar, inicialmente, José Marques de Lima, Diretor-Presidente da nossa CBTU, por favor.

Quero também aqui chamar Leonardo Gurgel de Faria Diniz, Superintendente da Companhia Brasileira de Trens Urbanos da nossa querida Natal, para tomar assento na bancada.

Também, o Sr. Leonardo Villar Beltrão, Superintendente da CBTU - Regional Recife.

De João Pessoa já se encontra? O Paulo?

E também o Paulo José de Mello Barreto, por favor, Superintendente da CBTU - Regional João Pessoa.

O Marcelo de Aguiar Gomes, de Maceió também já se encontra presente?

Marcelo, por favor, o.k. CBTU - Regional Maceió.

E Miguel da Silva Marques, Superintendente da CBTU - Regional Belo Horizonte.

A bancada está toda aqui.

Quero, com muita satisfação, para contribuir com o nosso debate, convidar o Prof. Rômulo Dante Filho,•Professor da Universidade Federal do Rio de Janeiro.

Nós estamos aguardando ainda a presença do representante do Ministério das Cidades.

Espero que ele possa chegar no decorrer da nossa presente reunião.

Também aqui convido a Teresa Cristina, que é Gerente Técnica de Orçamento e Gestão da CBTU.

Registro aqui também, com satisfação, a presença da Deputada Federal Zenaide Maia, do nosso Estado, da Bancada Federal, que acaba de chegar.

Rapidamente, eu quero primeiro aqui dar as boas-vindas aos nossos convidados, agradecer desde já por vocês terem atendido o nosso convite.

O que move a CDR ao realizar a presente audiência pública é a nossa preocupação no que diz respeito ao papel que o sistema de trens urbanos exerce no nosso País, do ponto de vista social, que é muito importante.

É evidente que nos preocupou e muito a notícia veiculada do corte, Senador Garibaldi Filho, que várias áreas sofreram, dentre elas também a CBTU. Para se ter uma ideia, segundo os dados colhidos pela consultoria legislativa do Senado, no Siga Brasil, se no ano de 2017 as dotações orçamentárias autorizadas especificamente para o funcionamento dos sistemas de transporte ferroviário urbano de passageiros já era pouco - um valor em torno de R$250 milhões -, imagine para 2018 quando o Governo anunciou um corte da ordem, Senador Elmano, de quase 50%, precisamente uma redução de 47%. Ou seja, o que está previsto de investimento é em torno de apenas R$132 milhões.

(Intervenção fora do microfone.)

A SRª PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Pois é. E o superintendente aqui está atualizando, ele vai falar sobre isso, que é de custeio. Na verdade, ele está dizendo aqui que não são R$132 milhões, é em torno de 140 e poucos milhões de custeio. Para investimento é praticamente zero, são apenas R$30 milhões.

É evidente que um corte dessa envergadura afeta todo o sistema de trens urbanos no nosso País, chegando ao ponto de deixar a gente superpreocupado porque, de repente, o que isso vai implicar? Redução do número de viagens? É essa a alternativa que restará aos superintendentes locais? Vocês vão reduzir o número de viagens? Ou, mais grave ainda, chegarmos ao momento em que de repente o Sistema de Trens Urbanos pararia as suas atividades por falta absoluta de condições para manter o funcionamento.

Por exemplo, em Natal, Senador Garibaldi Filho, a nossa superintendência, a STU, gerenciada aqui por Leonardo, controla uma frota de cinco composições de VLT e duas locomotivas a diesel, de um total de 12 VLTs adquiridos pelo PAC Equipamentos, que infelizmente ainda não foram entregues. Esse é um tema inclusive para conversarmos aqui.

A CBTU, em Natal, atende a região metropolitana, especialmente os Municípios de Extremoz, Ceará-Mirim e Parnamirim. E, mesmo não sendo um sistema de primeiro mundo, é evidente o papel importante que a CBTU desempenha lá em Natal, no que diz respeito à questão da mobilidade urbana. São mais de 13 mil passageiros por dia, com uma passagem com preços inclusivos, em torno de 50 centavos. Essa inclusive é uma das características muito importantes do Sistema de Trens Urbanos, ou seja, a chamada passagem subsidiada, pelo que isso significa para a população, principalmente às populações de baixa renda que são exatamente as que mais precisam do transporte subsidiado, um transporte que tem que ser encarado como um direito, e é assim exatamente que ele deve ser visto.

Eu ainda acrescento aqui que, no caso de Natal, nós temos um projeto de modernização, expansão de rede pronta que foi entregue à CBTU desde 2015. Naquela época, a Presidente Dilma chegou a liberar recursos para as obras e compras de trilhos e equipamentos, mas infelizmente o projeto se encontra paralisado. Isso também será objeto aqui de discussão entre nós.

Enfim, Superintendente José Marques, demais superintendentes, nós estamos aqui exercendo o nosso papel, como Senadores e Senadoras da República. O papel de acompanhar, de fiscalizar as ações, as obras do Governo. Isso aqui não é um tema qualquer para nós, de maneira nenhuma, repito. Isso aqui diz respeito à vida de milhares de pessoas, que têm exatamente no trem o seu meio de locomoção para chegar ao trabalho. Portanto, nós estamos tratando aqui de um direito

fundamental das pessoas, de milhares de pessoas, seja em Natal, seja em João Pessoa, seja em Belo Horizonte, seja em Maceió. E nós não podemos, de maneira nenhuma, aceitar que, em nome de uma política de austeridade do Governo, calcada no controle, no chamado teto de gastos - refiro-me à Emenda 95, que infelizmente congelou os gastos nas áreas sociais durante 20 anos -, nós não podemos aqui, de maneira nenhuma, repito, aceitar que, em nome dessa lógica, direitos essenciais das pessoas sejam simplesmente ignorados. Porque, repito, quando a gente fala do trem urbano, quando a gente fala do VLT, estamos aqui falando principalmente dos trabalhadores, dos moradores de baixa renda, daqueles que se levantam sozinhos, que precisam sair das suas casas para chegarem ao local de trabalho, para ter o seu ganha-pão assegurado todo mês. Daí a importância do papel que a CBTU desempenha em todo o País.

Quero aqui declarar, José Marques - e não é de hoje, mas desde há muito tempo -, que nós defendemos o fortalecimento da CBTU, que nós reconhecemos, inclusive, os excelentes quadros que a Companha Brasileira de Trens Urbanos tem em nível nacional, quadros de carreira, dedicados e preparados. E defendemos por quê? Defendemos porque entendemos o caráter, do ponto de vista social, que a CBTU tem pelo que ela desenvolve em matéria, exatamente de transporte como um direito público.

Então, são essas as nossas considerações iniciais.

O que nos move aqui, repito, é exercer o nosso papel de fiscalizar e de cobrar.

Nós não podemos sair desta audiência de hoje, Senador Garibaldi Alves Filho, sem que esse corte absurdo do Governo Federal frente ao orçamento da CBTU seja revisto. O Governo tem que rever esse corte e esse orçamento tem que ser recomposto. Esta é a finalidade da presente audiência pública.

O SR. GARIBALDI ALVES FILHO (Bloco Maioria/PMDB - RN) - Pela ordem, Presidente.

A SRª PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Pois não.

O SR. GARIBALDI ALVES FILHO (Bloco Maioria/PMDB - RN. Pela ordem.) - Eu queria deixar aqui uma ressalva com relação à nossa participação, porque, segundo um ditado popular da nossa terra, você não pode, ao mesmo tempo, assobiar e chupar cana. Quer dizer: não se pode fazer duas coisas ao mesmo tempo. E eu já disse à Senadora Fátima que essa audiência que a nossa Bancada tem lá no Ministério do Meio Ambiente é decisiva também, é fundamental, é importante para a pesca industrial do Estado, que, hoje, é a atividade responsável pela criação de muitos empregos.

Então, o meu constrangimento maior é perante a Drª Tereza Cristina, ao Dr. José Marques de Lima - à Senadora Fátima não, porque eu já estou acostumado, inclusive, com o discurso dela -, e ao Sr. Rômulo Dante Orico Filho, que é professor da universidade, por não poder ouvi-los. Eu vou fazer todo um esforço para estar de volta a tempo das conclusões.

Antes, porém, eu manifesto a minha preocupação. Ao chegar aqui, eu tive uma conversa com o nosso conterrâneo, o Sr. Leonardo Gurgel de Faria Diniz, que nos fez um relato do que realmente esse corte orçamentário representa, sobretudo, para os 15 mil passageiros/dia que são transportados na Grande Natal.

Então, trata-se, como disse a Senadora Fátima, de o cobertor ser curto. Se você tem essa eventualidade, esse desafio, você precisa, sobretudo, saber onde vai cortar. E governar - eu já tive oportunidade de ser gestor - é, sobretudo, escolher prioridades, uma vez que você não pode contemplar, ao mesmo tempo, todas as prioridades que você desejaria contemplar.

Então, eu gostaria de deixar aqui a minha preocupação, o meu apelo e o meu pedido de desculpas aos expositores, mas tenho de me encaminhar agora ao Ministério do Meio Ambiente, reafirmando, contudo, que farei todo um esforço para estar de volta aqui para participar desta audiência. Quero ainda cumprimentar a Senadora Fátima pela pauta de hoje, a exemplo de outras pautas que são muito importantes para o nosso Estado, para a nossa região e para o nosso País.

Obrigado.

A SRª PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Obrigada, Senador Garibaldi Alves Filho.

Peço, inclusive, que V. Exª possa justificar a nossa ausência a essa audiência no Ministério do Meio Ambiente, uma audiência também de muito interesse e de muita importância para o desenvolvimento do nosso Rio Grande do Norte.

O SR. GARIBALDI ALVES FILHO (Bloco Maioria/PMDB - RN) - Se a senhora me permite, eu queria cumprimentar o Superintendente, o que não fiz. Não o farei nominalmente porque acho que o Cerimonial irá fazê-lo, mas quero cumprimentar o Deputado Mineiro, que está aqui, e a Vereadora Natália, que também está nos prestigiando hoje nesta Comissão.

A SRª PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - O.k., Senador. E aguardamos o seu retorno para a fase das conclusões.

Nós passamos a palavra agora, imediatamente, ao Sr. José Marques de Lima, que é o Diretor-Presidente da CBTU.

O SR. JOSÉ MARQUES DE LIMA - Bom dia a todos!

Primeiramente, eu gostaria de agradecer aos Parlamentares presentes, aos Senadores e, em especial, à Senadora Fátima Bezerra pela iniciativa de sempre defender a ferrovia.

Eu conheço a Senadora há bastante tempo. Sou ferroviário de carreira há 32 anos. Fui superintendente em alguns Estados e, hoje, encontro-me lotado no Rio como Diretor-Presidente, administrando a CBTU com cinco colegas superintendentes regionais que atuam em cinco capitais do País, ondem atendem, em média, de três a quatro Municípios por região metropolitana.

Conversando com a Senadora anteontem sobre esta audiência, eu gostaria de registrar que eu disse à Senadora que já tive a sinalização dos Ministérios das Cidades de que nós resolveríamos a questão orçamentária da CBTU até o dia 15 deste mês.

Essa questão orçamentária eu vou tentar passar a todos aqui em números, mas a Senadora colocou um fato importante: esta audiência é importante para que todos que estão aqui presentes conheçam o trabalho e o que nós fazemos na ferrovia no Brasil;

A CBTU tem 34 anos de existência e assumiu o transporte público de passageiros oriundo da Rede Ferroviária. A Rede Ferroviária foi extinta e a CBTU assumiu esse papel fundamental de transportar pessoas sobre trilhos, e é o que nós estamos fazendo há 34 anos.

Essa situação em que a CBTU hoje se encontra com relação à questão orçamentária é uma situação que vem, ao longo do tempo... Nós trabalhamos sempre no fio da navalha com a questão orçamentária, mas, neste ano, isso tomou uma proporção... Houve um corte no orçamento em todo o Executivo, mas, no caso da CBTU, é importante registrar, Senadora, como a senhora já bem colocou, que esse corte afeta diretamente as classes menos favorecidas e que são atendidas pela ferrovia.

Os metrôs das capitais que foram projetados na Região Sudeste atendem a uma demanda reprimida da população que precisa daquele transporte, mas atende, especificamente o metrô de São Paulo e o metrô do Rio, num primeiro momento do seu trabalho...

Quero saudar também o Prof. Rômulo, que é da UFRJ e conhece bem a história da mobilidade no Sudeste do País.

Como dizia, os metrôs atendem a uma demanda das classes A, B e C..

A nossa CBTU foi projetada exatamente no sentido contrário, Senador. Ela atende as classes "c", "d" e "e", salvo em alguns pontos da nossa ferrovia, como são os casos de Belo horizonte e Recife, hoje com a Linha Sul. Mas o início da nossa implantação é para atender a essas classes menos favorecidas.

No caso de três Estados do Nordeste, em João Pessoa, Maceió e Natal, eles especificamente atendem a essa classe, porque tem de haver essa atenção do Estado com o transporte. No caso de Maceió, quando fui superintendente de Maceió e conheci a Senadora, as pessoas descem... Desculpem. Natal tem 52km de ferrovia; Maceió tem 34km. A grande maioria das pessoas, Senadora, que saem da última cidade da região metropolitana de Maceió e que são atendidas pelo trem, se não tiverem o trem para chegarem ao centro para venderem os seus produtos, para trabalharem, não voltam, porque a passagem do modal rodoviário, Professor... O senhor sabe que há uma distância muito grande da nossa... Parece que a passagem do primeiro anel do modal rodoviário hoje em Maceió está em R$3,80; a nossa passagem, R$0,50. Então, aquela população toda que mora ao longo da via nas cidades de Rio Largo e Satuba, se o trem não existir... Por diversas vezes, eu vi pessoas ficarem no centro de Maceió, sem condições de voltarem para casa por não haver trem. Quando nós assumimos a superintendência com aquela falta de material rodante... Para quem não atua na área, material rodante é o nosso sistema: o trem e o VLT. Hoje nós temos, ao longo desses últimos 12 anos, um implemento no material rodante da CBTU. Nós duplicamos a nossa quantidade de material rodante. Mas precisamos fazer muito mais, porque há uma demanda reprimida.

No caso de Leonardo, por exemplo, Natal tem 54km de ferrovias e atende a três cidades mais Natal. A demanda reprimida de Natal é imensa. Se nós conseguirmos colocar em prática todo o projeto do PAC que está pronto da CBTU para Natal, hoje, facilmente, com o sistema funcionando, Natal tem condições de transportar 100 mil pessoas por dia.

Em termos de números, a CBTU hoje transporta no Brasil, com Recife, Belo Horizonte e mais as unidades menores, 580 mil pessoas por dia. São 580 mil pessoas que serão afetadas diretamente se esse corte no orçamento permanecer. Já registrei que houve a garantia do Ministério das Cidades de que esse orçamento será reposto. Mas esse corte no orçamento da CBTU... A Senadora perguntou: vocês vão reduzir viagens? Eu tenho aqui os superintendentes técnicos que trabalham comigo... Eles têm uma posição interessante, Senadora. Esse corte na CBTU não reduz viagens. Nós tivemos de colocar isso num determinado plano e dizer que iríamos reduzir viagens, mas, na situação em que houve o corte, nós não operaremos mais. O sistema simplesmente para de funcionar, porque você não tem como aplicar um corte de 50%.

Nós atuamos em duas linhas de operações: trabalhamos com trens, VLTs a diesel, e trabalhamos com metrô de bitola 1.6 elétrico. Então, não temos como aplicar uma redução de quase 50% do orçamento e fazer com que o trem rode 30%, nos casos de Belo Horizonte e Recife. Esse corte não tem como ser aplicado. A verdade é esta: se o orçamento não for reposto, o sistema para. Nós tivemos de tratar isso de uma forma mais suave num primeiro momento, em janeiro, até porque nós iríamos fazer um plano para que pudéssemos operar pelo menos nos horários de pico com essa redução, mas, de janeiro para cá, o consumo do custeio... Só para registrar a questão de valores, o nosso custeio no ano passado foi de R$265 milhões para operar as cinco capitais - R$265 milhões. O nosso custeio hoje está em R$142 milhões. Então, nós precisaríamos repor R$123 milhões para continuar operando. Ou seja, o corte de 50%... Numa conta rápida, a primeira impressão que dá é: com 50%, só rodamos a metade do trem. Chega a Recife... Sem contar - vale o registro - que nós, com R$265 milhões, já operamos no fio da navalha. Os trens estão abarrotados. No caso de João Pessoa, minha terra, que tem um sistema de trens de 32km também, nós só temos um cruzamento. Com o investimento deste ano, conseguimos a aprovação para fazer mais três cruzamentos para que possamos fazer ofertas... Com isso, ficaremos com quatro, para haver demanda, porque, se não tivermos cruzamentos ferroviários, não teremos como ofertar... Podemos ter 20 VLTs, Senadora, na garagem de Natal, 20 VLTs na garagem de João Pessoa, mas, se não houver trilhos para andar e não houver cruzamentos, não teremos como ofertar. Essa demanda reprimida da população está aí. Se houver VLT, se houver metrô, nós termos demanda reprimida para atender e duplicar a quantidade. Quinhentos e setenta mil pessoas por dia é muita gente.

Se os senhores analisarem o custo da CBTU por número de passageiro transportado, verificarão que ele é um dos menores do País, comparando com os metrôs dos grandes centros como Rio de Janeiro e São Paulo.

Se pegarmos o nosso custo CBTU e dividirmos por essa quantidade de funcionários, vamos ter um custo... Se tirarmos a herança que tivemos de administrar da Rede Ferroviária, porque o nosso custo, no primeiro momento... Quando se entra no Portal da Transparência, encontra-se a CBTU com um valor muito alto - cerca de R$1 bilhão por ano -, mas essa é uma herança que tivemos de administrar por conta da cisão que foi feita nos Estados do Rio de Janeiro e São Paulo. Essa cisão deixou uma herança para a CBTU e temos de administrar esse passivo até hoje.

(Soa a campainha.)

O SR. JOSÉ MARQUES DE LIMA - Só para encerrar.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. JOSÉ MARQUES DE LIMA - Obrigado, Senadora.

Essa herança que nós administramos eleva os custos da CBTU, mas a CBTU, como empresa única, transportando 570 mil pessoas com o número de funcionários que...

Gostaria só de registrar, e me perdoem a falta de experiência com audiência pública, a presença do representante do nosso sindicato, Romeu, que está representando todos os sindicatos da ferrovia. Os demais não estão aqui porque, neste momento, estão numa mesa de negociação no Rio de Janeiro para o início do dissídio coletivo de 2018. Então, o Romeu está aqui presente e vai transmitir para os demais, Presidente... Ele estaria comigo no Rio, mas eu não podia deixar de atender à convocação da nossa Senadora. Temos lá o pessoal reunido com o Diretor de Administração e Finanças para resolver essa situação do dissídio. Só para registrar. Romeu, obrigado por estar presente.

A SRª PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Já que você registrou, quero acrescentar aqui também a presença de Carlos Alberto Cassiano, que é da Federação Nacional de Metroviários; Daniel Carvalho, Diretor do Sindimetro de Minas Gerais; e Carlos Henrique, Gerente-Geral de Planejamento e Orçamento da CBTU,

Pode continuar.

O SR. JOSÉ MARQUES DE LIMA - Obrigado, Senadora.

Então, voltando à questão de números, a CBTU hoje, se tirarmos essa herança que nós temos de administrar, esse passivo da cisão, porque o Senador usou um termo nordestino, a parte boa da CBTU foi privatizada, que é o caso do Rio de Janeiro, e, no Estado de São Paulo, foi estadualizada. No Rio de Janeiro, só para ilustrar, como CBTU, Senadora, nós transportávamos isso 15 anos atrás. Camacho, com precisão, há 15 anos, não é?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. JOSÉ MARQUES DE LIMA - Há 16 anos.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. JOSÉ MARQUES DE LIMA - Há 17 anos. Nós chegamos a transportar, Senadora, 1,4 milhão pessoas por dia no Estado do Rio de Janeiro. Hoje, o sistema está privatizado - hoje, 2018 -, o sistema transporta 450 mil pessoas por dia. Eu fico me perguntando onde é que foram parar esses 1,05 milhão, e o crescimento vegetativo da população. É óbvio que a população está pagando um preço alto por essa privatização que houve lá no Rio de Janeiro.

Então, a CBTU ficou administrando cinco Estados, e hoje estamos tentando fazer o nosso papel. E, para fazer o nosso papel com os nossos técnicos, com a nossa categoria hoje, nós somos 5 mil funcionários no Brasil, a gente precisa do apoio da União, precisa do apoio dos Parlamentares. E, para encerrar a minha fala, é esse apoio que não nos é negado através dos Senadores que conhecem a nossa história.

A Senadora Fátima. Eu costumo brincar, às vezes, com algumas pessoas do Rio Grande do Norte, eu a conheço, há bastante tempo - nós temos um engenheiro que trabalha comigo lá do Rio Grande do Norte, que conhece bem a Senadora, mas está hoje comandando a manutenção em Recife -, que, para a Senadora, só falta uma matrícula para ser ferroviária, viu, Senadora? *(Risos.)*

Porque ela conhece ferrovia, ela realmente conhece ferrovia.

Registro aqui: nós temos o Senador Benedito de Lira, que é um ferroviário; eu nunca vi gostar tanto de trem. Na última inauguração que nós fizemos do VLT, o Senador se emocionou. Eu perguntei a ele se, no passado, foi maquinista, porque ele andou na cabine do trem, Senadora, e se emocionou por conta de 2,5km que nós inauguramos. Mas esses 2,5km representam um acesso a uma população em Maceió que só vocês conhecendo para terem ideia do que representam esses 2,5km inaugurados e mais uma estação, nosso Superintendente aqui presente, Marcelo Aguiar.

Então, só para finalizar, Senadora, mais uma vez, eu gostaria de agradecer a todos os presentes, agradecer aos irmãos que eu tive o prazer de conhecer hoje e a todos os Parlamentares pelo apoio que têm dado.

E, para registrar, o Mistério das Cidades já se comprometeu com a CBTU que, até meados de abril, o nosso orçamento está reposto. E vamos ficar no aguardo, Senadora, e manter esta Comissão informada sobre o andamento dessa questão do orçamento.

A SRª PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Obrigada, José Marques.

Nós vamos passar agora, imediatamente, a palavra...

O SR. ELMANO FÉRRER (Bloco Maioria/PMDB - PI) - Nobre Presidente.

A SRª PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Pois não, Senador Elmano.

O SR. ELMANO FÉRRER (Bloco Maioria/PMDB - PI) - Queria pedir a compreensão de V. Exª e dos demais expositores, porque eu tenho que dar o quórum aqui na Comissão de Assuntos Sociais, estão pedindo que eu esteja presente.

Mas eu queria aqui só lamentar, porque creio que outros Senadores que representam tantas capitais listadas aqui que a CBTU... Eu estou me lembrando de Alberto Silva. Alberto Tavares Silva foi um dos engenheiros rodoviários mais importantes, sem desmerecer os demais neste País: criou a Companhia Brasileira de Trens Urbanos, o pré-metrô de Teresina.

Mas ressalto que todas essas linhas férreas são remanescentes da maior parte da rede ferroviária federal. Fizemos muito pouco neste País pelas populações pobres das periferias das grandes capitais. Lamentavelmente, hoje a CBTU sobrevive, como muitas outras instituições, sobretudo aqui do Nordeste. O DNOCS agoniza, a Sudene também, os organismos regionais. E não se tem dado prioridade... Exatamente a nossa Presidente, Fátima Bezerra, tem ressaltado aqui o desprezo, o desinteresse, enfim, por aquelas populações jogadas pelas periferias dos grandes centros urbanos. Exatamente, quanto a essas populações, com todos os programas habitacionais, desde o BNH, este País tem dado esse tratamento desigual às populações que mais precisam.

Então, eu queria só lamentar a minha ausência. Ressalto que temos um pré-metrô em Teresina e também até via remanescente de 70 anos atrás, com trens de cem anos, húngaros. E lamento que não PAC 2, com a Presidente Dilma, nós negociamos, eu era prefeito da capital, sobre rodas, quer dizer, transporte urbano, sobre rodas na prefeitura e sobre trilhos nos Estados. E lá se fez uma negociação. Decorreram oito anos, e não temos ainda o trem que a população merece.

Então, a falta de planejamento é um desmoronamento, é um caos no Estado brasileiro. Tudo isso traduz. O que a gente vê são os transportes agonizando. Os senhores só têm recursos, e mal, para pagar pessoal e o custeio daquele pessoal pobre que paga 50 centavos, lá também são 50 centavos. Então, temos recursos lá que transportam ao todo 4,5 mil, 5 mil pessoas-dia. Na cidade, uma capital de 850 mil habitantes.

Então, é lamentável o que nós estamos presenciando ao longo da nossa história. De cada cem brasileiros, 84 estão nas cidades - 84! -, há processo de urbanização desenfreado. E nunca nos atentamos para os transportes urbanos e coletivos dos grandes centros urbanos, até pequenos, capital de João Pessoa, Teresina, em relação São Paulo, Rio de Janeiro, etc.

Então, eu queria só lamentar ter que sair e ressaltar a importância de vocês profissionais, os engenheiros ferroviários, e todos aqueles que estão voltados para esse setor de transportes urbanos no nosso País. Vejo as dificuldades que têm os remanescentes ainda da Refesa. Claro, muitos estão aposentados, mas defendendo a importância e a prioridade que se deve dar aos transportes urbanos, mas sobretudo aqueles sobre trilhos.

Queria só parabenizar o José Marques pela exposição e pedir desculpas aos demais palestrantes por não estar presente aqui.

Obrigado, Presidente.

Qualquer coisa eu retorno.

A SRª PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Retorne que você será como sempre muito bem-vindo, Senador Elmano.

A Deputada Zenaide quer falar agora ou passo a palavra ao professor?

(Intervenção fora do microfone.)

A SRª PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Está o.k.

Nós vamos agora passar a palavra para o Prof. Rômulo Dante Filho, Professor da UFRJ. Mais uma vez, agradeço aqui por ter atendido o nosso convite, Prof. Rômulo.

Prof. Rômulo.

O SR. RÔMULO DANTE ORRICO FILHO - Sim.

A SRª PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Deixe eu só aproveitar que o representante do Ministério das Cidades chegou, o Sr. Octávio Luiz Leite Bitencourt, que é o Coordenador-Geral de Orçamento e Finanças da Subsecretaria de Planejamento. Por favor, eu o convido aqui para a Mesa.

O SR. RÔMULO DANTE ORRICO FILHO - Bom dia a todos!

Antes eu quero manifestar a minha própria satisfação de estar aqui, de poder falar aqui no Senado, nesta Comissão.

De início, quero parabenizar a Senadora Fátima Bezerra, por quem eu tenho uma grande admiração por toda essa luta pela melhoria da vida da nossa população, em especial daqueles que dependem do transporte público e mais especificamente, neste caso, daqueles que dependem do transporte sobre trilhos.

Cumprimento os Senadores presentes, a Srª Senadora, os membros da Mesa e os demais presentes como um todo.

Eu queria fazer um cumprimento aos usuários do transporte público, que muito me ensinaram na minha vida profissional, na minha vida acadêmica.

Antes de mostrar a primeira transparência, eu queria fazer só uma pequena apresentação. Eu vou me focar mais no aspecto da economia que o sistema de transporte público, notadamente o ferroviário, tem para as cidades, porque - vocês vão ver na primeira ou na segunda transparência - o transporte não tem um fim em si mesmo. É como o elevador de um prédio de 15 andares ou a escada rolante do *shopping*; sem eles não existiria o *shopping*, e ninguém iria subir 15 andares para ir ao dentista sofrer um pouquinho.

A economia da cidade, a economia da produção também está associada ao transporte público, e me surpreende, realmente me surpreende muito não encontrar os setores produtivos brasileiros nesta discussão, não encontrar aqueles que são empregadores, aqueles que são vendedores, comerciantes, aqueles que dependem dos usuários do transporte público para trabalhar, aqueles que dependem do usuário do transporte público para consumir ou comprar seus produtos ou as atividades econômicas como um todo. Eles não estão presentes a esta discussão, porque o transporte é também e em especial um fator de produção. Então, realmente me surpreende essa quase cegueira de um fator de produção tão importante quanto, para a maioria deles, a energia elétrica, a água, o ferro ou o algodão, o que quer que seja.

Vamos começar. Sou baiano, sou filho de italiano e professor. Então, costumo falar muito e vou ter me concentrar para não passar demais do tempo. *(Pausa.)*

Rapidamente, este que fala tem 67 anos, tem praticamente 40 anos de universidade. A minha vida sempre foi o transporte público. Eu trabalhei durante algum tempo como o Secretário de Estado e Administração, mas também como Subsecretário de Transportes da cidade do Rio de Janeiro.

Dentre alguns trabalhos, eu queria citar os dois primeiros que estão aí. Um deles é a discussão do Eixo Mobilidade do Plano Estratégico de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, no qual fiquei responsável - e ainda sou responsável, porque o projeto está em andamento - pelo Eixo Mobilidade. Isso me parece um setor-chave. Como a cidade vai crescer? Como as pessoas da cidade vão ter o seu desenvolvimento apoiado?

E também ajudei o Governo do Estado da Bahia na licitação do metrô de Salvador. Aliás, segundo a Presidente da CPTM, de São Paulo, ninguém no Brasil consegue fazer um metrô com menos de cinco anos; só a Bahia.

E, só para comentar - o Senador Elmano saiu -, o meu primeiro trabalho de metro especificamente foi o plano de estudos de transporte de Teresina, em 1976.

Vamos em frente.

A cidade é a maior invenção humana depois da roda. Eu encho a boca para dizer isso, porque, se nós observarmos, o PIB brasileiro é urbano, e a cidade não vive sem transporte. Eu vou trabalhar nesta minha exposição justamente essa ligação, a importância do transporte, a importância de haver um sistema ferroviário forte e bom e essa integração com a economia urbana, com a sociedade e com as ações sociais das cidades.

As pessoas não vivem sem mobilidade. Nós já conseguimos incluir mobilidade como direito social, porque, sem ela, nenhum dos outros direitos podem ser usufruídos. Ela é imprescindível não só para as famílias, mas para a economia urbana em especial. E mais uma coisa: não se surpreendam, não; grande parte das pessoas acredita que o transporte nas cidades brasileiras é feito por automóvel, e não é. No Rio de Janeiro, dos transportes motorizados, em cada quatro deslocamentos, três são em transporte público coletivos, de qualquer modalidade. Em São Paulo é meio a meio. Belo Horizonte está no caminho errado, porque subiu muito o transporte individual, mas não em Salvador, Recife e Natal. Então, são três a um no rio de janeiro; placar moral: sete a um.

E o transporte, como disse, não tem um fim em si mesmo; o transporte tem o fim de ajudar as pessoas a fazerem o que elas querem fazer na vida.

Como digo, a mobilidade é indispensável para as famílias, é um fator imprescindível para a realização das atividades econômicas, e a rede mais eficiente é a do transporte público. Nossas cidades não podem aguentar mais do que 20% do deslocamento por automóvel. Elas não têm estrutura para isso, e nós não temos dinheiro para isso. Vocês vão ver uma foto adiante de Atlanta e Barcelona, para vermos o que a gente pode fazer. E os bons padrões de coletivos têm de ser excelentes em cima dos individuais.

Pergunto: por que, se saio do meu trabalho do meu trabalho com o meu carro, dou uma paradinha na padaria, compro pão, sigo e vou embora, não tenho de pagar duas passagens? Se eu fizer isso de transporte público, em geral eu tenho de pagar duas passagens, e eu não aumentei em nada o sistema de custo. Então, a gente tem de fazer algo que traga as pessoas, sim, para usar o transporte público.

Vamos em frente.

Isso é só para mostrar o desalento - depois, vou usar a palavra desalinho - do transporte público no Brasil, como ele tem sido abandonado. Isso é a cidade do Rio de Janeiro. Aquela pontinha ali, de 2010 em diante, foi quando assumimos a Secretaria de Transportes e fizemos implantação do bilhete único, uma reformulação. Mas veja a queda de produtividade. Isso acontece no País inteiro, isso significa que se aumentam os custos de todo mundo, aumentam-se os custos de tudo que faz na cidade, e a competitividade das cidades fica caída, fica derrubada.

Mas as cidades mudaram! Essa é outra constatação seriíssima. *(Pausa.)*

Muitos lugares seriam definidos como policêntricos, e as cidades não têm mais um único centro. Quando eu saí de Salvador, em 1974, havia duas agências do Banco do Brasil, ambas no centro da cidade, Cidade Baixa e Cidade Alta. Significa que todo mundo ia para o centro fazer qualquer coisa. Hoje, no Rio de Janeiro, só 25% das viagens se dirigem ao Centro. E eu falo o grande Centro ali, da Rodoviária, incluindo a Glória. Significa que existem muito mais opções na vida das pessoas, e a gente tem que cuidar disso e tem que pensar que a cidade seguiu isso e tem que pensar um sistema de transporte que evite que ela se espraie, que fique muito grande e que seja tudo caro.

Quando as pessoas vão morar muito longe, porque querem ou por falta de opção não é somente o tempo de viagem, a distância dela que foi prejudicada, não. É mais asfalto, mais meio-fio, mais fio de telefone, mais tubulação de água, mais tubulação de esgoto, mais transporte de lixo, mais tudo. A cidade fica mais cara. Nós vamos ter uma surpresa com algumas coisas aí.

Aqui é só um exemplo de como as cidades são policêntricas. O Rio de Janeiro, com vários centros; trouxe Natal ali, de propósito.

(Soa a campainha.)

O SR. RÔMULO DANTE ORRICO FILHO - Já acabaram meus 15 minutos?

A SRª PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Não, pode continuar.

O SR. RÔMULO DANTE ORRICO FILHO - Salvador, também policêntrica; Belo Horizonte. Todas elas já têm outras lógicas, e a gente não pode deixar que as cidades sigam o caminho do automóvel, porque ela vai ficar enorme e caríssima.

Ali, na mesma escala, Atlanta e Barcelona, olhem a diferença; população parecida, e olhem a diferença de tamanho. Na outra ponta ali, Mumbai, uma cidade toda concentrada em corredor, é um excesso, mas Curitiba também tem uma formatação de corredor. Eu tentei botar Curitiba mais ou menos na mesma escala, você vê que, por si só, Curitiba já é maior do que Barcelona e, nessa data aí, tinha mais ou menos a metade da população. Então, mesmo Curitiba, uma cidade que tem uma história de transporte, também está se expandido. E ali é só Curitiba, não é região metropolitana. Então, temos que ter muito cuidado com essa história de as cidades crescerem. O transporte tem que trabalhar no sentido contrário. Não é só dizer onde colocar escola, é dizer qual é o tipo de transporte que eu boto, onde eu boto, para ligar o que com quê.

Vamos em frente.

Olha aí: Rio de Janeiro e Mumbai na mesma escala, só que Mumbai tem 20 milhões, o Rio tem 12 milhões, região metropolitana. Então, tudo no Rio é muito caro. E isso vai acontecendo com todos as nossas cidades. E, se nós deixarmos, fica mais caro ainda. Então, quando a gente pensa no transporte, a Senadora Fátima tem toda razão quando diz que é um problema social sério. É, sim, porque essa corda vai estourar do lado da camada mais pobre, que é justamente a que mora mais longe, a que vai gastar mais tempo e vai perder a única coisa que ela tem para negociar na vida, que é o tempo. Ela não vive de renda, não vive de aplicação, não joga na Bolsa de Hong Kong. É o tempo dela. E, quando nós desperdiçamos o tempo dessa população, nós estamos sendo muito malvados com essa família, estamos sendo péssimos negociantes da economia, desperdiçando a força de trabalho que temos.

Então, temos que alertar aquela turma que não escuta o viés social, que pelo menos escute o viés econômico. Eu não vou querer ouvir agora... Eu não vou me conter, eu disse que eu não iria falar isso, mas vou falar: há certo tempo, um membro do Governo da área financeira, da área do Tesouro, Joaquim Levy, em Belo Horizonte, examinando os projetos da CBTU, disse: "Para que vocês querem subestação se já têm estação?" Esse era o conhecimento que ele tinha de transporte. Para quem não é do ramo, subestação é elétrica, estação é para entrar gente.

A SRª PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN. *Fora do microfone*.) - Minha Nossa Senhora!

O SR. RÔMULO DANTE ORRICO FILHO - "Corta a subestação se já tem a estação." Então, não dá para engolir uma dessa! Não pude segurar! *(Risos.)*

Qual é o destino que a gente escolhe, Atlanta ou Barcelona? Olhem lá. Nós não temos dinheiro para fazer 13 pistas para cada lado, nem gastar uma tonelada de dinheiro em combustível, nem poluir... Podem botar carro elétrico, mas o congestionamento vai continuar. O nosso maior problema no meio ambiente não é só a poluição, é o espaço. O espaço é tão ou mais importante que a poluição. Poluição você filtra, espaço você não filtra. Poluição você tira, bota energia elétrica, espaço não. E se fizer aquele teletransporte de Guerra nas Estrelas, vão pegar o Rio Amazonas e botar no Saara, não vai dar certo.

Agora, ali, são duas imagens, de 1984 e 2016, mas não está funcionando a transição da animação. *(Pausa.)*

Eu não sabia que tinha que converter para PDF. Mas não há problema, a gente avança assim. Ah, olhem lá! Dá para perceber? De 1984 para 2016, olhem a área vermelha como cresceu, a área urbana. Há 30 anos está-se esperando o trem. Como o trem não chega, a população não se concentra em torno das estações, vai ocupando toda a área possível, o ônibus vai pegando, vai transformando tudo isso, e vocês podem ver que os tempos de viagem pioraram muito. Vou passar de novo, ficou bom. Olhem lá.

Então, nós sabemos que as cidades não são mais radiocêntricas, que os destinos são múltiplos, as exigências são outras; e os deslocamentos não são como rios, nem todo mundo que ir para o centro da cidade.

(Soa a campainha.)

O SR. RÔMULO DANTE ORRICO FILHO - Tem que se pensar outras opções, o transporte serve para isso. A gente não pode mais planejar com base nos anos 1970, 1980.

É necessário realizar uma forte mudança estrutural. A Senadora e outros aqui acentuaram o aspecto social do sistema de transporte, o pessoal da CBTU está preocupadíssimo, com toda razão, com o sistema financeiro. Estamos tocando no

econômico. Nós temos que criar toda uma sinergia entre as atividades de transporte e as atividades sociais e econômicas no entorno, porque são elas que geram demanda. Então, as escolas, vamos falar com a prefeitura e botar as escolas ali perto. Tem que fazer clínicas de saúde? Bota perto do trem, porque é lá que as pessoas estão, é lá que queremos que elas fiquem, para serem atendidas mais facilmente. De que adianta colocar uma escola lá longe e as pessoas morarem aqui? Bota perto do trem. E essa demanda é que vai gerar receita para cobrir uma parte dos custos, porque a outra parte dos custos tem que vir da economia como um todo, porque ela que é ativada.

Vamos em frente.

Mobilidade em desalinho. Como está em desalinho? Está lá, de Caxias para Nova Iguaçu, de carro e de trem, olhem o tempo de um, 37 minutos; e 2 horas e 20. Quer dizer, transporte público, duas centralidades, com quase 1 milhão cada, tendo que gastar 2 horas e 20 para elas interagirem? A gente tem que botar uma linha de trem ali no meio, ligando uma com a outra, buscar essa relação. O transporte público tem que chegar antes ou junto com o desenvolvimento. Ele cria um suporte para que o desenvolvimento aconteça.

E muitas decisões estão sendo tomadas de forma completamente equivocada, ou, então, malvada - malvada! A grande maioria da camada mais alta que mora na Barra não trabalha na Barra, trabalha em Copacabana ou no centro da cidade. E a população que trabalha na Barra mora na Zona Norte ou na Zona Oeste. Para quem mora na Barra e trabalha na Zona Sul, o Governador colocou um metrô que custou R$10 bilhões, mas, para quem vai trabalhar na Barra, é um BRT já entupido, já nasceu cheio. Aí me parece que não é só uma questão de escolha, é uma questão de preconceito.

Então, a gente precisa tratar das condições adversas do transporte não motorizado, gente que não usa o transporte público, porque a renda não dá... Isso é oferta de qualidade? É assim que a gente quer que as pessoas andem no transporte público? Não é assim.

E mais, nas camadas mais ricas, 67% é transporte motorizado, somente 4% é transporte a pé; nas camadas mais pobres, metade a pé, metade transporte público. Então, como é que a gente vai atuar? É aí que tem de atuar. A retroalimentação da expansão urbana aumenta essa distância e aumenta os custos de todo mundo, como já falei aqui.

Isto é interessante: o tempo de viagem entre 2003 e 2012. Quanto mais para a esquerda essa curva, mais gente fazendo viagens mais curtas. Entre 2003 e 2012: a Zona Sul está em azul; a Zona Leste, Niterói e São Gonçalo, está em marrom. Olhem o que acontece: na Zona Leste, as viagens com duas horas de duração aumentaram mais 4% - aquele mapinha lá de São Gonçalo que eu mostrei em dois momentos. Houve aumento do tempo de viagem. Duas horas... Passou de quatro para 15% das pessoas, elas viajam mais de duas horas! De uma a duas horas, passou de 45% para 54%. Agora, da Zona Sul, 60% fazem menos de 30 minutos. Então, o investimento, em vez de ser feito na linha de trem Niterói-São Gonçalo, foi feito na linha de trem Leblon-Barra. Essa é uma opção para o desenvolvimento. O cara que vai fazer o investimento escolhe a máquina errada, compra uma coisa que não funciona, o que vai fazer o produto diferente do que ele quer, ou precisa.

Então, trata-se de investir para desenvolver. E, aí, a gente tem de desenvolver o quê? A capacidade de a população produzir, realizar suas atividades sociais, culturais, científicas, o que ela quiser. Isso a gente chama de inclusão social. E quem tem de pagar essa conta? Vocês me perdoem a franqueza: não é só quem usa não, mas quem se beneficia, e nem sempre quem se beneficia está usando; aliás, grande parte dos beneficiados não está usando.

Imaginem, no Rio de Janeiro, tirarmos o transporte público de cena. Vai ser um caos! Isso significa que a existência do transporte público está liberando espaço viário para que os automóveis o usem. Então, os automobilistas são os grandes beneficiados do transporte público, mesmo sem usá-lo.

Rapidamente - faltam poucas transparências -, a gente tem, na mobilidade inclusiva, de melhorar a eficiência da mobilidade nas cidades. O sistema sobre trilhos é chave nesse processo. Para quê? Para reduzir o custo de produção e de consumo, aumentar as oportunidades de trabalho e de interação social. Para quem? Para os mais pobres. Quando eles não têm nem tempo para conversar ou procurar outro salário, outro emprego, o capital social deles é zero. Se a gente der mais tempo livre para eles, eles podem até buscar uma coisa melhor, integrando políticas públicas de mobilidade com políticas públicas de desenvolvimento.

Então, na hora em que você fala da linha de trem de Natal, que vem e passa por Felipe Camarão, por todos aqueles bairros muito pobres, você está criando oportunidade para essas pessoas. Quando se fala da extensão do trem de Salvador - me orgulho de ter ajudado o metrô... Mas e a linha do subúrbio, por que não vai até Feira de Santana? Porque vão ter de associar a produção econômica, criar, por exemplo, escola de segundo grau nessas cidadezinhas do entorno de Salvador para que a linha de trem... Perto da linha do trem, por que não? Por que a gente não coloca uma escola de segundo grau na antepenúltima estação? Você tem uma demanda de manhã voltando, e você não teve custo adicional nenhum, é demanda líquida. Então, há muita coisa que você pode fazer.

(Soa a campainha.)

O SR. RÔMULO DANTE ORRICO FILHO - Bem, como eu disse, a natureza desse desenvolvimento é a ampliação de oportunidades para essas pessoas e a possibilidade de uso desse seu tempo - estou acabando já.

E o problema alegado usualmente é a falta de dinheiro, é a falta de dinheiro. Por isso é que o viés econômico é muito sério. Normalmente as pessoas não estão vendo a relação entre o desenvolvimento econômico e o investimento em transporte, querem que só a receita daquilo ali resolva. Não vai resolver, não! O que vai resolver é o desenvolvimento que acontece no entorno.

Chegue no metrô de Salvador e olhe para o lado direito e para o lado esquerdo para ver quantos prédios já estão lá. Mesmo antes, quando se anunciou que iria ser feito, já começou o movimento. É isso que faz valer o trem.

Quer fazer a ponte entre Salvador e Itaparica para quê? Para botar fábricas agora em Nazaré das Farinhas, terra do Vampeta, e isso está certo. Por quê? Porque a importância dessas infraestruturas para o crescimento e para o desenvolvimento econômico já está bastante conhecida. Isso é comum na literatura, todo mundo sabe disso. Então, se todos sabem disso, agora temos que colocar em prática, não fechar os olhos.

E a gente tem que pensar o seguinte: o benefício não é aquele imediato, não, é aquele benefício do futuro que você vai conseguir, é ele que justifica você fazer investimento agora. Quando você coloca um bom banheiro em casa é porque você quer saúde boa para a sua família, é aquela despesa do futuro que você vai evitar. Então, o transporte é o benefício que você vai ter no futuro; junto com essa articulação de desenvolvimento é que você vai capitalizar para ter...

Estou finalizando.

Então, o futuro da mobilidade não está associado ao automóvel, como muita gente acredita - nós não temos dinheiro para seguir o caminho americano das grandes cidades -, mas, sim, no transporte público de grande e média capacidade, limpo, de fonte energética limpa, sim.

O ganho de produtividade do sistema de mobilidade: além de reduzir o custo de transporte para a família, traz ganhos para as atividades econômicas. Eu reitero a minha surpresa de não encontrar os setores econômicos também discutindo e querendo isso, entrando como aliados estratégicos nessa luta, entrando como aliados táticos também nessa disputa que diz respeito à melhoria das condições de competitividade deles, pedem só que se asfalte uma estrada para poder escoar a produção. O PIB é urbano, vai passar pela cidade. Os sistemas são os mais fortes. Eu queria até falar do Maglev. O Maglev é uma tecnologia de levitação magnética, e a minha universidade, a COPPE, tem um veículo de levitação magnética que já faz 200m todos os dias a céu aberto; está à frente dos chineses e dos alemães. Gostaria de convidá-los, de convidar a Srª Senadora para visitar um dia. Está funcionando, é uma tecnologia superavançada.

Eles são os mais importantes por quê? Porque eles ajudam a concentrar a população e adensar. Se alguém chegar a Toronto, subir naquela torre, vai ver que parece uma grama cheia de tufos. Cada tufo daquele são prédios. Embaixo há uma estação de metrô, de trem. A cidade se concentra ali. Você ganha, você economiza. É assim que Tóquio também trabalhou. É assim que toda cidade grande do mundo faz.

Por fim, reduzir esse investimento em sistema de transporte ferroviário é um contrassenso, é rasgar dinheiro esse tipo de ação, é rasgar um investimento feito ao longo da vida, é rasgar a competência técnica adquirida ao longo do tempo, porque nós estamos desperdiçando uma oportunidade de crescimento sustentável e economicamente eficiente.

Enfim, eu queria agradecer.

Estou à disposição.

Muito obrigado, Senadora, pelo convite.

A SRª PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Mais uma vez, Prof. Rômulo, quero agradecer, sem dúvida nenhuma, a importante contribuição que acaba de trazer aqui para o nosso debate. Desnecessário dizer do seu preparo, do conhecimento que tem sobre a temática da questão da mobilidade urbana.

Quero aqui, inclusive, agradecer ao Prof. Deilson Tavares, lá da Universidade Federal do Rio Grande do Norte, que foi quem sugeriu ao Deputado Fernando Mineiro e à Vereadora Natália o nome do Prof. Rômulo para contribuir aqui com o nosso debate.

Antes de passar a palavra ao Sr. Octávio, que representa aqui o Ministério das Cidades, na condição de Coordenador-Geral de Orçamento e Finanças, vamos facultar a palavra à Deputada Federal Zenaide Maia, lá do nosso Estado.

A SRª ZENAIDE MAIA (PHS - RN) - Bom dia.

Quero parabenizar a Senadora Fátima Bezerra, o nosso José Marques de Lima, a Drª Teresa Cristina - que bom que a gente tem a academia mostrando isso, Prof. Rômulo! - e o Coordenador-Geral de Orçamento e Finanças do Ministério das Cidades, Dr. Octávio Luiz. E agradeço pela presença do nosso Deputado Estadual Mineiro, da nossa Vereadora Natália e de todos que fazem parte da ferrovia, dos transportes.

Quero dizer o seguinte: esta Comissão, a Senadora Fátima e eu, Zenaide, o que a gente mais tem feito ultimamente no Estado do Rio Grande do Norte é ser chamado por instituições sérias que tiveram contingenciamento assustador e que estão sem condições de trabalhar, como está aqui a CBTU. Isso é uma realidade que a gente está vendo.

E quero dizer o seguinte, Professor, de tudo que o senhor mostrou aqui: por que o setor produtivo não está aqui? Será que a gente tem de dizer, por exemplo, que não são as classes C, D e E que usam mais precisamente... Eles é que usam esse tipo de transporte porque o custo é menor. Eu sou lá do Rio Grande do Norte e vejo que, por R$0,50, todo mundo quer esperar o trem ou o VLT. Existe uma política, independentemente de cor ou partido, infelizmente, neste Governo, que, se a gente já não tinha os investimentos necessários num país continental para estimular essa produção a ser levada para os lugares, de estímulo direto ao carro e ao setor de transporte público, o tratamento está sendo o mesmo para a educação. Para a educação pública, que é onde a gente sabe que estudam os nossos jovens e crianças - mais de 80% estão nas escolas públicas -, o que a gente está vendo é contingenciamento de recursos, do mesmo jeito que estão contingenciando para o público. Quando é para o público, para a parte social, há o contingenciamento, infelizmente, para as universidades, para os institutos federais. Não existe nenhuma instituição séria neste País que não esteja pedindo socorro. A Polícia Rodoviária Federal está diminuindo suas operações na apreensão de drogas, no combate à prostituição infantil por falta de recursos. Mas eu costumo dizer que é político.

A gente tem essa crise econômica, mas eu acho que ela é muito mais política, porque, quando a gente está aqui nesta Casa, a gente sabe que o investimento econômico é importante, mas sem o social a gente não chega lá. Não é tirando da educação do povo, não é oferecendo uma educação de qualidade para poucos privilegiados, e deixando mais da metade da população sem isso que a gente vai conseguir. Não é tirando, desviando do transporte - tudo isso é uma coisa só que a gente está vendo -, não é diminuindo o acesso à saúde pública deste País que a gente vai ter isso.

Ao mesmo tempo, a gente vê renúncias fiscais de bilhões para gigantes do mercado. Isso a gente vê todos os dias, como foi com a Medida Provisória 795. Os técnicos desta Casa disseram que a renúncia fiscal é de 1 trilhão, mas o Governo diz que é só de 800 bilhões. Não é incentivando a sonegação fiscal que a gente vai resolver.

Então, por isso eu digo que é econômico, mas, na verdade, é político. Não está existindo interesse em defender as classes C, D, E. Eu acho que é como me chamou muito a atenção: a gente está discutindo isso aqui, e não está o setor produtivo, que é de importância fundamental.

Então, quero dizer o seguinte: a vontade é política. Por isso eu digo aqui para quem está me vendo, vocês, técnicos, trabalhadores, que, sem a vontade política, a gente vê que o VLT vai para a zona sul, onde a maioria já tem transporte individual, privativo, e deixa de ir para uma população... Se fosse falar em termos de números, se você tem milhões, 1 milhão de passageiros, é claro que deveria ir para onde tem esse milhão. Mas a pressão é maior para a área... Eu digo isso pelo que vejo em Natal. Tudo que é para a Zona Norte, que hoje tem 400 milhões de habitantes - a Fátima sabe como é isso -, seja um viaduto, seja o que for, é dificílimo. Agora, se for para a Zona Sul da cidade... Não é que a gente não queira que se desenvolva. Que se desenvolvam a duas!

Então, essa vontade política de cobrir a população... Eu digo o seguinte: a gente não pode deixar à deriva justamente os mais carentes e vulneráveis, que são a maioria da população brasileira, e, infelizmente, é o que a gente está vendo.

Mas, aqui, como Fátima, todos me perguntam: "De que lado você está?" Eu digo: estou do lado dos trabalhadores, do homem, da mulher, do jovem e da criança brasileira.

Eu, como os outros, também tenho de sair, porque sou da comissão que trata da defesa dos deficientes, das pessoas com deficiência. Como sou a 1ª Vice, tenho de estar lá nessa votação.

Quero agradecer a cada um. Foi excelente! Pena que eu não vá ouvir o Dr. Octávio nem a Teresa Cristina! Ouviu, Fátima? Mas deixo aqui o meu recado.

Quero dizer: é vontade política! Ouviu, gente? A área econômica está diretamente ligada à vontade política.

Bom dia!

Vou lá para defender os deficientes, que são quase 25% da população e que, muitas vezes, passam desapercebidos.

Obrigada.

A SRª PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Obrigada, Deputada Zenaide. Represente-nos também nesse importante debate que diz respeito aos direitos das pessoas com deficiência!

Quero aqui, mais uma vez, destacar o quanto a Deputada Federal Zenaide Maia tem sido presente aqui, nesta Comissão, que, como o próprio nome diz, é a Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo. Portanto, é dever desta Comissão, é obrigação desta Comissão pautar todos os temas que dizem respeito aos desafios do ponto de vista regional e do ponto de vista do turismo. Coincidentemente, não há um tema que tenha uma ligação tão forte para a promoção do desenvolvimento regional e do turismo que não seja o tema hoje aqui em debate, que é exatamente a questão do transporte público.

Quero aqui registrar, com muita satisfação, a presença entre nós da Senadora Lídice da Mata, que é Vice-Presidente desta Comissão, uma Senadora extremamente atuante, com uma trajetória política extremamente respeitada não só na Bahia, mas em todo o País.

Senadora Lídice, sei que, hoje, quarta-feira, é o dia mais movimentado no Congresso Nacional, porque é exatamente o dia em que funcionam praticamente todas as comissões permanentes da Casa. Por exemplo, agora mesmo, está em funcionamento a Comissão de Assuntos Econômicos, a Comissão de Assuntos Sociais, a CCJ, bem como outras comissões temporárias etc.

Mesmo assim, a Senadora veio aqui, evidentemente para prestigiar o debate, pelo quanto ela considera este tema importante.

Eu perguntaria, Senadora, se quer ouvir agora já o Octávio. Em seguida, eu passaria a palavra a V. Exª. Fique à vontade.

A SRª LÍDICE DA MATA (Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania/PSB - BA) - Bom dia, Senadora, já que a senhora me citou!

Bom dia a todos! Quero saudar todos os que estão aqui presentes.

Vou, sem dúvida, ficar aqui para ouvir a fala do Dr. Octávio.

Quero dizer da importância deste debate que travamos aqui hoje. Este debate sobre trens urbanos e sobre a Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) é um debate extremamente importante. A CBTU e, no passado, o Geipot, que era o órgão que tratava do transporte no Brasil, geraram para o povo brasileiro intervenções importantes e, eu diria, um grupo de técnicos especializados em transporte no Brasil que hoje faz muita falta ao País. Ele foi acabado no governo Collor. Mas a Companhia Brasileira de Trens Urbanos mantém, portanto, uma tradição de pensar as cidades e o transporte urbano nas cidades brasileiras, o que é indispensável no Brasil.

Sei da motivação de V. Exª em discutir a diminuição, o corte, a redução orçamentária dos recursos para a CBTU no momento em que o Brasil cresce na sua malha ferroviária urbana.

Então, é um tema em que tenho todo o interesse, mas, como disse a Senadora Fátima, hoje é um dia muito agitado, cheio de atividades na Casa. Acabei de vir da Comissão de Assuntos Sociais e devo ir, depois de ouvir o Dr. Octávio, para a CCJ (Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania), na qual, hoje, haverá duas fases, uma de votação e a primeira em que ouviremos, faremos a sabatina e votaremos os indicados, no caso, para o Conselho do Ministério Público. Tenho de votar lá. Por isso, já antecipo minhas desculpas pelo momento em que precisar daqui sair.

Muito obrigada.

A SRª PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Agradeço à Senadora Lídice.

Vamos passar a palavra, imediatamente, ao Octávio, que fala aqui em nome do Ministério das Cidades.

O SR. OCTÁVIO LUIZ LEITE BITENCOURT - Primeiro, eu gostaria de agradecer à Senadora Fátima Bezerra pelo convite.

Aqui, na Comissão, estou representando o Secretário Executivo para falar sobre esse assunto tão interessante e tão importante para o nosso Brasil.

Infelizmente, Senadora...

Aliás, desculpe-me, mas eu gostaria também de desejar um bom dia à Senadora, aos Deputados e aos senhores que compõem esta audiência.

Eu vou me ater mais aos números, porque, na verdade, minha especialidade é esta: os números. Não vou entrar na questão da política, porque a gente sabe que, realmente, a questão do transporte público no País é necessária e importante, como o próprio Prof. Rômulo colocou muito bem na sua intervenção.

Eu gostaria, primeiro, Senadora, de colocar a situação do Ministério das Cidades, em termos do Orçamento Geral da União, em relação às despesas discricionárias. Quando estou falando de despesas discricionárias, estou falando do custeio, das despesas correntes. Evidentemente, no caso da CBTU, elas servem para manter o funcionamento dos sistemas de trens no Nordeste, bem como dos metrôs de Recife e de Belo Horizonte.

O Ministério, no ano passado, em relação às despesas discricionárias, chegou à execução de R$637,2 milhões. Especificamente no caso da CBTU, finalizamos com R$265,5 milhões para essas despesas. Para este ano, no Ministério das Cidades, na época da proposta orçamentária para o PLOA 2018, que se deu no ano passado, nós solicitamos como referencial R$1,464 bilhão. Para a CBTU, estávamos pleiteando R$265,5 milhões, que era um valor idêntico ao da execução de 2017. Com a aprovação da lei orçamentária, esse valor ficou em 334,3 milhões. Então, nós temos aí um déficit enorme em relação a essas despesas discricionárias.

Especificamente em relação à CBTU, de 265,5, nós ficamos com 142,2, praticamente a metade das dotações orçamentárias para essa despesa do Ministério das Cidades. Só CBTU!

A SRª PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Isso o senhor está falando só de investimento, não é?

O SR. OCTÁVIO LUIZ LEITE BITENCOURT - Não; eu estou falando de custeio.

A SRª PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Desculpe, só de custeio.

O SR. OCTÁVIO LUIZ LEITE BITENCOURT - O investimento eu não estou... Não está aqui dentro o investimento.

A SRª PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Não, eu sei. Exatamente - desculpe, é que eu troquei -, isso é custeio. Quer dizer, de 265 milhões, um corte praticamente de 50%.

O SR. OCTÁVIO LUIZ LEITE BITENCOURT - Cinquenta por cento.

A SRª PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - E o senhor, naturalmente, deve ter os valores com relação a investimentos.

O SR. OCTÁVIO LUIZ LEITE BITENCOURT - Os investimentos estão mais voltados para o Programa de Aceleração do Crescimento. No ano passado, foram pleiteados 133 milhões no PLOA do PAC, e este ano esse valor ficou em 33 milhões. Esses 33 milhões são para o metrô de Recife e para a modernização dos sistemas de trens urbanos do Nordeste.

A SRª PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Permita-me interrompê-lo só para, enfim, ampliar o diálogo.

Imagine, Senadora Lídice: o projeto de expansão e modernização do Sistema de Trens Urbanos de Natal, um projeto belíssimo, que o superintendente aqui conhece, foi amplamente discutido - inclusive, foi elogiado pela qualidade do ponto de vista técnico que o projeto apresentava -; orçado em torno de 315 milhões, foi inclusive, na época do governo da Presidenta Dilma, incluído no PAC. Então, veja bem, nós estamos falando de um projeto, assim como João Pessoa tem, como outras capitais têm, estamos falando de um no valor de 315 milhões, e de repente o que o governo destina de investimento para o sistema como um todo são 32 milhões. Isso é, enfim... Octávio, é inaceitável um negócio desses. Por isso a importância deste debate aqui, porque essa realidade não pode continuar de maneira nenhuma.

Aliás, isso é muito grave, porque nós estamos caminhando para a seguinte situação: de um lado, Deputado Fernando Mineiro, o nosso foco aqui é o de cobrar do Governo responsabilidade e respeito para com as populações, no sentido de garantir pelo menos o custeio, para que vocês tenham condições e os trabalhadores tenham segurança de colocar exatamente o sistema de trens urbanos em funcionamento - primeiro isso -; agora, nós não vamos aqui abrir mão, de maneira nenhuma, de forma nenhuma, da questão da expansão do sistema de trens urbanos. Não vamos abrir mão disso! Não vamos abrir mão, de maneira nenhuma, porquanto, Prof. Rômulo, se faz necessário, é uma demanda premente, do ponto de vista de atender à realidade da população, no que diz respeito à questão da mobilidade urbana.

Desculpe - eu voltarei a palavra a V. Sª -, mas é inaceitável um negócio desses. Eu gostaria, inclusive, que a câmera focasse aqui um pouquinho. Olhem só o que nós temos: investimento da CBTU, redução de 95% dos valores autorizados da LOA entre 2012 e 2018. Vejam bem, eu estou falando aqui de investimentos: em 2010, nós tivemos 448,327 milhões; 2012 foi o ano de maior pico, do ponto de vista de aumento de recursos para investimento, 783 milhões - aqui já começava o PAC 2, não é, José Marques? -; em 2013, 220 milhões; em 2014, 340 milhões; aí, em 2018, 38 milhões, volto a dizer,

é o valor de que a CBTU dispõe para o sistema que ela opera nas cinco capitais. Isso é inaceitável! Isso é um desrespeito para com a população. Nós temos que reverter isso aqui.

Mas a palavra, novamente, é concedida a V. Sª.

O SR. OCTÁVIO LUIZ LEITE BITENCOURT - Em relação a esses números que foram colocados aqui na Comissão, qual foi a medida que o Ministério tomou em relação a essas despesas correntes? O Ministro das Cidades, Ministro Alexandre, encaminhou um aviso ministerial solicitando, no caso da CBTU, uma ampliação, um crédito orçamentário para ampliar dotações em mais 122 milhões. Com 142,8 nós chegaríamos aos 265,5 milhões para as despesas correntes. Então, nós estamos com um crédito, e a Portaria nº 10, da Secretaria de Orçamento Federal, diz que o prazo se extingue amanhã. Esse crédito já está no sistema, no Siop, faltando agora uma análise por parte da Secretaria de Orçamento Federal.

É urgente e premente esse aviso, como foi colocado pelo Ministro, até mesmo para o funcionamento desse sistema, porque pode haver uma paralisação dele. Porque o Ministério das Cidades está mantendo, pelo menos nos limites mensais, valores em torno de 21 milhões para essas despesas; se multiplicarmos por 12, o valor vai chegar próximo a esse número que nós estamos pedindo aí, dos 265 milhões. Caso isso não aconteça, a previsão que nós temos lá no Ministério é de que a CBTU só vai conseguir funcionar até julho, com risco de paralisação no sistema.

No entanto, Senadora, é bom colocar o seguinte: a governabilidade dessa aprovação envolve outros ministérios. O Ministério das Cidades fez a solicitação, agora depende dos ministérios da área econômica, que seriam o Ministério do Planejamento e o Ministério da Fazenda. E a gente sabe que este é um ano complicado, porque nós temos o teto de gastos, o espaço fiscal. Quer dizer, é um ano muito complicado. Então, a gente está negociando. Inclusive, o próprio Ministro tem conversado a respeito com o Ministro do Planejamento - até então, o Ministro Dyogo -, e nós também, no nosso nível hierárquico, temos feito várias reuniões com a Secretaria de Orçamento Federal, no nível técnico, colocando essa situação para a aprovação, de imediato, desse crédito. É essa a situação que nós estamos colocando.

E há também essa questão dos investimentos. Eu não sei se a CBTU está negociando essa ampliação dos investimentos no PAC, junto com a Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana, até porque, quanto à dotação que está hoje, no Orçamento, nós sabemos que é insuficiente para os investimentos. Eu não sei se o Marques tem feito tratativas junto com a Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana.

A SRª PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Bom, nós agradecemos aqui a participação de Octávio, que representou aqui o Ministério das Cidades.

Agradecemos, sem dúvida nenhuma, Octávio, por você trazer aqui as informações precisas, o que aumenta mais ainda a nossa preocupação, porque a responsabilidade que você tem, enquanto servidor... Está trazendo a realidade como ela é. E a realidade, como ela é, é exatamente o que você acaba de expor.

Se esse corte orçamentário não for revisto, o que é que pode acontecer? Simplesmente todo o sistema de trens urbanos que opera nessas cinco capitais parar, a partir de junho deste ano. Isso é muito grave.

É evidente o que o Octávio aqui colocou: o Ministério das Cidades está fazendo o seu papel. Tanto é, que já expediu um aviso, solicitando ao Ministério do Planejamento que seja recomposto o Orçamento.

Desta audiência aqui, Octávio, vai sair, sim, encaminhamentos, e um dos encaminhamentos que vai sair desta audiência é um documento assinado por todos os Senadores e Senadoras que compõem esta Comissão, no sentido de a gente se somar a vocês na pressão, na luta, na cobrança, na exigência da recomposição desse Orçamento.

Essa tesoura de Meirelles e Temer, pelo amor de Deus, tem que ter limite. Ela tem que ter limite!

Às vezes eu fico aqui, imaginando, Senadora Lídice... Não passa na cabeça desses senhores o que é que significa o trem urbano. Como lá em Natal, Mineiro, carinhosamente chamado "trem do grude". O que é que significa isso, repito, para centenas de pessoas, Leonardo, que moram na Zona Norte, Extremoz, Ceará-Mirim, Parnamirim... O que é que significa isso, repito, do ponto de vista da condição que lhes é assegurada, para que essas pessoas saiam de casa e se dirijam ao seu local de trabalho, para que essas pessoas saiam de casa em busca, exatamente, do seu ganha-pão, em busca da sua sobrevivência.

Então, nós não podemos aceitar isso, de maneira nenhuma.

Eu quero, antes de passar a palavra aqui... Eu vou facultar para os superintendentes e facultar também para os nossos convidados aqui... Eu quero aqui ainda fazer algumas considerações, agradecendo mais uma vez ao Octávio, com relação ao nosso Estado, José Marques, e eu gostaria de dialogar com você um pouco, como superintendente da nossa CBTU.

Veja bem: a Região Metropolitana de Natal - você conhece -, possui uma densidade populacional muito alta e, consequentemente, uma malha viária já totalmente saturada. Quando a gente fala da Região Metropolitana de Natal, nós estamos falando de uma região - não é, Mineiro? - que hoje responde por quase metade da população do Rio Grande do

Norte. São 167 Municípios, a Região Metropolitana, repito, responde por quase metade da população e tem uma malha viária já completamente saturada.

Por exemplo, a população que usa diariamente o que nós chamamos carinhosamente de "trem do grude", a que eu já me referi aqui, precisa cada vez mais de um transporte mais moderno, mais eficiente etc.

O VLT que está operando em Natal, integrado com outros modais de transporte, é o caminho mais adequado para solucionar o problema de trânsito da cidade e da região. Por isso, a nossa luta pela implementação do projeto de expansão e modernização do sistema de trens urbanos de Natal. Nós tínhamos tanta clareza do que significa isso que, desde quando assumimos o mandato de Deputada Federal - você é testemunha disto -, nós nos integramos à luta pelo fortalecimento da CBTU e pelo papel que a CBTU teria a cumprir não só no que diz respeito à questão de Natal, mas no que diz respeito à questão de João Pessoa, de Maceió, de Belo Horizonte, de Recife, etc. Essa luta, repito, foi uma luta que nós assumimos desde o início, desde o início mesmo.

Eu lembro, Teresa e Senadora Lídice, que eu dizia muito que eu tinha um sonho. Aliás, nós temos muitos sonhos, e um dos sonhos que eu tinha e continuo tendo até hoje era ver Natal e a Região Metropolitana dispondo desses serviços com conforto, com segurança, que seriam exatamente o nosso metrô e o nosso VLT.

Esse sonho começou a ser realizado, Prof. Rômulo - nós temos aqui que reconhecer -, graças aos governos do PT, aos governos Lula e Dilma. Destaco aqui o fato, em 2012, finalmente, de o projeto de expansão e modernização do sistema de trens urbanos de Natal ter sido concluído. Naquele momento, a Presidenta Dilma incluía o projeto no PAC 2, tanto é que, fruto das negociações, em 2014, a Presidenta Dilma publicou o decreto que liberou recursos suplementares no valor de 53 milhões para a modernização do sistema de trens urbanos de Natal, através do PAC 2 Mobilidade Urbana. Naquela ocasião, nós realizamos várias reuniões. A Ministra do Planejamento, você lembra, era a Ministra Miriam Belchior, o Secretário do PAC era o Dr. Maurício Muniz, o Ministro das Cidades era o Deputado Aguinaldo Ribeiro. Naquela ocasião, repito, muitas reuniões foram realizadas para que o projeto do VLT de Natal fosse incluído no PAC Mobilidade Grandes Cidades. Em 2015, a CBTU antecipou o projeto para estender o VLT até o aeroporto e apresentar propostas já no PAC 3.

Vale ressaltar que esse aditivo que houve ao projeto do VLT, que seria estender o VLT até o aeroporto, foi fruto de uma ampla e profunda discussão envolvendo não só a CBTU como os prefeitos da Grande Natal, o Governo do Estado, DNIT, Inframerica, o mandato do Deputado Fernando Mineiro, que participou na ocasião, a Universidade Federal do Rio Grande do Norte etc.

Esse projeto - para a gente ter noção da importância dele - ia de Extremoz até o aeroporto - o Leonardo o conhece bem já na condição de Superintendente -, chamado de Linha Roxa, seria a terceira etapa de um projeto macro, iniciado em 2013 com a modernização da rede ferroviária. A segunda etapa do projeto já contemplava um anel ferroviário metropolitano no interior da cidade, tendo uma linha que ia até o *campus* da UFRN.

Na época, Zé Marques - você está lembrado -, três VLTs trafegavam entre Ceará-Mirim, Natal e Parnamirim, em 24 viagens diárias, junto com uma locomotiva antiga que iria parar de viajar em breve. A demanda diária naquele momento chegava a mais de 10 mil passageiros. A CBTU estava esperando, naquela época, a chegada de outras nove máquinas, além das cinco que iriam ser incluídas no projeto que contemplava a linha até o aeroporto.

Hoje, como é que está a situação? A Superintendência de Transporte Urbano lá de Natal dispõe, como estrutura de equipamento de transporte denominado frota, de cinco composições de VLTs - não é isso, Leonardo? - e duas locomotivas a diesel, de um total de doze VLTs adquiridos pelo PAC Equipamentos, mas que até o presente momento ainda não foram entregues. E aqui fica a pergunta, Zé Marques: por que essas locomotivas, por que as outras composições, os outros VLTs, não foram entregues até o presente momento? Eram nove; cinco foram entregues, e nove não foram entregues até o presente momento.

Outro tema sobre o qual nós gostaríamos de dialogar aqui, dentro do projeto de modernização e expansão, são os projetos que dizem respeito às estações. As estações previstas eram 30 novas estações, mas infelizmente, até o presente momento também...

O SR. LEONARDO GURGEL DE FARIA DINIZ (*Fora do microfone*.) - No caso, são sete novas, e realocamento...

A SRª PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Exatamente, mas é sobre isso que nós queremos aqui também conversar. Como é que anda isso? Porque, até o presente momento, não andou.

Para este projeto, que era o de expansão e modernização do sistema de trens urbanos de Natal, a previsão orçamentária, como já mencionei aqui, Prof. Rômulo, era de R$311,65 milhões, que estão lá no PAC Mobilidade - desde a época do governo da Presidenta Dilma. E hoje o que nós temos aqui, com o Ministério das Cidades acabando de confirmar, é que para investimentos a CBTU dispõe de apenas R$34 milhões.

Enfim, eu quero aqui colocar a importância desse debate, até porque sei que a mesma aflição por que passa Natal, por que passa a região metropolitana do meu Estado é a mesma que vive Recife, que vive Belo Horizonte, que vive Maceió, que vive João Pessoa.

Volto aqui a colocar para os senhores: o nosso papel aqui, como representantes do povo, é acompanhar, é fiscalizar; nosso papel aqui é envidar esforços, fortalecer todo esse movimento, repito, para que o Governo tenha o mínimo de respeito para com as populações beneficiadas por essas importantes políticas de cunho social, como é a questão do transporte público. Portanto, há urgência de que esse orçamento seja recomposto.

Mas quero aqui também pautar que nós não vamos abrir mão, de maneira nenhuma, meu caro José Marques, Diretor-Presidente da CBTU, do projeto de expansão e modernização do sistema de trens urbanos de Natal e das demais capitais onde a CBTU atua, pela necessidade imperiosa, demonstrada aqui com bastante competência pelo Prof. Rômulo, do ponto de vista de demanda da população, pelo quanto a população carece, pelo quanto a população precisa ter respeitado o direito a um transporte público, repito, com eficiência, com segurança e com conforto.

Então, que fique claro aqui para nós neste debate: de um lado, agora, Senadora Lídice, é o imediato, urgente, que é recompor esse orçamento; mas, ao mesmo tempo, nós queremos dar continuidade junto com vocês a esse debate, para que nós possamos recuperar o projeto de modernização e expansão do sistema de trens urbanos, que foi simplesmente arquivado a partir do Governo Temer, foi para o beleléu, ficaram completamente arquivados os projetos de expansão e modernização.

José Marques quer...

(Intervenção fora do microfone.)

A SRª PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Vou passar a palavra a José Marques e depois eu quero abrir aqui para os superintendentes se colocarem. Podemos começar por Recife e vamos seguindo a linha: Natal, Maceió, João Pessoa e Belo Horizonte. Pode ser assim? *(Pausa.)*

Pois não, José Marques.

O SR. JOSÉ MARQUES DE LIMA - Obrigado, Senadora.

Para complementar o que a Senadora colocou e também o nosso colega do Ministério das Cidades: com relação a investimento, a gente continua brigando por investimento, para que a CBTU faça as suas expansões em todas as capitais, Senadora. Natal tem um projeto pronto de R$311 milhões, que foi incluído no PAC, como tem Maceió, como tem João Pessoa, como tem Belo Horizonte - a gente chama de rabicho ferroviário, para ser tratado nesse investimento - e Recife, que seria a ligação com o Porto de Suape, que é hoje um grande vetor de desenvolvimento da Região Nordeste. Tudo isso está sendo tratado.

Mas, no meio dessa tratativa que a gente está fazendo com a Secretaria de Mobilidade, Octávio, hoje apareceu esse grande problema, que é a questão do orçamento de custeio, porque, para que a gente tenha fôlego e sobreviva, a gente precisa da recomposição do custeio imediatamente.

Você falou até julho. Eu coloquei, um pouco antes de você chegar, a questão do corte do orçamento. Fazendo uma conta chamada de conta de padaria: a metade para em junho. Na prática, não é bem assim que funciona a questão de uma operação do sistema metroferroviário. Eu entendo perfeitamente que você esteja lidando com os números.

Vai começar exatamente por Leonardo - a Senadora vai franquear a palavra a ele. Nós temos um estudo exatamente dessa aplicabilidade da redução do orçamento na operação, de como seria essa paralisação. Essa paralisação acontece muito antes de junho. Na verdade, no nosso estudo - que nós fizemos com todos os técnicos, todos os superintendentes, reunimo-nos em Recife -, com essa redução que nós sofremos, nós teríamos que paralisar o sistema a partir de abril já. Nós fizemos uma reunião em Recife e foi constatado isso.

Eu entendo perfeitamente que você está aplicando a questão do número - cortou aqui 50% automaticamente -, mas a gente está lidando com contratos de energia. Nós temos dois sistemas que consomem 30% desse custeio de cada um deles, em média, com energia de tração, e toda a aplicabilidade dessa redução do orçamento passa por um processo interno, e tem que ser antecipado esse fechamento. E isso foi feito no início do ano. Nós fizemos esse estudo em Recife. Tomamos Recife como base por ser a maior operação - o Miguel também vai participar dessa explanação com relação a esse corte. Então, essa é a questão do orçamento.

A questão dos VLTs, Senadora. Nós temos hoje... Só para registrar - a Senadora lembra bem disso como Deputada -, nós operávamos em Natal, Maceió e João Pessoa com composições de trens da Segunda Guerra Mundial, que transportavam a tropa japonesa. Esse era o nosso sistema de trens urbanos nessas três capitais. Natal tinha uma situação pior, porque

Natal tem quase o dobro do tamanho de ferrovia em relação às outras duas - Natal tem 54km de ferrovia, enquanto João Pessoa e Maceió têm 34km e 32km respectivamente. E nós atuávamos em Natal com uma locomotiva. Você imagine: 54km com uma locomotiva indo e uma locomotiva voltando! Nós levávamos 1h20min para levar um usuário de Ceará-Mirim até Natal. Foi um grande desafio para nós, técnicos da CBTU, trabalhar nesse projeto. Esse projeto está lá, estamos com esse projeto pronto.

Daí surgiu a questão do material rodante: vamos primeiro atacar a questão do material rodante. E assim foi. Exatamente naquele momento que a Senadora colocou, o então Ministro das Cidade era o Aguinaldo Ribeiro - o paraibano Aguinaldo Ribeiro estava lá -, que encampou esse projeto para recompor o material rodante - Maceió já o tinha feito num primeiro momento, junto com Recife. Então, foram João Pessoa e Natal.

Até agora foram entregues dez VLTs: cinco para Natal e cinco para Maceió. Em Natal, também houve o incremento de duas locomotivas...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. JOSÉ MARQUES DE LIMA - ... duas locomotivas novas. Isso foi uma mudança completa no sistema de transporte público sobre trilho. Mas a gente precisa concluir esse processo, como a Senadora colocou. E estamos em cima desse trabalho, junto com a Secretaria de Mobilidade, para tentar alocar recursos para podermos dar seguimento a ele.

Agora, com R$33 milhões fica difícil a gente ter iniciativa. Por exemplo, para chegar à Linha Roxa, a gente primeiro tem que passar pela Linha Amarela. Não temos nem como discutir Linha Roxa, não temos nem como discutir 11km, Léo, Suape-Cabo, não temos como discutir 2,5km, que Léo me pediu agora. Nós vamos fazer no braço 2,5km, porque...

(Soa a campainha.)

O SR. JOSÉ MARQUES DE LIMA - Posso continuar?

A SRª PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Pode.

O SR. JOSÉ MARQUES DE LIMA - Os 2,5km que o Léo está trazendo ligam... A última cidade, Léo?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. JOSÉ MARQUES DE LIMA - Cajupiranga-Parnamirim são 2,5km apenas de um leito ferroviário que já existe. Os prefeitos se colocaram à disposição para construir as estações que nós desenvolvemos dentro da CBTU.

Eu gostaria de registrar um fato com relação... Octávio, eu sei que você cuida de custeio, mas isso a gente está repassando para o Ministério, os nossos técnicos, o que nós desenvolvemos. As estações da CBTU: nós tivemos agora a inauguração de um trecho do Superintendente Marcelo em Maceió, de uma estação Senadora, que foi desenvolvida pelos técnicos da CBTU, uma estação que hoje custa em média R$2 milhões, menos de R$2 milhões.

As estações projetadas num primeiro momento não chegavam a R$6 milhões, R$7 milhões a preço de 2014. Essas estações que foram desenvolvidas são estações modernas, com toda a estrutura para atender. Nós tivemos a implantação da primeira em Maceió. E essas estações vão ser replicadas nas unidades da CBTU.

Eu gostaria de fazer só um comentário, Prof. Rômulo, porque o senhor colocou muito bem e eu me lembrei daquele fato do trem que fura pedra e sai lá... Eu moro lá naquela região. O trem fura pedra e sai lá do outro lado. E faltou o trem de São Gonçalo. Eu estava passando na estação General Osório e olhei para uma placa que dizia "Expansão do metrô: 3 km" - eu acho; não dá nem 3 quilômetros, dá 2,8 da última estação de General Osório àquela última que existia. E estava lá: "Estação General Osório, expansão do metrô, R$364 milhões". Nesse exato momento - foi um pouco antes da Copa de 2014 -, nós estávamos trabalhando numa estação da CBTU para fazer a estação Cidade da Copa e atender à demanda de uma população que precisava na zona noroeste de Recife, numa cidade chamada Camaragibe, que atenderia a Copa do Mundo e atenderia toda uma comunidade, Cosme e Damião, que pedia diariamente uma estação de metrô lá.

Então eu fiz um comparativo: a estação de metrô da General Osório... Obviamente é preciso ressalvar as devidas proporções, mas você estar andando pela rua e se deparar com uma construção de uma estação de 364 milhões... A nossa estação custou R$6,2 milhões e ainda devolvemos para a União R$240 mil por conta do custo da estação que na execução... Todas foram acompanhadas e executadas pelos técnicos da CBTU. A estação Cidade da Copa, que não é estação de VLT, é estação de metrô, com operação, com rede aérea... Construímos uma estação com o metrô em operação, nós a colocamos em operação antes da Copa do Mundo, e custou R$6,2 milhões, e ainda devolvemos dinheiro para a União.

Quanto a essa operação Copa do Mundo, vale um registro aqui. Quando terminou a Copa do Mundo, foi feito um balanço pelos Ministérios sobre qual foi o sistema de transporte público que melhor atendeu a Copa do Mundo. Poucas pessoas sabem disso, por mais divulgação... Como funcionário da CBTU de carreira, a gente tem prazer de tentar divulgar ao

máximo esta situação: de todo o sistema avaliado pelos Ministérios - isso, inclusive, foi registrado por uma revista de grande repercussão -, o sistema que melhor atendeu a Copa do Mundo foi o sistema de Recife, com uma estação de R $6,2 milhões - e eu havia observado que, no mesmo período, estava sendo construída uma estação por R$364 milhões no Rio de Janeiro.

Eu acredito que os usuários do Nordeste sejam iguais aos usuários do Rio, que mereçam o mesmo tratamento. Eu parto desse princípio. Então, a gente não pode aqui deixar de registrar esse fato, que é uma situação que todos os funcionários da CBTU que lidam com isso... Inclusive, a sede da CBTU é no Rio, e todo o corpo técnico da CBTU trabalha voltado para atender às demandas dessas unidades que precisam desse transporte sobre trilho, desses passageiros mais carentes. Então, essa questão de Natal se replica para João Pessoa, se replica para Maceió, Recife e Belo Horizonte.

Só para registrar a questão do investimento, Senadora: João Pessoa, por exemplo, que é minha terra, minha cidade - é aquilo que falei no início - dentro desse mesmo PAC, tem investimento que é um pouco menor do que o de Natal, gira em torno de R$270 milhões a modernização de João Pessoa. Para fazer só a Via Permanente de João Pessoa, eu precisaria de 65 milhões, para remodelar só a Via Permanente, deixá-la em condições de trafegabilidade. Eu recebi R$2 milhões! Então, não dá para dar início a um processo de modernização com esses valores. Isso tudo está sendo discutido.

Eu quero registrar que o Ministro Valdir passou duas horas comigo quando assumiu o Ministério. Pegou todo o projeto da CBTU, se colocou à disposição e disse que vai colocar todo o corpo técnico para nos ajudar. Agora, é fundamental, antes de qualquer discussão sobre investimento: a gente precisa comer. A nossa fome hoje é exatamente a sobrevivência.

Então, voltando ao assunto do custeio: a nossa paralisação é um pouco antes. Como vai começar por Leonardo, de Recife, porque foi lá que nós desenvolvemos esse trabalho de como aplicar essa redução no sistema, nós chegamos à conclusão de que não dava para parar em junho, por conta dos contratos e de toda a desmobilização que o processo requer.

Senadora, era isso o que eu queria colocar com relação a investimento e a custeio.

A SRª PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Nós vamos agora rapidamente passar aos superintendentes regionais.

Vamos começar pelo Leonardo, da CBTU de Recife.

O SR. LEONARDO VILLAR BELTRÃO - Bom dia a todos aqui presentes.

Eu queria primeiro agradecer o convite. Acho que é a primeira vez que os técnicos da CBTU são convidados a participar de uma audiência no Congresso, a primeira vez que os técnicos e os gestores que estão com a bomba na mão são chamados aqui para colocar a sua situação. Esse pode ser o começo de uma história em que a gente coloca realmente a realidade do que está na ponta. Acho que a gente tem alguma coisa a acrescentar, conhecimento; realmente a gente vive o operacional do dia a dia, a gente sabe a situação por que passam tantos funcionários na briga para levar o sistema nessa situação difícil, assim como dos nossos usuários. A gente atende reclamação da imprensa, dos usuários, a pressão da imprensa local dia a dia, noite. Há dias em que a gente não dorme para responder a imprensa, e a população está consciente do seu direito de ir e vir, que hoje é um direito constitucional. Entendo que só com um meio de transporte adequado a gente vai conseguir atender essa necessidade.

Eu diria até que não existe outro meio de transporte ainda desenvolvido no mundo que seja capaz de fazer esse transporte com qualidade e com baixo custo. Deixar de investir em ferrovia significa impedir que a mobilidade aconteça. Eu acho que a CBTU é especialista nisso, é a única empresa nacional que tem conseguido implementar sistema de metrô a baixo custo.

Os custos para implementar o metrô de Recife são da ordem de R$62 milhões a R$50 milhões por quilômetro. Quando a gente verifica o sistema de metrô do Rio de Janeiro, vê 900 milhões; de São Paulo, 500 milhões por quilômetro. Então, a diferença é brutal.

E por que a CBTU consegue implementar sistemas a baixo custo? Por se antecipar à necessidade da população, porque a gente começa a aproveitar caminhos da rede ferroviária, aproveitar esse sistema. E, se não estivesse a CBTU atenta e aplicando e atendendo justamente nesses locais, as regiões mais pobres, esses sistemas estariam todos já invadidos. E, quando a gente fosse implementar, voltaria a ter altíssimo custo de implementação.

Então, a CBTU não só cumpre um papel social fundamental, que aqui foi posto e que é de conhecimento de toda a população, mas cumpre um dever também de conseguir viabilizar e implementar metrôs a baixo custo, assim como foi feito no passado. Por que a Europa consegue ter uma rede tão grande de metrôs? Porque ela começou cedo.

Então os custos de implementação, quando você aposta, num país, em implementação de ferrovia no início, os custos são muito menores. Por isso, a gente está atrasado, está com esses problemas aqui, esses que a gente está passando.

Então, queria agradecer imensamente seu convite em nome da... É a primeira vez. Isto me deixa emocionado: ver pessoas como a senhora, com o histórico que a senhora tem. E já ouço isso através de Marques, através de Leo. Há muito tempo, vejo os elogios de Marques ao trabalho que a senhora faz lá em prol da ferrovia. Isso me emociona bastante. Eu me emociono quando vejo Benedito de Lira, Aguinaldo Ribeiro e vários outros aqui, esses Parlamentares.

Então, quero agradecer muito aqui a presença de todos vocês. O Professor colocou um negócio muito realista. Então, isso realmente me emociona.

E queria primeiramente agradecer a todos vocês esta participação.

Queria agradecer ao Ministério das Cidades, que tem sido...

(Soa a campainha.)

O SR. LEONARDO VILLAR BELTRÃO - Posso continuar?

Eu queria agradecer ao Ministério das Cidades - em nome dos técnicos, dos Ministros que têm assumido lá -, que tem sido muito parceiro nosso. Eles estão integrados com a gente. Sabem das dificuldades, estão lutando, mas a gente reconhece também as dificuldades que se têm em obter orçamento.

Então, acho que é uma coisa aqui... Começa a se formar um grupo, uma consciência. Isso, porque existe a necessidade da luta política. Sem a luta política, a gente não vai conseguir, daí a importância deste momento aqui para todos nós.

A sociedade hoje, toda ela, sabe desse caminho. O que estou dizendo aqui não é novidade, mas a gente não encontrou ainda o caminho de transformar essa consciência em fato, para que ela seja...

O metrô do Recife é uma situação muito difícil. O que a gente está conseguindo aqui, por incrível que pareça... A gente chegou a este ponto de lutar por isso. O que a gente está conseguindo é não paralisar. E não é manter o metrô nas condições em que tem que ser mantido, até para manter o seu patrimônio: é conseguir fazer que a gente opere o metrô, atendendo às necessidades mínimas dos clientes, porque a degradação que tem o metrô de Recife é muito grande.

A gente tem solicitado ao Ministério das Cidades R$130 milhões para atender... Nós temos uma frota de 15 trens sem nenhuma peça sobressalente. Se a gente começasse a adquirir as peças hoje, elas só iriam chegar daqui a seis meses, um ano. E trens estão parando porque não há peças.

Então, de qualquer maneira, mesmo com esse orçamento, a gente corre o risco de paralisar o sistema por falta de investimento. Há estações sem telhado, há várias situações...

(Soa a campainha.)

O SR. LEONARDO VILLAR BELTRÃO - E isso é preocupante para a gente, porque, hoje, para se implementar um metrô como o de Recife, se gastariam R$15 bilhões. É um patrimônio muito grande que se está jogando fora, que pode ser jogado fora por falta de recurso, de alguns milhões.

Então, a gente está preocupado. Existe uma preocupação muito grande de expandir o sistema, mas o que está acontecendo hoje é que a gente está se preocupando em não perder o que a gente tem. A gente tem que avançar e se preocupar com aquilo que temos. Então, essa é a situação real hoje da gente e, por isso, eu acho esta reunião muito importante.

É até importante repetir para o Octávio que a situação de Recife hoje, assim como as demais... Eu estou falando do Recife, mas eu conheço muito bem a realidade de outras, que é a mesma. A situação que se coloca hoje é que a gente está brigando por um orçamento para não paralisar o sistema.

Como já foi colocado até por documentação e tal em relação ao metrô: não se está repondo com esse dinheiro sequer as peças de reposição de que a gente precisa, os sobressalentes de que a gente precisa para operar a frota, e lembro que foi comprada uma frota nova, das mais modernas do País. Pois agora ela está sendo paralisada - hoje já há três tens paralisados - por falta de recursos para comprar os sobressalentes - está dentro de um PET que a gente solicitou, que é para comprar peças sobressalentes. Há estações sem telhado, subestações com problema, a gente tem falta de trilho em alguns locais. Então, o sistema está todo degradado em função de vários anos em que, no orçamento, vem sendo colocado o mínimo, ainda que a gente venha usando criatividade - um desespero de todos os técnicos - para tentar manter o sistema e atender seus usuários.

Eu não vou me estender, porque eu estou tomando...

(Soa a campainha.)

O SR. LEONARDO VILLAR BELTRÃO - Qualquer detalhe depois eu posso colocar.

Queria, mais uma vez, agradecer a todos vocês.

(Soa a campainha.)

A SRª PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Nós é que agradecemos ao Leonardo Villar Beltrão, Superintendente da CBTU em Recife. A gente agradece a sua presença tendo em mente a necessidade e a importância deste debate. Estamos aqui, Leonardo, cumprindo o nosso papel, o nosso dever, a nossa obrigação. Não podemos perder de vista nunca que o transporte público de qualidade é um direito da nossa população. É isso, exatamente, o que nos move nesta luta.

Vamos passar para o outro Leonardo, que é o Leonardo Gurgel de Faria, que é o representante da CBTU do meu Estado, da regional de Natal.

O SR. LEONARDO GURGEL DE FARIA DINIZ - Bom dia a todos.

Eu queria parabenizá-la, Senadora, pela atitude e agradecer o convite para participar desta reunião da Comissão.

Quero também informar que eu sou, assim, uma prova viva, na CBTU, do esforço e do bem-querer que a senhora tem para com todos os ferroviários do Estado. O incentivo dado foi muito grande.

Estamos no mesmo barco, junto com o Presidente. Criou-se uma irmandade entre nós, porque, desde a troca de trilho, empresta trilho, empresta dormente, um falta aqui, outro acolá... Então, todos estamos no mesmo barco.

E quero lembrar também o que o Presidente falou sobre a importância dessa modernização: se nós conseguirmos fazer o básico e darmos nova orientação, sairemos de 15 mil passageiros para 100 mil passageiros por dia, apenas na modernização, sem falar em expansão. Isso permitiria baixar o subsídio do Governo por passageiro.

Nós temos hoje projeto já contratado pela empresa EPC, de Minas Gerais, nosso projeto executivo, já para licitar. Estamos esperando somente os recursos.

Como o Presidente também frisou, nós estamos agora estendendo 2,5 km - tentando, não é, Presidente? - para Parnamirim, onde aumentaremos também, com o mesmo material rodante, o número de passageiros. Ainda existe uma promessa - não sei se a gente vai conseguir cumprir - de começar a modernização em duas estações: faremos as Estações de Soledade 2 e Shopping, para começar, porque essas estações estão caindo, os tetos estão caindo, como o Léo falou, e nós não temos dinheiro para a manutenção predial - só para aquelas coisas urgentes, pois tivemos que cortar para quase zero o orçamento.

As nossas viagens, em certo tempo, aumentaram de 22 para 30. Nós temos uma assiduidade e uma pontualidade muito boas, beirando os 100%, quase 98%. Acontece que, com esse corte do custeio, eu tive lá, no Rio Grande do Norte, de uns seis meses para cá, de cortar algumas viagens feitas aos domingos e feriados - o que nós chamamos de "trem da praia".

Então, assim, eu queria frisar que esse custeio é de extrema importância para os nossos passageiros, porque, a cada dia que passa, a CBTU é mais lembrada. Muita gente desconhecia a CBTU, mas, a cada dia que passa, devido à questão da segurança, à questão do aumento da passagem de ônibus, de greve de ônibus, a CBTU está ficando mais conhecida.

Por exemplo, para a pessoa vir de Ceará-Mirim para Natal ou até para Parnamirim, ela gasta cinquenta centavos. Para ida e volta, a pessoa que vai trabalhar, estudante e comerciante, gasta R$1, enquanto que, se fosse de ônibus, gastaria quase R$10 - e esse valor, há mais de doze anos, não é modificado, são doze anos sem aumento de passagem.

Então, eu me orgulho de fazer parte da CBTU. Algo que me dá prazer é acordar e, todo dia, ir para a CBTU. Eu queria frisar também que a nossa matéria-prima humana é a melhor possível. Todos são muito qualificados e todos têm muito gosto pelo trabalho.

Finalmente, quero informá-la - a senhora falou da questão da Linha Roxa - de que nós já fizemos o estudo de viabilidade, passaria por São Gonçalo até o aeroporto...

(Soa a campainha.)

O SR. LEONARDO GURGEL DE FARIA DINIZ - Mas antes de pensarmos na modernização, de pensarmos na expansão, temos que tomar conta, como o Presidente falou, do nosso custeio. Se pelo menos conseguirmos chegar ao custeio do ano passado, que já era pouco, a gente consegue chegar ao final do ano, senão não dá.

Então, eu queria agradecê-la, Senadora, por tudo o que a senhora tem feito pela ferrovia lá de Natal e de todas as outras unidades.

A SRª PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Eu quero agradecer mais uma vez, Leonardo, a sua presença na nossa audiência pública.

Vamos passar imediatamente para o Marcelo de Aguiar Gomes, da CBTU regional de Maceió.

Vou até lhe adiantar, Marcelo, que o mandato do Senador Benedito de Lira, que vocês conhecem, tem sido sempre muito atuante nessa luta em defesa da ferrovia, da CBTU.

É evidente que o documento que nós vamos retirar daqui será para colocar claramente ao Governo uma cobrança imperativa de recomposição desse orçamento, com a assinatura dele - não só a assinatura, mas também com a participação dele e de todos os Senadores e Senadoras que integram esta Comissão.

Passo a palavra ao Marcelo.

O SR. MARCELO DE AGUIAR GOMES - Bom dia.

Gostaria de parabenizar a Senadora pela iniciativa e agradecer pelo convite para estar aqui hoje dividindo um pouco as angústias que a gente sofre no dia a dia para atender essa população que tanto precisa desses sistemas de trens funcionando no Brasil.

Eu acho que eu sou aqui o mais antigo da turma - vai fazer sete anos agora que eu estou à frente da CBTU de Maceió - e acompanhei todo esse investimento que foi feito desde 2008. Quando eu iniciei, a CBTU estava caminhando para ser fechada. O José Marques foi o meu primeiro superintendente - quando eu cheguei à CBTU, ele era o superintendente e, depois, foi para outras unidades.

Maceió, como a senhora falou, graças ao empenho e ao trabalho do Senador Benedito de Lira, saiu na frente nessa modernização, e a gente vem sendo o laboratório da CBTU para todos os demais sistemas, para esse investimento.

Eu gostaria de ressaltar a importância dessa recomposição da nossa LOA para que a gente possa manter o sistema andando no fio da navalha, como colocou o Presidente. Mas não podemos esquecer que nós precisamos demais da continuidade dos investimentos, porque, cada vez que não é feito um investimento, nosso custeio aumenta. Então, a gente precisa que os investimentos em todas as unidades continuem. Só para vocês terem noção, em Maceió, a nossa oficina de manutenção não comporta a manutenção; a gente faz hoje uma manutenção com muita luta. Eu quero agradecer aos técnicos da CBTU, que tiram leite de pedra mesmo para fazer essa manutenção, porque, na oficina, só para vocês terem noção, não cabe um VLT inteiro - a oficina não comporta -, e não foi feito ainda investimento. Isso nos preocupa demais, Senadora, porque a gente não transporta animais; a gente transporta vidas. Maceió, hoje, transporta 225 mil pessoas por mês, e a gente precisa transportar essas pessoas de uma maneira segura. De 10 a 12 mil pessoas por dia precisam ir e voltar para suas casas. Então, está nas nossas mãos a responsabilidade de fazer a manutenção apropriada desse material rodante, o que, infelizmente, a gente não vem conseguindo fazer por conta, como o Leonardo falou, da falta de compra dos sobressalentes. Em Maceió, há hoje oito VLTs em operação. A gente conseguiu obter o sétimo agora, voltando à operação, mas a gente estava só com seis em operação. A gente já está tendo que tirar peças de um trem para colocar em outro para manter o trem andando. É aquele canibalismo. Isto é muito preocupante: a falta de investimentos.

Então, acho que a gente não deve se ater somente à questão do custeio mesmo, não, Senadora. A gente tem que brigar pela continuidade dos investimentos e das estações também. À medida que a gente não faz investimento nas novas estações - em Maceió, conseguiu-se enxugar o custo de implantação das estações -, esse custo também vai aumentando, porque a gente não faz as manutenções devidas. Assim, vão aparecendo vazamentos, vão aparecendo problemas de eletricidade, e isso vai aumentar a questão do custeio.

Eu queria...

A SRª PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Só um dado, se possível, Marcelo. O projeto de Maceió, inicialmente, de expansão e modernização, estava em torno de quanto?

O SR. MARCELO DE AGUIAR GOMES - Primeiramente, foram 170 milhões e, após alguns estudos e novos cálculos, Presidente, após a entrega do projeto executivo, foi para 230 milhões.

A SRª PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Foi liberado quanto de recursos ao longo desse período?

O SR. MARCELO DE AGUIAR GOMES - Lá em Maceió a gente já conseguiu investir em torno de 180 milhões, com a aquisição dos trens, porque lá em Maceió a gente já começou a modernização das estações.

A SRª PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Eu sei.

O SR. MARCELO DE AGUIAR GOMES - A gente já tem novas estações.

A SRª PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - O.k. Era só para...

O SR. MARCELO DE AGUIAR GOMES - Então, já foram investidos esses valores, mas já faz um tempo que a gente não consegue dar continuidade a esses investimentos.

(Soa a campainha.)

O SR. MARCELO DE AGUIAR GOMES - Eu gostaria de ressaltar aqui a expansão que foi feita lá, que o Presidente colocou, na questão do Jaraguá, onde a gente implantou dois quilômetros de via, e a importância para a cidade de Maceió, porque o Jaraguá está muito próximo ao mercado de trabalho de Maceió. Quem conhece Maceió sabe que o mercado de trabalho, em sua grande parte, se concentra em Ponta Verde, Pajuçara, Jatiúca. Então, a gente proporcionou à população que sai lá de Rio Largo, localizado a 32km, que venha disputar o mercado de trabalho com a população ali, não sendo mais necessário pegar um trem e, depois, outro ônibus. Então, foi muito importante.

E não foi só transporte que a gente levou lá para Maceió, para Jaraguá. O Jaraguá é um bairro importante de Maceió, porém a localização da nossa antiga estação era num local que estava uma verdadeira cracolândia. Era um local extremamente degradado, com altos índices de violência. E a gente conseguiu mudar, com a implantação dessa estação, toda a realidade daquele local ali. Então, foi também uma mudança para a cidade de Maceió. E a gente precisa continuar com esses investimentos nas outras unidades.

Agora eu queria colocar um pouco aqui, complementando a exposição do nosso Prof. Rômulo, o quanto a gente está na contramão dos investimentos em questão de ferrovia. Eu peguei aqui um exemplo que acompanho. No México, que é, praticamente, um país semelhante ao Brasil, o metrô da Cidade do México foi inaugurado no mesmo ano do metrô de São Paulo. Hoje o metrô da Cidade do México tem 200km de linha, e o metrô de São Paulo têm só 70. As pessoas passam, em média, 60 dias dentro de um carro em São Paulo. Então, isso é dinheiro que está sendo perdido, porque essas pessoas podiam estar produzindo, e, infelizmente, estão perdendo esse tempo no carro. Se não estiverem produzindo, poderiam estar em sua casa, com sua família, passando mais tempo com seus filhos. Então, isso é muito preocupante. O México investe cerca de 2% do seu PIB em transporte público. O Brasil investe 0,05% do PIB em transporte público. Então, isso é muito preocupante. A gente precisa correr atrás desses investimentos.

Outro dano terrível com a falta da ferrovia no Brasil - já estou me atentando à questão da logística - é a questão do nosso custo hoje pela falta de ferrovia. Em um país continental como o Brasil, a nossa produção, a nossa logística toda é feita por caminhão. Então, isso é um absurdo também. O custo fica bem elevado. E as pessoas não se atentam que não é só a questão do custo de investimento. Há a questão importante das vidas que estão sendo perdidas nas estradas. São 500 mil pessoas que morrem todos os anos no Brasil, e a sua grande maioria devido a acidentes entre carro e caminhões. E ainda há a questão da carga horária dos caminhoneiros, que também foi afetada com aquelas mudanças que ocorreram. Eu entendo que, se houvesse uma ferrovia, se toda essa produção estivesse em trens, teríamos números muito melhores para apresentar.

Aproveito que estamos nesta Comissão que também trata do desenvolvimento do turismo para deixar o seguinte pensamento: vocês já pensaram se houvesse um trem ligando todas as capitais do Nordeste, para a questão do turismo, o quanto seria importante para o crescimento? Quem viaja para fora, quem foi à Europa sabe o prazer que existe ao se deslocar por trem. Fazer uma viagem por trem é fantástico. Temos alguns trens de turismo no sul do Brasil. A ferrovia faz falta para o turismo também.

Não vou me alongar mais. Queria mesmo agradecer. Como o Leonardo falou, esta é a primeira oportunidade que temos. Eu tenho quase sete anos e é a primeira vez que sou convidado.

Queria parabenizar a senhora pela iniciativa, muito importante para todos nós.

Obrigado a todos.

A SRª PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Agradeço a participação de Marcelo, Superintendente da CBTU Regional Maceió.

Imediatamente vamos ouvir, pela CBTU Regional de João Pessoa, Paulo José de Mello Barreto.

O SR. PAULO JOSÉ DE MELLO BARRETO - Bom dia a todos.

Eu quero começar parabenizando a Senadora Fátima pela iniciativa, parabenizando o nosso Presidente José Marques, que tem sido um guerreiro incansável nessa luta. Isso realmente temos de destacar. Parabenizo nossos apoiadores políticos também, o nosso Senador Benedito de Lira, o nosso Deputado, hoje Líder do Governo, Agnaldo Ribeiro, os demais operadores dos nossos Superintendentes.

Quanto às dificuldades, Senadora, eu acho que já foram muito bem colocadas aqui pelo nosso Presidente José Marques, numa forma, eu diria, didática; da mesma forma, pelo Leonardo, aqui de Natal; pelo Marcelo, fechando aqui com o nosso Miguel.

O nosso sistema é muito semelhante, muito parecido com o de Natal. Nós contemplamos o sistema de João Pessoa. Além da capital, contemplamos mais três Municípios. São Municípios importantes da região metropolitana - Santa Rita, Bayeux e Cabedelo, que é nossa cidade portuária e que há pouco tempo também recebia o trem de carga, pela questão dos navios. Enfim, também foi paralisado.

Com esse corte de orçamento, nós estamos prejudicando também mensalmente 170 mil passageiros. Dá uma média de 7,5 mil passageiros/dia. É mais ou menos - não é, Leonardo? - a mesma quantidade de passageiros que transportamos.

Então, mais uma vez, agradeço a todos, ao nosso Prof. Rômulo, ao nosso amigo Octávio. Tive o prazer de trabalhar com Octávio lá no Ministério das Cidades. Esperamos muito o seu apoio lá, diretamente, junto ao Ministro. Agradeço à Teresa Cristina. Agradeço a todos.

Esperamos que, se Deus quiser, recomponhamos o nosso orçamento, com o apoio de todos nós.

Muito obrigado.

A SRª PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Agradeço ao Paulo também, que representa aqui a CBTU de João Pessoa.

Imediatamente vamos passar para Miguel da Silva Marques, da CBTU regional de Belo Horizonte.

O SR. MIGUEL DA SILVA MARQUES - Bom dia a todos!

Bom dia, Senadora! Vou reiterar os parabéns que a senhora recebeu aqui, porque eu tive também uma audiência pública lá na Câmara dos Deputados, que foi convocada pelo Deputado Federal Diego Andrade, Presidente do PSD em Minas Gerais, uma pessoa que tem nos ajudado muito no Estado quanto a essa questão do metrô.

Eu acredito que nós só vamos ter salvação para o sistema quando os políticos locais de onde nós estamos instalados tiverem esse tipo de atitude de chamar essa discussão, para que venha a haver o olhar de um grupo, de um político, para que nós possamos fazer tudo aquilo de que se necessita, porque metrô não é barato, fazer metrô não é barato. A gente sabe que os Deputados e os Senadores têm as emendas individuais para cidades para as quais eles trabalham, mas o metrô, a CBTU só vai ter desenvolvimento quando houver uma consciência, na minha opinião, de um grupo do Estado, de Deputados e Senadores, chamando a atenção para isso.

Em Belo Horizonte, a gente sai um pouco aqui da turma do Nordeste, nós temos os mesmos problemas. A gente trabalha hoje com 19 estações, temos uma frota de 35 trens, transportamos hoje uma média de 220 mil passageiros dia. Belo Horizonte teve um corte no orçamento de 40 milhões. Nós necessitamos - na verdade nós pedimos isso -, para que a gente pudesse se estabelecer, funcionar e não deixar parar, de 228 milhões. No meio termo, ficou em 97, tivemos um corte de 40, caiu para 57. Então hoje nós necessitamos de algo dessa ordem aí.

Um fato bem levantado por Leonardo: a CBTU, eu a vejo como um tripé. A gente tem o custeio, o investimento e a manutenção. É como se fosse o corpo humano. O custeio, bem falado pelo Presidente, é a alimentação nossa. O corpo humano necessita de água e comida todo dia. É o que a gente está aqui buscando: a água e a comida. Mas nós sabemos que, se não houver um investimento, se não houver uma manutenção do próprio corpo, ele vai parar. O custeio garante o funcionamento, mas o investimento e a manutenção garantem a permanência do sistema.

O sucateamento tem ocorrido em Belo Horizonte, tem ocorrido muito em Recife, e, quanto mais tempo se vê ausente investimento e manutenção, esse sistema está se degradando. Vai chegar uma hora em que ele vai parar, não por ausência do custeio, mas por um infarto mesmo, porque não está tendo o exercício físico de que o corpo precisa. Ou seja, a gente está aqui brigando, passando um remédio numa ferpa que está na pele, mas, se não tirar de lá esse espinho, a gente vai ter um problema de forma permanente.

Eu também não vou me delongar. Eu acho que foi tudo muito bem colocado. Mas acredito que tem que ser deixado claro aqui a emoção que o Leonardo mostrou na fala dele ao chorar, porque ele é um funcionário da casa, é concursado; o nosso Presidente é um funcionário da casa. Essa emoção, esse comprometimento há entre nós também. Quem vive o dia a dia com essa turma sabe que essa empresa não parou ainda pelo comprometimento desses funcionários que estão lá dia após dia. Em Belo Horizonte nós temos casos de pessoas que pegam ali para inventar peça, porque é um sistema tão antigo que empresas que poderiam fornecer não têm atestado para fazer. Então nós temos pessoas comprometidas lá.

A nossa matéria-prima, como o Leonardo falou, tem que ser valorizada sim, porque vejo que hoje o nosso sistema continua por causa de pessoas como o nosso Presidente e o Leonardo, que são pessoas da Casa, que têm um grande comprometimento.

(Soa a campainha.)

O SR. MIGUEL DA SILVA MARQUES - Finalizo novamente parabenizando a senhora e pedindo que cada Parlamentar, de cada Estado, tenha nesta próxima legislatura um comprometimento e um olhar para a nossa Companhia Brasileira de Trens Urbanos, porque ela não merece morrer.

A SRª PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Miguel, agradeço também a sua participação.

Agora, vamos facultar a palavra ao Deputado Fernando Mineiro.

O SR. FERNANDO MINEIRO - Senadora, quero primeiro parabenizá-la pela iniciativa de trazer um tema que é dos mais esquecidos, invisíveis, quando se fala de mobilidade, que é a questão dos trens, do metrô, principalmente porque atinge a parcela mais pobre e também mais invisível da população nessas quatro capitais.

Fiquei muito impressionado com a situação, com a realidade com que estamos nos deparando, que é pior do que aquela sobre a qual vínhamos conversando. Acompanho essa situação lá no Estado, os projetos, a luta que a Senadora Fátima tem feito para modernizar e ampliar o sistema, que é um projeto fantástico. Mas saio daqui muito preocupado, porque se trata de tirar o sistema... Ele está funcionando por aparelho respiratório, então, tentando respirar. E isso à luz do custeio do ano passado. Os 265 milhões foram baseados no ano passado. Não estão inclusos: inflação, custos, aumentos, contratações, despesas que o custeio tem. E tem a metade. Não consegui identificar...

Acho que seria importante, Senadora, que cada superintendência fizesse um quadro de qual é a demanda do custeio específico. Eu sei que, com base no ano passado, nós temos uma volta talvez de uns 140 ou 150, mas seria bom, talvez, para compor um documento final para essa ação que a senhora já anunciou de discutir com a área econômica, saber quanto é o custeio específico de cada superintendência de cada uma das capitais, porque os 145 milhões de déficit são baseados no orçamento que foi executado no ano passado. É provável que seja bem maior este ano, o que é real. Então, é um quadro muito preocupante o dessa situação.

Estou muito impressionado com a questão dos investimentos. Só o projeto de modernização e ampliação de Natal é de 311 milhões, aquele projeto que nós estávamos acompanhando até 2015, 2016. Eu acompanhei várias ações e várias reuniões para tentar saber o impacto dele principalmente na zona norte da cidade.

E aí nós temos um investimento global na CBTU de 38, de 34, global para todas as cinco capitais. Só de Natal... Eu vi que, em João Pessoa, é de 270. E qual é o investimento de cada uma das outras? Em Belo Horizonte, é de quanto o investimento previsto?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. FERNANDO MINEIRO - Não tem... A senhora tem?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. JOSÉ MARQUES DE LIMA - Em torno de 150 milhões.

O SR. FERNANDO MINEIRO - Cento e cinquenta milhões só para garantir que não degrade mais.

O SR. MIGUEL DA SILVA MARQUES - Exato.

O SR. FERNANDO MINEIRO - Então, só aqui nós temos, rapidamente, 660 milhões nessas três que colocaram. Temos 5%, se houver, da demanda de cada uma das três que estão aqui. Isso é gravíssimo e deixa muito claro qual é a importância da ferrovia no projeto em curso no Brasil. Porque se trata disto, a discussão é: qual o programa, qual o projeto que está sendo implementado no Brasil? E qual o lugar da ferrovia, do transporte público nesse projeto? Se você tem 5% só em três praças previstas, é gravíssimo.

Então, sinceramente, a gente fica até sem muita saída, pela gravidade da situação. Não é grave; é gravíssimo! Pelo custeio e pelo investimento, não tem nem... Eu vim aqui até preparado para a gente retomar a ideia do projeto de expansão e modernização de Natal. Não tem nem como falar sobre isso, porque é um negócio tão absurdo, tão assustador! Não há palavras para a gente poder discutir sobre investimento.

Então, acho que é seriíssima essa questão do custeio. Agora, para investimento, a gente tem que pensar um movimento mais amplo, Senador. A minha sugestão é ter uma pactuação das cinco cidades, das cinco praças, digamos, das superintendências, com o seu mandato e levantar um movimento nacional para reposicionar. Tem que começar mais do que do zero a reposicionar a discussão sobre os investimentos, pelo menos nessas cinco praças.

É o que eu tenho a dizer.

Sinceramente, é muito difícil, pior do que a gente tinha conversado ontem, muito pior.

A SRª PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Quero agradecer mais uma vez a participação do Deputado estadual Fernando Mineiro.

Nós vamos partir agora para as conclusões da nossa audiência. Eu vou facultar a palavra à Mesa se quiserem fazer algumas considerações gerais.

Vamos começar pelo José Marques.

O SR. LEONARDO VILLAR BELTRÃO - É que o Marques pediu para colocar uma informação que eu esqueci de citar. Quanto tempo eu operaria com os recursos que a gente tem se não vier o reforço? Na verdade, em 5 de março, a gente tinha feito um estudo de que a partir de 5 de março a gente tinha de paralisar basicamente quase todo o sistema e operar uma única linha, a linha do centro, de segunda a sexta-feira, unicamente no horário de pico. Então, a gente estendeu isso, está gastando, mas a situação está ficando cada vez mais complexa. Neste mês, a gente já não cobre o orçamento para pagar os terceirizados. A gente já começa a ter falta de recursos e, forçosamente, vai começar a parar. Já está havendo falta de pagamento a alguns terceirizados, já está começando movimento de greve, já temos de administrar isso no dia a dia, a paciência dos prestadores de serviço. Já estamos com esse problema *in loco*.

Obrigado.

O SR. FERNANDO MINEIRO - Presidente, a minha sugestão é de que pudéssemos rapidamente, como ele fez, falar qual é a situação, até quando vai, cada um, rapidinho. Recife é esta semana, pelo que eu entendi. E as outras?

A SRª PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Rapidamente, Belo Horizonte?

O SR. MIGUEL DA SILVA MARQUES - Acompanha Recife.

A SRª PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - João Pessoa?

O SR. JOSÉ MARQUES DE LIMA - Eu acho que, por não terem energia de tração, João Pessoa, Natal e Maceió sobrevivem um pouco mais, mas é uma sobrevida muito pequena, Deputado. Era essa a colocação que eu gostaria de fazer para o Octávio, para ele entender a dinâmica da aplicabilidade da redução. Maio, aproximadamente.

Só um detalhe, o Ministério não só sinalizou a luta, como o Octávio colocou aqui, como também o Secretário Executivo, o Silvani, que é membro do Conselho de Administração da CBTU, disse: "Zé, vamos operar, vamos trabalhar dentro do limite do que estava sendo gasto mês a mês". Num primeiro momento, nós tivemos uma redução drástica, no início do mês. Temos até um quadro do que foi consumido em janeiro e fevereiro.

Então, essa sobrevida inevitavelmente acabará, porque o próprio custeio que foi aprovado acaba literalmente. Então, mesmo com aquilo, como você ponderou, que é perfeito para que a gente, que não parou em março, não pare agora em abril, a gente está gastando no mesmo patamar do que estava gastando o ano passado, um pouco menos, com alguns ajustes que estão sendo feitos.

Esses ajustes, Deputado, têm uma repercussão muito grande, porque, infelizmente, a gente sabe que quando aperta a situação, normalmente, tende a arrebentar do lado do mais fraco. E, por incrível que pareça, nós temos 5.000 funcionários - me permita só mais um minuto, Senadora, para esclarecer, porque isso é importante -, temos 4.850 funcionários concursados de carreira na CBTU, e temos também ferroviários que não são concursados, que prestam serviço terceirizado nas empresas, que hoje, no Brasil, giram em torno de 2.500 pessoas para ajudar esse sistema a funcionar. Esse pessoal não está na folha de pagamento da CBTU, no recurso folha; ele está no recurso custeio. Na hora em que o custeio aperta, onde é que vão cortar primeiro? Então, há funcionários, Senador, que, na hora do corte, já começam a ficar sem receber salário, porque é salário das atividades meio: limpeza, conservação. Então, há toda uma degradação do sistema. Quando há o corte, não é só o sistema que para por falta de operação, energia, óleo diesel, manutenção de via; para também por falta de funcionário.

No início do ano, quando nós tivemos a iniciativa de fazer a reunião para discutir o que foi aprovado, a primeira atitude do superintendente - temos dois superintendentes advogados; nós, o resto, somos técnicos de outras formações da casa

-, a maior preocupação dos dois advogados: "Marques, nós vamos começar a gastar o que nós não temos autorização para gastar". A primeira preocupação deles como superintendentes foi disparar o comunicado para as empresas já para prepararem o aviso prévio daqueles funcionários que precisam muito do sistema, de emprego, desse pessoal. E nós precisamos deles. São ferroviários que eu também parabenizo.

A ferrovia não é feita só por funcionários de carreira concursados como eu. Uma prova disso está aqui: três superintendentes que não são de carreira, mas que, como a Senadora Fátima sabe, já têm matrícula há muito tempo, porque defendem a ferrovia juntamente conosco, que há 32, 33 anos, entrei junto com meu amigo Leonardo em Pernambuco, estamos nessa luta, batalhando.

Então, é isto que eu gostaria de registrar: esses funcionários terceirizados são os primeiros a sofrer as consequências dessa redução do custeio.

A SRª PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - O.k. Nós vamos passar a palavra agora para o Ministério das Cidades. Sr. Octávio, quer fazer uso da palavra ainda?

O SR. OCTÁVIO LUIZ LEITE BITENCOURT - Não.

A SRª PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Não.

Então vamos passar a palavra para o Prof. Rômulo.

Mais uma vez eu quero destacar a presença dos companheiros da Federação Nacional dos Metroviários. Agradeço a presença. Não sei se algum de vocês gostaria de fazer uso da palavra.

(Intervenção fora do microfone.)

A SRª PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Pois não. Venha antes de eu concluir.

Romeu José Machado Neto, Presidente do Sindimetro - Minas Gerais.

O SR. ROMEU JOSÉ MACHADO NETO - Boa tarde a todos.

Agradeço à Senadora a oportunidade e digo que, para tentar resumir a gravidade da situação pela qual a gente está passando, todos estão passando, sindicatos, empresas e movimentos dos trabalhadores, com essa situação, se uniram. A gente caminha sempre em linhas paralelas, mas, nessa situação, nós estamos unidos, tamanha a gravidade da situação não só em relação aos trabalhadores, principalmente os terceirizados, que são, como o Presidente falou, os primeiros atingidos por esses cortes, mas também em relação à população, que é tão castigada com diversas medidas para retirar direitos, já tão perseguida socialmente.

Como o professor colocou muito bem, o problema, a valorização do transporte ferroviário não só beneficia do ponto de vista social, mas econômico, e a gente não consegue entender como os governantes não conseguem enxergar que o investimento, a manutenção do sistema metroferroviário é importante para o desenvolvimento social e econômico do País. Então, esses cortes são de tamanha gravidade...

Quanto a essa possibilidade de paralisação, quero deixar um alerta aqui para os governantes: os movimentos sindicais, os movimentos sociais estão alinhados, estão atentos. Nós não vamos deixar que isso aconteça sem uma reação.

Contamos com o apoio da Senadora, a quem convido para ir a Belo Horizonte, onde será muito bem recebida, porque somos metroviários, para comer um pão de queijo, para podermos caminhar juntos nessa luta que é muito importante, fundamental para a população mais carente da cidade.

Obrigado, Senadora.

Obrigado a todos.

A SRª PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - O.k., Romeu. Nós é que agradecemos. É importante o seu recado, a sua mensagem.

Teresa Cristina, que é assessora de orçamento da CBTU, pede a palavra também. Por favor, Teresa.

A SRª TERESA CRISTINA ALVES FREIRE - Boa tarde, gente.

Desculpem-me por não saber me comportar, é a primeira vez que eu participo da Mesa.

Eu queria me colocar para responder, primeiramente, à pergunta do Deputado.

Hoje, minimamente, do que a CBTU precisaria para manter a atividade da empresa seriam R$580 milhões para uma das peças muito importantes, a espinhal da empresa, que é a manutenção, a compra e a reposição de material, que leva em torno de R$560 milhões minimamente. Os R$260 milhões, se forem recompostos, são uma grande preocupação para a

CBTU devido à PEC - desculpem-me não saber o número dela no momento, não estar me lembrando. Nós temos uma PEC que, a partir deste ano, já vai valer. A execução, o gasto deste ano já vai valer como referência para os próximos exercícios orçamentários. Se hoje nós ficarmos na base de R$265 milhões, só vão entrar para o ano que vem R$265 milhões e, no máximo, o IPCA. É uma grande preocupação. Isso está regulado e regularizado através da PEC, que hoje já é uma lei. Desculpem-me por não saber o número.

A SRª PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN. *Fora do microfone*.) - É a Emenda 95.

A SRª TERESA CRISTINA ALVES FREIRE - Isso. Desculpem-me por não saber o número.

Isto me preocupa: a diferença que a gente tem entre R$580 milhões da nossa necessidade dita como ideal - vocês me coloquem, por favor - para manter e operar os 180km. Também estou arrendondando o número, gente.

(Intervenção fora do microfone.)

A SRª TERESA CRISTINA ALVES FREIRE - Desculpem-me. São 214km de extensão o que a CBTU tem. Nós temos 214km de extensão e, minimamente, precisaríamos de R$580 milhões. Belo Horizonte, hoje, é um grande problema porque não tem investimento, seguido de Recife, em que o investimento é muito pequeno. As de Natal, João Pessoa e Maceió todo mundo fala que são pequenas, mas, para mim, são enormes, porque têm um grande problema e não sofreram, nesses 34 anos, nenhuma adequação e modernização oriunda da rede ferroviária. Nós transportamos esses 22 mil passageiros no murro! O passageiro espera em torno de uma hora para poder voltar. É muito difícil!

A minha grande preocupação hoje, como técnica de orçamento - a gente gere o orçamento da CBTU, e o investimento reflete na manutenção e na operação do sistema -, é a de a gente ficar com R$265 milhões, e isso vai virar referência. Então, essa é a grande preocupação.

No momento, eu estava querendo colocar - desculpe-me -, eu estava aqui tentando falar sobre a CBTU e sobre o número de todos eles.

Esses são os números de que, hoje, minimamente, a gente precisaria.

A SRª PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Agradecemos a participação de Teresa Cristina.

Agora, vamos passar a palavra rapidamente para o Prof. Rômulo, Professor da UFRJ, para fazer suas considerações finais.

O SR. RÔMULO DANTE ORRICO FILHO - Serão considerações breves e finais mesmo.

Eu queria somente me solidarizar com vocês por todo o trabalho que têm feito até agora e que, seguramente, farão daqui para frente.

Morei em Nazaré das Farinhas, onde ainda havia trem. Eu pegava o trem até São Roque para pegar o barco para Salvador e pulava no trem para saltar na praça ou o contrário.

É uma luta extremamente importante nesse campo social, que é muito forte e muito sério. Eu fiz questão de acentuar na minha apresentação mais o campo econômico, porque eu tinha certeza de que desse campo social e do campo financeiro vocês entenderiam bem mais do que eu.

Também quero me solidarizar por causa da falta de dinheiro por que nossas universidades estão passando, sim! Os cortes têm sido pesadíssimos. A gente tem feito das tripas coração para sobreviver.

Curiosamente, eu pego aqui na internet a arrecadação do Governo Federal. No ano de 2017, houve somente um aumento de R$155 bilhões. Isso é o que está na internet, é o que a Secretaria do Tesouro informou. Alcançou R$1,34 trilhão. Houve um aumento de pouco mais de 10%. Foi o que aumentou. Então, houve a mais R$155 bilhões. Isso significa que o espaço para discussão sobre esse dinheiro existe. E, como também se falou aqui clara e abertamente, é uma decisão política, é uma questão de decidir a prioridade do uso desse dinheiro. Política é exatamente isto: decidir prioridades, optar por "a", "b", "c", "d", "h", escolhê-las no momento e no espaço.

Fica a minha solidariedade, que também é muito forte. Acho que vocês são capazes de criar e fazer uma manifestação muito mais bem organizada do que eu poderia imaginar. Poderia ser feita alguma coisa, tipo uma manifestação durante uma hora em todo este País, com todo mundo de preto, convidando os usuários para também vestirem preto, mostrando o luto por uma possível morte de algo que é imprescindível. É como você cortar algumas fiações do fígado de alguém e imaginar que ele vai ficar em pé.

Então, mais uma vez, externo minha preocupação com essa situação da mobilidade no Brasil. É preciso ter sempre a esperança de que essa luta que a gente trava aqui sempre terá um saldo positivo e poderá, junto com outras, alcançar melhorias e mudar as condições de transporte das nossas pessoas, que é aquilo por que a gente luta e por que a gente tem trabalhado em termos de políticas públicas de transporte.

A universidade brasileira, pelo menos sob esse meu olhar, tem esse objetivo. Não é ensino, pesquisa e extensão; esses são meios. Um dos objetivos é ajudar a resolver os problemas do Brasil.

Mais uma vez, parabenizo a Senadora Fátima Bezerra, cujo trabalho admiro há muito tempo, e todos vocês, pelo enorme e belo trabalho feito.

A SRª PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Vou passar a palavra a José Marques, para fazer suas considerações finais.

O SR. JOSÉ MARQUES DE LIMA - Para finalizar, Senadora, até porque, quando eu peguei a palavra, fiz ainda algumas considerações técnicas, eu gostaria de agradecer aos meus colegas. Como bem disse Leonardo, virou uma irmandade. A dificuldade também gera esse tipo de coisa.

Quero agradecer a todos vocês, colegas do Rio de Janeiro; a vocês que estão dividindo comigo essa batalha, esse pacote de dificuldades. Eu só tenho a agradecer por ter uma equipe como vocês para enfrentar esse problema, porque não está sendo fácil, não. Vocês que convivem comigo no dia a dia sabem que não está sendo fácil enfrentar esse problema, mas com vocês eu tenho um pouco mais de vantagem.

Cada grupo político de cada Estado só tem nos ajudado, Senadora. Cada um se posiciona com seu grupo político e tem feito com que a CBTU tenha uma representação dentro do Parlamento.

Eu queria agradecer a todos os demais presentes, ao sindicato. Como ele bem colocou, às vezes, parece até que estamos em caminhos opostos. Eu não acredito nisso, camarada. Eu não acredito nisso. Meu camarada, a gente pode até divergir em alguns momentos, mas, sem empresa, não há sindicato. Então, a gente vai continuar lutando por essa empresa. Tenho a certeza de que vocês também entendem isso muito bem na hora em que se colocam para defender a sobrevivência da empresa. A gente diverge em alguns momentos, porque faz parte do ambiente democrático, mas o objetivo é um só: a sobrevivência e a valorização, cada vez mais.

Eu gostaria de finalizar, primeiro, pedindo... Dizem que não se deve pedir desculpas em determinados eventos, mas eu tenho de fazê-lo pela nossa falta de experiência neste ambiente, neste momento tão delicado que nós estamos vivendo, como gestores da empresa, pela minha emoção e a do meu colega em determinados momentos.

Nós somos ferroviários. Volto a dizer: isso não é bem uma doença - esta não seria a palavra, porque seria uma coisa ruim -, mas é como um vício. Há colegas aqui, como o Camacho, que entram e não saem mais. E há alguns Parlamentares que entram na vida da ferrovia, e fica difícil para eles dela saírem, e nós queremos que eles continuem. É o caso da Senadora Fátima, que eu conheci Deputada, lutando pela ferrovia, e que até hoje não abandonou essa luta; do Senador Benedito de Lira, que conheci Deputado; e de tantos outros, como o Aguinaldo, que não nos abandona. E, mais uma vez, nós vamos precisar dessa força parlamentar para que a CBTU saia dessa situação em que se encontra, deste momento difícil por que nós estamos passando, para que a gente possa oferecer...

Em alguns momentos, a gente coloca nossos funcionários, nossa empresa. E o nosso amigo Romeu colocou uma coisa interessante, falando dos usuários. Os usuários, de tudo isso que nós discutimos como empresa, estão acima. A gente nem fala deles, porque eles são o motivo, vamos dizer assim, a razão da existência da CBTU. Primeiro, vêm os usuários, e depois a empresa tem de existir para atender esses usuários.

Então, com o final dessa empresa, quem vai pagar o preço mais alto é exatamente essa camada mais carente da população que precisa da CBTU.

Então, mais uma vez, Senadora, muito obrigado pela sua atenção com a ferrovia.

Obrigado, Prof. Octávio, que tem sido um parceiro desde sempre e que trabalhou com o Paulo no Ministério. O nosso pessoal da CBTU liga para ele todos os dias, a toda hora, a todo instante, incomodando-o.

Paulo, tenha um pouco de paciência com o nosso pessoal, porque esse pessoal de ferrovia é assim mesmo.

V. Exª precisa ver, Senadora, na frente da empresa, em alguns pontos do Nordeste e no Rio de Janeiro também, os funcionários da velha guarda da rede ferroviária, que se aposentam e que não conseguem ir embora. De vez em quando, eu me deparava, em Recife, quando eu era superintendente, com um monte de funcionário aposentado na empresa. Eu dizia: "Tem de se criar alguma coisa para que essas pessoas fiquem aqui, porque eles não conseguem sair da ferrovia."

Então, é isso, Senadora, a ferrovia é apaixonante, mas é uma luta diária.

Eu gostaria de agradecer a todos os presentes pelo apoio que deram nesta audiência pública.

Eu ia falar de turismo, Senadora, mas a gente está enfrentando um problema tão sério! Mas quero só registrar que a CBTU tem projeto de turismo dentro da própria ferrovia. Nos 214km que nós operamos, nós temos projeto turístico pronto. Em Maceió, há um projeto pronto, que iniciou comigo, e o Marcelo deu continuidade. Mas, para chegar ao turismo, a gente precisa sobreviver, fazer com que a empresa sobreviva para transportar usuário. Mas até turismo nós temos dentro da CBTU. Faz parte do nosso escopo trabalhar, nos horários de vale, o turismo ferroviário da CBTU.

Então, era isso.

Mais uma vez, obrigado a todos. Obrigado, Senadora. Obrigado a todos os presentes.

A SRª PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Nós vamos agora fazer também as nossas considerações finais.

Primeiro, é claro, quero aqui, mais uma vez, agradecer a presença de vocês; da Vereadora Natália, que se encontra aqui presente; do Deputado Estadual Fernando Mineiro; dos Senadores e Senadoras que já passaram por aqui.

Agradeço a presença dos nossos convidados: Rômulo; Octávio, aqui representando o Ministério das Cidades, na condição de Coordenador-Geral de Orçamento e Finanças; Teresa Cristina, trazendo a voz do Orçamento da CBTU - olhe que sofrimento vocês estão passando, exatamente agora, no que diz respeito ao orçamento da CBTU -; José Marques, Diretor-Presidente.

Destaco a presença muito importante aqui dos superintendentes regionais. Isso foi muito importante, para que vocês pudessem aqui, Marcelo, com franqueza, com responsabilidade e com seriedade, dizer exatamente, Miguel, Paulo, Leonardo Gurgel, de Natal, e Leonardo Villar, de Recife, o que está acontecendo, para que pudessem falar a realidade nua e crua.

Como disse aqui o Deputado Fernando Mineiro, a situação é mais grave do que o que nós imaginávamos. Veja bem, se isso não for revisto, as populações que dependem, pelo amor de Deus, desse modal de transporte que é o VLT, que é o trem urbano, para garantir o seu ganha-pão, para garantir a sua sobrevivência... Se não for revisto esse orçamento, essa população vai ficar simplesmente totalmente desamparada. Os senhores falaram isso aqui, com todas as letras! Em Recife, por exemplo, e em Minas, já se corre o risco de o trem parar a partir de agora, do mês de abril. Em Natal, em João Pessoa e em Maceió, se não for resolvida a questão do orçamento, talvez não se chegue a maio, não é, José Marques?

Então, isso é um crime, isso é de uma irresponsabilidade sem tamanho! Nós não podemos aceitar isso de maneira nenhuma!

Quando, ao longo desta audiência, nós dizíamos aqui... Isso está correto, porque o foco desta audiência, meus caros superintendentes, é tratar do imediato. Qual é a urgência agora? A urgência é o socorro orçamentário, a urgência é cobrar do Governo a recomposição mínima do orçamento: em vez de R$142 milhões, teríamos de voltar aos R$265 milhões. Ponto. Agora, ao mesmo tempo, nós, como representantes do povo, não vamos, de maneira nenhuma, abrir mão do nosso papel, que é cobrar do Estado brasileiro, no caso, do Governo Federal, as condições para que esse serviço muito importante seja modernizado, para que ele seja ampliado. Isso significa retomarmos a agenda no que diz respeito aos projetos de expansão e modernização do sistema de trens urbanos do meu Estado, em Natal e na região metropolitana, de Recife, de Maceió, de João Pessoa e de Belo Horizonte. Nós não vamos abrir mão disso, nem devemos!

Veja bem, estamos falamos aqui de Natal, mas estamos falando - volto a dizer - que a realidade de lá vale para as demais capitais. Quando falamos de Natal, estamos falando de Natal e de uma região metropolitana que responde por quase 50% da população. O Leonardo aqui colocou que, em função dessas dificuldades orçamentárias, ele já foi obrigado a diminuir a quantidade de viagens que o trem urbano de Natal faz. Ele já foi obrigado a fazê-lo em função dessa dificuldade orçamentária!

Hoje, um trem lá de Natal beneficia cerca de 15 mil pessoas, em Natal, em Ceará-Mirim, em Parnamirim e em Extremoz. O sonho que tínhamos, Prof. Rômulo, e continuamos lutando por ele, era exatamente expandir o sistema de trem urbano lá de Natal pela compreensão que temos de que o trem urbano, o VLT, integrado com outros modais de transporte, é a solução mais viável, o caminho mais adequado para resolvermos as questões da mobilidade urbana, no que diz respeito, inclusive, ao problema de trânsito etc. Isso ninguém discute, de maneira nenhuma.

Repito que a ferrovia, o trem, o VLT é o caminho mais adequado, associado a outros sistemas, a outros modais de transporte, para respondermos a esse desafio contemporâneo que é a malha viária saturada etc., com todas as suas consequências. Por isso, avançou no Brasil a retomada do investimento na questão da ferrovia e no sistema de trem urbano, não sem debate, não sem conflito!

Eu me sinto muito à vontade aqui para falar sobre isso, porque, nos governos do meu Partido, os de Lula e Dilma, havia aqueles que defendiam a privatização imediata da CBTU. Vocês sabem disso! Vocês sabem disso! Mas prevaleceu a sensibilidade de um governo que tinha compromisso com o social, prevaleceu a sensibilidade de um governo que tinha um olhar do ponto de vista desenvolvimentista, prevaleceu a sensibilidade do governo. Ao contrário, no Governo de hoje, infelizmente, os olhos de Temer e de Meirelles só estão voltados para o rentismo, para a banca, para os banqueiros. É disso que se trata!

O que é a Emenda nº 95? A Emenda nº 95 congelou os gastos nas áreas sociais, e nós estamos passando aqui por essa situação! As populações de Natal, da região metropolitana e das demais capitais estão ameaçadas, de repente, de não terem como sair de casa, em busca do seu ganha-pão, em decorrência exatamente dessa política suicida. A Emenda nº 95 congelou os gastos nas áreas sociais por 20 anos, mas não congelou, de maneira nenhuma, os recursos para o pagamento da dívida pública, para engordar a conta dos banqueiros e dos rentistas! Teto para a dívida pública não existe, ou seja, para o pagamento dos banqueiros etc. Isso não existe. Agora, há teto para as políticas sociais! E o transporte público é, sim - assim deve ser tratado -, uma política social, Leonardo. Aí teto existe, meu caro Leonardo, Superintendente de Natal.

Então, quando a gente fala do projeto de modernização e de expansão lá de Natal, nós estamos falando não só de manter em funcionamento o que nós já temos hoje e que presta um relevante serviço. A população da zona norte sabe muito bem o que significa isso, de Extremoz, de Parnamirim. A expansão e a modernização significam exatamente o quê? Uma nova fase, para a gente expandir para São Gonçalo, para São José, para Macaíba e para Nísia Floresta. É um projeto idealizado. Mais do que idealizado, é um projeto pronto. Estão lá R$311 milhões. Mais do que isso, ainda no Governo da Presidente Dilma, já estava tudo pronto para serem liberados R$63 milhões para que vocês pudessem iniciar a modernização e a construção das estações. Eram quatro estações que estavam previstas, a da zona norte, a do *shopping* e mais duas estações, das 20 estações que estão previstas.

Infelizmente, o que aconteceu? Veio o Governo Temer, e tudo isso foi arquivado, tudo isso foi suspenso. São os tempos que estamos vivendo: tempos de retrocesso, tempos de governo que entrou pela porta dos fundos. Dá nisso! Brincar com democracia dá exatamente nisso! Desculpem-me, mas tenho de fazer aqui esse desabafo. O que nós estamos vivendo neste País, neste exato momento, é consequência do ataque à democracia. Rasgaram a Constituição, entrou um Presidente sem voto, sem legitimidade. E o mais grave é que ele entrou e implementou uma agenda que não foi discutida com a população, uma agenda que, infelizmente, tem significado retrocessos e mais retrocessos, ameaças e mais ameaças, como essa que nós estamos a tratar aqui neste exato momento. De repente, suspende-se um direito fundamental, essencial para a população, para a população mais pobre, que é o transporte público. Daqui a pouco, isso será, exatamente, suspenso. Então, isso é muito, muito, muito grave! É muito, muito grave!

Por trás disso tudo, meus caros superintendentes, representantes dos metroviários de todo o Brasil, através da Federação Nacional, do Sindmetro, que aqui está - José Marques, você, inclusive, que é funcionário de carreira, sabe o que está por trás disso -, está a sanha privatista! De repente, é a retomada dessa onda para privatizar, até porque é essa a agenda que o Governo que aí está tem. É um ataque à soberania nacional, haja vista o que estão fazendo com o nosso pré-sal, entregando-o às multinacionais; haja vista o que estão querendo fazer agora com a Eletrobras, pretendendo entregá-la a preço de banana.

Eu estou só colocando isso para que nós possamos estar atentos para o quanto temos de nos unir no sentido de fortalecer a nossa CBTU, repito, não por uma questão de corporativismo, mas, sim - não é, Prof. Rômulo? -, pelo papel histórico que ela tem a contribuir na defesa de um direito inalienável, que é o direito ao transporte público. Marcelo, você sabe muito bem quem representa a maioria das pessoas que pega o VLT todos os dias em Maceió, assim como em Natal e nas demais capitais!

Então, nós não podemos aceitar isso, Senadora Regina, que acaba de chegar, Senadora do PT, do Piauí, que é muito atuante nesta Comissão, pelo olhar atento que tem aos temas de desenvolvimento regional e aos direitos sociais como um todo. Ela é a nossa Presidenta da Comissão de Direitos Humanos do Senado.

A SRª REGINA SOUSA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PI) - Peço desculpas pela hora, exatamente porque eu estava presidindo a Comissão de Direitos Humanos.

A SRª PRESIDENTE (Fátima Bezerra. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) - Saibam que é uma lutadora também e uma parceira nossa nessa luta.

Então, José Marques, é lógico que o foco agora, repito, é a gente impedir essa ação criminosa, essa ação irresponsável, que é esse corte orçamentário. Isso tem de ser revisto. Mas, ao mesmo tempo, nós vamos dar continuidade a essa luta junto com vocês, junto com os metroviários, junto com a população, para que retomemos a continuidade, Marcelo, dos projetos

de expansão e modernização do sistema de trens urbanos de Belo Horizonte, de João Pessoa, de Maceió, de minha querida Natal e de Recife. É esse o nosso compromisso.

Esse desmonte, esse sucateamento, infelizmente, que está em curso por parte do atual Governo se expressa, José Marques, através de iniciativas como esta de um corte orçamentário brutal. Eu quero aqui mais uma vez mostrar aos que estão nos vendo os investimentos. Olhem o absurdo! A gente sai de R$629 milhões, em 2010, chega a R$743 milhões, em 2011, em investimento, para, em 2017... Aliás, essa não é a tabela. Essa é a tabela da redução que houve de 35% nos valores efetivamente pagos pela CBTU, entre 2011 e 2017, também uma redução drástica! Mas a outra tabelinha que eu tenho é aquela de investimentos que eu já mostrei aqui, para que a população tenha uma ideia. No que diz respeito a investimentos, a redução é mais brutal ainda, porque nós saímos de R$448 milhões em 2010, chegamos a R$783 milhões em 2012 e a R$38 milhões. É impossível!

Com isto aqui, os projetos tão bem elaborados, que expressam a esperança dessas populações de terem um transporte público com qualidade, simplesmente viram palavra proibida. Como tocar os projetos de expansão e modernização, que, somando as cinco capitais, devem chegar a R$1,5 bilhão, com R$38 milhões? Leonardo, R$38 milhões não dão sequer para construir as estações que estão previstas no processo de modernização do sistema de trens urbanos de Natal. E veja bem que a arrecadação do Governo Federal agora teve um crescimento de 10,7% em que pese toda a crise que aí está!

Eu quero, portanto, aqui, afirmar, repito, que esse desmonte, esse sucateamento em curso, através, Miguel, de iniciativas como essa, que é a de sufocar, do ponto de vista de dizer "não, não há mais dinheiro, não há mais orçamento, vocês que se virem, e principalmente, a população que se lixe", não vai acontecer. Isso não vai acontecer, não! Nós estamos aqui exatamente para juntos impedir exatamente que isso aconteça, porque é nosso papel e nossa obrigação. Repito: esse corte orçamentário é descabido, é inaceitável! E não me venham com essa história de que o Governo não tem dinheiro! O Governo o tem! O que ocorre é que a prioridade deste Governo não é o povo; a prioridade deste Governo é banqueiro, são os grandes empresários.

Desculpem, porque há um momento em que a gente não aguenta de maneira nenhuma!

Mas quero dizer aqui a vocês que considero a audiência de hoje muito importante, muito importante. É claro que saio daqui muito preocupada, mas, ao mesmo tempo, saio daqui com muito mais convicção de a gente desencadear um movimento para tentar reverter essa situação.

Nesse sentido, o que nós vamos fazer? Eu vou procurar todos os Parlamentares dos cinco Estados, Bancada federal e os Senadores, e vou propor uma frente parlamentar em defesa da nossa CBTU. Vamos, sim! E a gente vai ficar em contato com vocês e com os sindicatos, para que vocês nos ajudem nesse processo de mobilização política aqui dentro, envolvendo todos os Senadores e os Deputados e as Deputadas dos cinco Estados.

Junto com isso, Prof. Rômulo - vou pedir, inclusive, para você nos ajudar -, vamos formular um documento bem preciso, bem claro, para ser enviado ao Presidente da República com cópia para os Ministérios do Planejamento, da Fazenda e das Cidades, com cópia, evidentemente, para a CBTU.

Terceiro, já vou, de imediato, pedir aqui à assessoria da Comissão que solicite uma audiência com o Ministério do Planejamento, para, junto com a representação dos Parlamentares... Aí nós vamos entrar em contato com a CBTU também, vamos entrar em contato com a representação dos servidores, dos trabalhadores, para que tenhamos esse diálogo com o Ministério do Planejamento, tudo isso, evidentemente, com vista, neste primeiro momento, à questão do custeio, à questão de recompor o orçamento destinado à CBTU.

Ao mesmo tempo, repito, vamos retomar a luta pela continuidade dos investimentos, tendo como foco os projetos já aprovados que tratam da expansão e modernização do sistema de trens urbanos.

Então, é isso, meus amigos e minhas amigas.

Enfim, é uma realidade muito dura, sem dúvida nenhuma, e ficamos muito preocupados, mas, ao mesmo tempo, isso aumenta cada vez mais a nossa responsabilidade, para que cada um de nós, no lugar que ocupa, desempenhe o seu papel.

O Prof. Rômulo aqui também colocava - e vamos conversar com a Federação Nacional dos Metroviários - sobre o instrumento que pode ser utilizado, sobre o caminho que pode ser adotado, Daniel, para alertar a sociedade, porque, em última instância, será ela a mais prejudicada. De repente, vai ficar impossibilitada de sair de casa em busca do seu ganha-pão. Por quê? Porque, de repente, o direito ao transporte público está sendo negado a ela. Então, temos de achar um caminho para chamar a sociedade, para chamar a população, para chamar as populações que são as beneficiadas por esse tão importante serviço de transporte público que o sistema de trens urbanos oferece nessas três capitais.

É isso. Agradeço a presença de todos e de todas.

Que, daqui, seja lançado, neste exato momento, esse movimento, um movimento suprapartidário, trazendo os sindicatos, trazendo todo mundo!

Dou, inclusive, uma sugestão que me vem agora à cabeça, aproveitando a presença da Vereadora Natália e do Deputado Estadual Fernando Mineiro: quem levem esse assunto também ao conhecimento das câmaras municipais, das assembleias legislativas, para que, de repente, possam sair de lá moções de apoio a essa nossa luta em defesa da manutenção e do funcionamento do sistema de trens urbanos.

Está encerrada a presente reunião.

Muito obrigada.

(Iniciada às 09 horas e 54 minutos, a reunião é encerrada às 13 horas e 02 minutos.)