

TRIBUNA DA CIDADE



Concursados do Metrô aguardam convocação

CLÁUDIO MONTEIRO

A perspectiva de que o Metrô de Brasília vai, finalmente, entrar em operação experimental e comercial a partir de janeiro e junho de 1997, respectivamente, corre o risco de não se realizar. Isso porque, além da morosidade no término das obras, há a necessidade de convocação imediata dos futuros funcionários, que precisam ser capacitados e integrados ao trabalho que vão desempenhar.

Com a alta taxa de desemprego no Distrito Federal, logicamente muitos concursados aguardam impacientes o sinal verde para começar a trabalhar. Mas, infelizmente, a espera tem sido longa.

Vale lembrar que os concursos para preenchimento de vagas na tabela de empregos da Companhia do Metrô do Distrito Federal foram realizados há dois anos, mais especificamente em 1994. Neste momento, portanto, o Governo do Distrito Federal deve estar prorrogando por mais dois anos a validade dos concursos realizados, conforme possibilita Artigo 37 da Constituição Federal.

A urgente contratação dos concursados faz-se necessária em função de que o treinamento, sobretudo da área operacional, leva mais de seis meses. Assim, os cronogramas para a implementação desta atividade já estão, hoje, extremamente apertados.

O programa de capacitação deve ser desenvolvido de forma a possibilitar a criação de uma cultura empresarial eficiente, dirigida para a produtividade e qualidade total, tendo como objetivo principal a valorização e conforto do cliente, hoje, considerado muito mais do que um mero usuário.

Dentro desse contexto, a questão da segurança, por exemplo, deve ser encarada como primordial. Imagina-se a situação de pânico, que todos desejamos que nunca venha a ocorrer, decorrente de uma pane no sistema elé-



"Muito mais do que um corredor viário, o Metrô pode vir a ser, também, o eixo de um futuro programa de desenvolvimento urbano-regional"

trico, onde um trem do Metrô lotado com cerca de 1.300 pessoas possa ficar paralisando dentro de um dos túneis.

O treinamento dos pilotos e demais

empregados das estações deve ser, portanto, de alto nível, visando preparar os empregados para atuar com presteza e eficiência em situações de emergência.

Há que se rever, também, a questão salarial dos funcionários. O piloto, que conduzirá um equipamento de quase US\$ 10 milhões, se empregado, hoje, ganharia pouco mais do que R\$ 500,00.

Para se ter um idéia, o Metrô de São Paulo paga quase o dobro para o desempenho da mesma função.

A curto prazo, faz-se necessário um esforço de governo para injetar na empresa os recursos necessários, a fim de que esta possa estruturar-se rapidamente e convocar os futuros empregados. Isto pode ser feito, sem prejudicar a alocação de recursos para a educação, saúde e segurança pública, por meio de financiamento das despesas pré-operacionais do Metrô pelo BNDES.

A médio e longo prazo, é necessário, entre outras providências, promover a criação de um sistema de financiamento do déficit operacional, que pode estar fundamentado na participação do Metrô nos resultados financeiros dos empreendimentos a serem instalados nas áreas lindeiras, quase toda formada por terras pertencentes ao próprio GDF, e parcerias com investidores públicos e/ou privados, acenando-lhes como garantia a receita tarifária futura.

Muito mais do que um corredor viário, o Metrô pode vir a ser, também, o eixo de um futuro programa de desenvolvimento urbano-regional, que potencialize na sua área de influência as ações governamentais, entre outras, no campo da habitação, do saneamento, da industrialização, da integração com outros sistemas de transporte, contribuindo, certamente, para o aumento da arrecadação do setor público.

Só assim, o Metrô que descarrilou em 1994 poderá, com estas medidas, efetivamente, entrar nos trilhos e contribuir para o desenvolvimento social e econômico de nossa cidade.

■ Cláudio Monteiro é deputado distrital pelo PPS

■ A coluna Tribuna da Cidade sai às segundas, quartas e sextas-feiras e está aberta a todos os segmentos da sociedade.