CONGRESSO

Frente em defesa dos trens

Grupo parlamentar de apoio à indústria ferroviária quer enfrentar o sucateamento da malha e a concorrência dos chineses

» VICTOR CORREIA

Divulgação/PPI.Gov.Br

A Ferrovia Norte-Sul é um dos investimentos em curso na infraestrutura de transporte por trilhos no país. Parlamentares decidiram se unir para ampliar a presença da indústria ferroviária

A indústria ferroviária ampliou o diálogo com o Congresso na semana passada. Evento no Salão Nobre da Câmara lançou, na quarta-feira, a Frente Parlamentar para o Fortalecimento da Indústria Ferroviária Brasileira. Avalizado por 209 deputados, o grupo quer aumentar a competitividade dos produtos brasileiros, incentivar a troca de trens sucateados e igualar a carga tributária do segmento à de outros modais de transporte.

Representantes do setor apontam que a produção brasileira é perfeitamente capaz de apoiar a expansão das estradas de ferro tocada pelo governo federal. Isso inclui desde os trens de carga até metrôs e veículos leves sobre trilhos (VLTs), em franca expansão. Porém, defendem que é preciso apoio do poder público para garantir competitividade, já que indústrias estrangeiras estão trazendo alternativas de pior qualidade, mas a preços menores.

Um dos objetivos da frente é incluir a indústria ferroviária no Programa Mover, do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Mdic), que concede benefícios fiscais às montadoras de automóveis que investirem em tecnologias verdes. O setor ainda pede acesso a financiamentos do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e do Fundo Clima.

A frente é presidida pelo deputado Pedro Uczai (PT-SC), que acredita que a iniciativa vai facilitar o diálogo das empresas com o governo federal. O Executivo estabeleceu a expansão da malha de trilhos como prioridade. O Ministério dos Transportes prepara um plano nacional de R$ 20 bilhões para ferrovias, mas aguarda o fim de negociações com a Vale e outras empresas que atuam no setor para financiar o aporte.

A expectativa é que o anúncio ocorra ainda neste ano, mas é preciso fechar acordo com a mineradora. A frente declarou apoio à meta lançada pela pasta de aumentar para 40% a participação das locomotivas no transporte de cargas até 2035, que, hoje, está em 27%.

"Ferrovia é um transporte mais barato, mais seguro, ambientalmente sustentável e induz o desenvolvimento por onde passa. Contribui, inclusive, com os demais modais. Essa intermodalidade é imprescindível em um país continental", disse Uczai.

> **Ferrovia é um transporte mais barato, mais seguro, ambientalmente sustentável e induz o desenvolvimento por onde passa. Contribui, inclusive, com os demais modais. Essa intermodalidade é imprescindível em um país continental"**
>
> ***Pedro Uczai,** deputado federal (PT-SC)*

Também lideram a frente Baleia Rossi (MDB-SP), Denise Pessôa (PT-RS) e Nelson Padovani (União-PR), como vice-presidentes.

Pessôa, por sua vez, destacou a importância do setor ferroviário para a Serra Gaúcha, citando empresas como a Marcopolo e a Randon. Também lembrou que há vagões circulando no país com mais de 70 anos de idade, e que a retomada das ferrovias também fortalece o setor produtivo. "A renovação da frota é urgente, e a gente precisa debater isso." Padovani também estava presente. Baleia Rossi, porém, não pôde comparecer e foi representado por Mauro Pereira (MDB-RS).

De acordo com o Sindicato Interestadual da Indústria de Materiais e Equipamentos Ferroviários e Rodoviários (Simefre), a troca de vagões e locomotivas com mais de 50 anos pode reduzir o consumo de combustíveis em 58 milhões de toneladas por ano, reduzindo as emissões de carbono em 150 mil toneladas e aumentando a produtividade das concessionárias em 30%.

Representantes do setor também estiveram em Brasília para o lançamento da frente, como o vice-presidente do Simefre Massimo Giavina e o presidente da Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (Abifer), Vicente Abate.

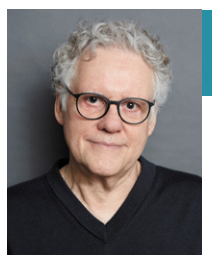
Competição injusta

Em entrevista ao **Correio**, Giavina classificou a criação da frente como um "marco" para o setor. Ele espera que os parlamentares possam ajudar a supervisionar os atos do governo federal e a criar leis que beneficiem a indústria. "Nós sempre nos envolvemos na área do Executivo e das concessionárias, mas tínhamos esquecido o setor político, legislativo. É fundamental a gente ter esse suporte", comentou.

O empresário destacou que o país vive um bom momento, citando a adoção dos VLTs em grandes cidades. Em junho, por exemplo, o BNDES anunciou a liberação de R$ 27,8 milhões para um estudo sobre viabilidade de implantação do transporte sobre trilhos em 21 cidades. Em São Paulo, o governo de Tarcísio de Freitas (Republicanos) divulgou uma série de projetos nessa linha, como veículos leves ligando a capital paulista a Sorocaba, Santos e São José dos Campos.

Há uma grande preocupação, porém, com a compra de vagões e locomotivas importados pelo governo, especialmente da China. Giavina defendeu que a indústria brasileira entrega tecnologia de ponta, mas não tem como competir com os preços chineses. "A cadeia de produção do Brasil custa mais caro do que a da China, porque lá tem subsídio de 17%, e tem 20% de isenção para ser importado aqui. Como eu vou competir com 37% de diferença?", perguntou ele. "O setor ferroviário, em qualquer lugar do mundo, é estratégico para carga e passageiros. Você precisa de equipamentos com durabilidade de 30 anos, peças de reposição, manutenção, o que não acontece com a indústria estrangeira, hoje. Aos trens, estão faltando peças, e ficam sucateados em 10 anos", acrescentou Giavina.

O presidente do Simefre vê nas ferrovias o caminho para aumentar a competitividade de todos os setores econômicos do Brasil. Como o custo do transporte sobre trilhos é menor do que pelo asfalto — principal modal de transporte de cargas no país —, os produtos podem chegar aos portos e serem exportados a preços consideravelmente menores. Ele defendeu que a indústria ferroviária nacional é perfeitamente capaz de atender à demanda que virá com a expansão da malha. "Na carga, temos os vagões mais eficientes do mundo. Somos o único país com locomotivas movidas a bateria. Nós temos tecnologia para criar vagões e locomotivas de ponta", afirmou Giavina.



SÉRGIO ABRANCHES

REVELADA A FORMA ANTIDEMOCRÁTICA COM QUE SE BUSCAVA PASSAR ACELERADAMENTE E PRATICAMENTE ÀS ESCONDIDAS O PL DO ESTUPRO E O QUE SUA APROVAÇÃO SIGNIFICARIA, A SOCIEDADE O REJEITOU. ESSE CONSENSO ALCANÇOU EVANGÉLICOS E CATÓLICOS QUE PRESERVAM VALORES HUMANÍSTICOS

O desencontro do Parlamento com a cidadania

Duas iniciativas do Legislativo receberam desaprovação quase unânime da opinião pública, nas últimas semanas. O PL 1904, que equipara a crime de homicídio o aborto legal após 22 semanas de gestação foi repudiado por 88% dos que responderam à consulta pública on-line. Na opinião pública mais geral, 66% rejeitam o PL do Estupro, mostrou pesquisa do Datafolha. A PEC 9/23, que anistia os partidos do descumprimento das cotas mínimas de destinação de recursos em razão de sexo ou raça nas eleições de 2022, foi desengavetada pelo presidente da Câmara, Arthur Lira, e recusada por 93% dos que responderam à consulta pública.

São duas pautas contra a mulher e contra os negros. As mulheres e meninas negras são as principais vítimas da violência sexual e aquelas que enfrentam mais obstáculos para ter o direito ao aborto legal e, quando conseguem, já passaram das 22 semanas. Muitas demoram a entender ou a revelar que foram estupradas e engravidaram, ultrapassando essa marca arbitrária. Além de tratar como homicídio o que é legal, o projeto pune as vítimas de estupro com penas mais severas que a de seus estupradores.

As cotas financeiras foram criadas porque a obrigatoriedade de atender a cota de representação feminina e racial não foi atendida. Os partidos listavam mulheres e pessoas negras para as candidaturas, mas não lhes davam as mínimas condições de competição. O perdão corresponderia a convalidar a sabotagem a essas candidaturas. Duas maiorias, mulheres e negros, são historicamente sub-representadas nos parlamentos brasileiros. As cotas nada mais pretendem do que tornar a democracia mais representativa do conjunto da população.

Essa não é uma "pauta de costumes". É regressão de direitos, retiram ou diminuem direitos já incorporados à cidadania. A retirada de direitos já conquistados, portanto adquiridos, é um retrocesso inconstitucional. Esses parlamentares querem negar os fundamentos do pacto constituinte que reinstalou o regime democrático em 1988.

É um paradoxo uma Casa parlamentar aprovar por maioria dissimulada e envergonhada, em 23 segundos, a urgência para um projeto de lei amplamente rejeitado pela maioria dos cidadãos. Como casa do povo, a Câmara deveria ouvir a maioria da opinião pública. A representação política se descolou da população e responde a grupos de pressão, civis ou religiosos, a interesses de financiadores e cabos eleitorais locais. Mas, nada garante aos parlamentares que a reação adversa da opinião pública não contamine sua base eleitoral.

Medo do contágio

Foi o temor do contágio de suas bases pela opinião geral que fez o presidente da Câmara, Arthur Lira, e lideranças da bancada evangélica recuarem da tramitação na calada da noite do PL do Estupro. A rejeição quase unânime da PEC 9 na consulta pública já prenunciava a rejeição da coletividade. Ela deixou o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco, pouco propenso a levá-la adiante. Pela mesma razão, Arthur Lira, então, condicionou a votação da PEC da discriminação de mulheres e negros à garantia de que Pacheco fará o mesmo no Senado.

A opinião pública não teria como tomar posição nessas questões se não fosse informada pela imprensa livre do que os deputados tentavam fazer de forma dissimulada. A posição editorial da maior parte da imprensa refletiu melhor a opinião pública do que as escolhas parlamentares. Revelada a forma antidemocrática com que se buscava passar aceleradamente e praticamente às escondidas o PL do Estupro e o que sua aprovação significaria, a sociedade o rejeitou. Esse consenso alcançou evangélicos e católicos que preservam valores humanísticos. Os movimentos de mulheres e de defesa dos direitos humanos foram às ruas protestar. Essa reação induziu ao recuo. Mas é, por enquanto, recuo tático à espera de que a opinião da sociedade esfrie e a imprensa mude de foco.

A representação é sempre um problema a resolver na democracia representativa. Não há um momento de chegada, no qual se possa dizer que a democracia se tornou plenamente representativa. A sociedade é dinâmica, as necessidades mudam, demandando recorrente ampliação da representação. No Brasil, acontece o contrário. A democracia está se tornando menos representativa com o descolamento entre representantes e sociedade. Quando o Parlamento se separa da sociedade, a democracia murcha, os direitos de cidadania enfraquecem, o conflito social aumenta. Não é normal na democracia que a sociedade tenha que se defender de decisões contra seus interesses daqueles que a deveriam representar.