



As privatizações no Governo Lula.

Lula disputou o segundo mandato com forte discurso contra as privatizações. Entregar as rodovias federais à iniciativa privada será, no mínimo, uma enorme contradição. No início deste ano, o Governo chegou a suspender processo de privatização dos sete trechos previstos para leilão em outubro próximo, alegando a intenção de aprofundar a questão e, quem sabe, criar uma empresa estatal para administrar as rodovias. Sem informações do resultado dessa avaliação, o Governo edita a chamada do leilão, que está previsto para outubro de 2007. **A previsão do Governo é assinatura dos contratos de concessão já em janeiro de 2008.**

O pedágio em SC

As duas rodovias federais a serem entregues à iniciativa privada - BR 116 e o trecho norte da 101 (de Curitiba a Palhoça.) somam 537 km, com três praças de pedágio na 116 (Monte Castelo, Santa Cecília e Correia Pinto) e quatro na 101: Garuva, Araquari, Tijucas e Palhoça.



(Este material está disponível da página eletrônica da CUT-SC)

Rua Visconde de Ouro Preto, Servidão Getúlio Vargas, 87 Centro
CEP: 88020-040 Florianópolis SC
Fone/Fax: (48) 3224-6611 CNPJ: 60.563.731/0017-34
Http://www.cut-sc.org.br e-mail: cut-sc@cut-sc.org.br



Sou CUT
Sou CONTRA
Pedágios

Brasil, por que pedágios?



Segundo dados*, em 2001, o Brasil tinha mais pedágio que os Estados Unidos, país com a maior malha rodoviária do planeta. Enquanto que lá têm 7.500 km pedagiados, aqui são 9.500, 6% do total das rodovias asfaltadas, contra a média mundial de apenas 2%.

Na contramão da lógica mundial, no Brasil as rodovias entregues à iniciativa privada são aquelas duplicadas após vultosos investimentos públicos, bastando aos beneficiários da concessão apenas à manutenção e/ou investimentos em pequenos trechos de malha concedida. Na maioria dos países que adotaram o sistema de concessão, as rodovias privatizadas são aquelas construídas com investimentos privados que, após um determinado período, são entregues ao Governo. Além disso, no exterior, as rodovias pedagiadas prevêem rodovias alternativas para quem não quer pagar pedágios. No Brasil, os principais trechos concedidos ou não oferecem esta opção, ou então se encontram em péssimas condições de conservação.

O governo, para justificar as privatizações, cita estudos da USP de que um caminho gasta nas rodovias privatizadas, em média, R\$ 34,00 a menos do que nas rodovias não pedagiadas. Menciona também outras pesquisas que demonstram a satisfação dos usuários com as rodovias privatizadas. Infelizmente, o Governo ignora ou quer que nós, brasileiros, ignoremos a infeliz comparação com as rodovias abandonadas pelo próprio poder público, tanto o federal quanto os estaduais. Antes de tais comparações, o governo deveria responder algumas questões, como o total e o destino dos recursos recolhidos com tributos que deveriam ser destinados para as rodovias.

*Dados da Associação Nacional de Transportes de Cargas

O custo dos "presentes" a serem pagos pelos brasileiros



As concessões serão por 25 anos e, além de financiadas pelo BND, as empresas terão a garantia de 8,95% de Taxa Interna de Retorno. Isso significa que mesmo financiadas com recursos públicos, os "investidores" recebem do governo a garantia dos investimentos. Ou seja, levam o bônus, deixando, além dos investimentos, também os possíveis ônus para o povo brasileiro pagar.

Quanto o Governo recolhe com a CIDE e os demais tributos previstos para a infraestrutura rodoviária? e qual o destino desses recursos?



Por que o governo Federal recuou na discussão acerca da criação de uma estatal para a gestão das rodovias federais, mantendo-as sob a gestão pública?



A quem interessa a privatização das rodovias públicas?



A privatização das rodovias não abre caminho para outras privatizações, como as da saúde, da educação e de outras políticas básicas?



O projeto de fundações estatais para a contratação de pessoal na área da saúde, não é o início de um processo mais amplo de privatizações?



A CUT e os pedágios



A Central Única dos Trabalhadores sempre se posicionou contra qualquer tipo de pedágio, seja nas rodovias municipais, estaduais e federais. Para a CUT, é mais um custo a onerar a classe trabalhadora, pois os valores dos pedágios dos caminhões e ônibus serão repassados, na forma de custo, para os usuários e/ou preços de alimentos e demais produtos e serviços.

Para CUT, ainda que o pedágio fosse na forma de uma empresa estatal, demandaria ampla discussão, seja pelo mérito da proposta, seja pelo modelo de gestão a ser adotado.

Em vez de privatizar as rodovias, o Estado deveria, sim, desencadear amplo processo de discussão com a sociedade sobre a gestão das rodovias públicas, garantindo melhorias, manutenção e segurança.

