



SENADO FEDERAL
PROJETO DE LEI DA CÂMARA
Nº 43, DE 2006
(nº 4.505/2004, na Casa de origem)

Dispõe sobre o reconhecimento do dia
26 de outubro como Dia Nacional dos
Trabalhadores Metroviários.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Fica estabelecido nacionalmente, em
reconhecimento à categoria profissional, que o dia 26 de
outubro será o Dia Nacional dos Trabalhadores Metroviários.

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data da sua
publicação.

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 4.505, DE 2004

Dispõe sobre o reconhecimento do dia 26 de outubro como o Dia Nacional dos Trabalhadores Metroviários.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º – Fica estabelecido nacionalmente, em reconhecimento à categoria profissional, que o dia 26 de outubro será o DIA NACIONAL DOS TRABALHADORES METROVIÁRIOS.

Art. 2º – Esta lei entra em vigor na data da sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto objetiva a realização de homenagem à conquista que os trabalhadores metroviários tiveram no dia 24 de outubro de 1979, por meio de sua Carta Sindical, reconhecida pelo Ministério do Trabalho através da Comissão de Enquadramento Sindical, de serem reconhecidos como categoria profissional.

A decisão da referida Comissão atendeu ao requerimento impetrado pela então Associação dos Empregados do Metrô de São Paulo, através do processo nº Mtb -119.490/69, publicado no Diário Oficial da União no dia 26 de outubro de 1979 e permitiu a mudança da entidade, que passou a denominar-se Associação Profissional dos Trabalhadores em Empresas de Transportes Metroviários de São Paulo. A Carta Sindical foi concedida em 24 de agosto de 1981.

Os metroviários cariocas também fizeram a requisição de sua Carta Sindical em julho e agosto de 1981 pelo então Ministro do Trabalho que concedeu-a aos dois primeiros sindicatos de metroviários brasileiros. Nos anos seguintes outros sindicatos foram constituídos, como o do Rio Grande do Sul, em 1985, o de Pernambuco, em 1998, o da cidade de Belo Horizonte, em 1996, o de Brasília em 1998 e o de Fortaleza em 2004.

Os metroviários brasileiros, desde o início da operação comercial do metrô em 1974, prestam um serviço cada dia mais relevante nas cidades onde atuam. Só em São Paulo transportam diariamente cerca de 2,6 milhões de usuários. Em 2003, o metrô da Capital paulista transportou 507 milhões de passageiros. Se forem consideradas as transferências entre as linhas do sistema, esse número atinge 712 milhões de passageiros transportados.

As receitas não-tarifárias de 2003 contabilizaram R\$ 33,9 milhões, um aumento de 5,4% em relação ao ano anterior. O Metrô de São Paulo auferiu receita de R\$ 10 milhões neste mesmo ano, principalmente pela arrecadação proveniente da taxa de embarque (83%).

Segundo dados do balanço social da Cia. do Metropolitano de São Paulo de 2003 reproduzidos pelo Jornal da Tarde (15/04/2004), os benefícios gerados pelo sistema metrô foram estimados em R\$ 200.000,00 (duzentos mil reais) na redução da emissão de poluentes, R\$ 514.900.000,00 (quinhentos e quatorze milhões e

novecentos mil reais) na redução de consumo de combustível, R\$ 812.800.000,00 (oitocentos e doze milhões e oitocentos mil reais) na redução do custo operacional de ônibus e automóveis, de 22.800.000,00 (vinte e dois milhões e oitocentos mil reais) na redução do custo de manutenção e operação de vias, R\$ 1.643.700.000,00 (Um bilhão seiscentos e quarenta e três milhões e setecentos mil reais) na redução de tempo das viagens e R\$ 98.300.000,00 (noventa e oito milhões e trezentos mil reais) na redução do número de acidentes, totalizando um custo social na ordem de R\$ 3.292.500.000,00 (três bilhões, duzentos e noventa e dois milhões e quinhentos mil reais).

O transporte público coletivo deve ser considerado como serviço essencial e equiparado à educação e à saúde, tanto no que se refere à obrigatoriedade dos investimentos quanto no que tange à prestação dos serviços, de forma a atender as necessidades da sociedade.

Ademais, o metrô, como instrumento de transporte de massa, veio ligar pontos importante, facilitando a locomoção das pessoas para os mais longínquos pontos das grandes metrópoles brasileiras. O transporte público de qualidade deve ser inserido na agenda social e econômica da nação como um serviço essencial, um direito para todos, visando a inclusão social, a melhoria da qualidade de vida e o desenvolvimento sustentável com a geração de emprego e renda.

Ao colocar-se como alternativa efetiva e social ao transporte individual, um tipo de transporte público e de qualidade para todos, o metrô contribui decisivamente para melhorar a qualidade ambiental de nossas cidades. Recentes estudos evidenciam que um passageiro de automóvel consome cerca de 10 vezes mais energia que um passageiro de ônibus e 25 vezes mais que um passageiro de metrô. Em comparação com os ônibus, os carros são caros e ineficientes, pois gastam mais espaço nas vias, mais energia e poluem muito mais – dados da ANTP (Agência Nacional de Transporte Público) e do MDT (Movimento Nacional pelo Transporte Público), de 12/08/2003.

Além do transporte de pessoas, segundo o citado documento, o metrô veio alavancar grandes empreendimentos, dando dinâmica e logística aos grande centros urbanos brasileiras.

Inspirada no histórico e na importância desta categoria profissional no transporte urbano sobre trilhos em nosso país, em especial nas grandes metrópoles, que despidas desse meio de transporte estariam à beira do caos, a Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Metroviários, aprovou esta proposta em seu 1º Congresso Nacional, e é o que também me levam a solicitar ao Parlamento brasileiro que considere o **dia 26 de outubro**, em reconhecimento a esta importante categoria profissional, como o **Dia Nacional dos Trabalhadores Metroviários**.

Sala da Sessões, em 23 de novembro de 2004

Deputado Jamil Murad
Deputado federal/SP

(À Comissão de Educação)

Publicado no Diário do Senado Federal, de 04/05/2006

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – Brasília – DF
(OS:17911/2007)