

Viabilidade da Privatização dos Trens Metropolitanos em 2024 na Cidade de São Paulo.

Yasmin Cardoso SILVA

RESUMO

Este trabalho analisa a viabilidade e os impactos da privatização da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) no estado de São Paulo. A pesquisa questiona se a transferência da gestão para o setor privado poderia resultar em melhorias na eficiência, segurança e acessibilidade do serviço, ou se acarretaria problemas semelhantes aos observados em outras experiências de privatização no Brasil e no exterior. Para isso, o estudo compara modelos de gestão pública e privada em sistemas de transporte e investiga exemplos internacionais, como Hong Kong, Seul e Rio de Janeiro. Esses casos ilustram os benefícios e os desafios associados à privatização, incluindo possíveis aumentos tarifários e impactos na qualidade do serviço. Além disso, a análise considera o contexto socioeconômico de São Paulo, onde grande parte da população depende do transporte público para acessar oportunidades e serviços. A metodologia inclui uma análise comparativa dos impactos da privatização e uma revisão bibliográfica sobre o tema. Os resultados pretendem oferecer uma base para decisões políticas mais informadas, destacando os potenciais benefícios e riscos para os usuários e a sociedade.

Palavras-chave: Privatização, CPTM, Transporte Público, Gestão Privada, Impacto Socioeconômico.

ABSTRACT

This study analyzes the feasibility and impacts of privatizing the Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) in the state of São Paulo. The research investigates whether transferring management to the private sector could improve service efficiency, safety, and accessibility or if it would bring about challenges similar to those observed in other privatization experiences in Brazil and abroad. To address this, the study compares public and private management models in transportation systems and examines international examples, such as Hong Kong, Seoul and Rio de Janeiro. These cases illustrate the benefits and challenges associated with privatization, including potential fare increases and impacts on service quality. Additionally, the analysis considers São Paulo's socioeconomic context, where a large portion of the population relies on public transportation for access to opportunities and essential services. The methodology includes a comparative analysis of the impacts of privatization and a literature review on the topic. The results aim to provide a foundation for more informed policy decisions, highlighting potential benefits and risks for users and society.

Keywords: Privatization, CPTM, Public Transportation, Private Management, Socioeconomic Impact.

INTRODUÇÃO

A discussão sobre a privatização de serviços públicos essenciais, como o transporte, tem sido tema de intensos debates ao redor do mundo. No Brasil, essa temática ganha relevância na medida em que as disparidades socioeconômicas acentuam a importância de um transporte acessível e eficiente para a população de baixa renda. A Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) desempenha um papel fundamental na mobilidade dos cidadãos da região metropolitana de São Paulo, conectando bairros periféricos e cidades vizinhas ao centro urbano. Contudo, a gestão pública da CPTM enfrenta desafios de manutenção e pontualidade, que impactam a qualidade do serviço.

Nesse contexto, o governo de São Paulo, sob a liderança de Tarcísio de Freitas, tem proposto alternativas para modernizar e expandir o sistema de transporte público, com foco na CPTM. As propostas incluem desde a privatização parcial das operações até a integração aprimorada com o sistema de metrô. A experiência internacional em cidades como Hong Kong, Seul e Rio de Janeiro serve como referência para avaliar os potenciais benefícios e desafios da privatização. Em locais onde a iniciativa privada participa do transporte público, observa-se a adoção de inovações tecnológicas e melhorias na eficiência operacional; porém, há também exemplos de aumento de tarifas e diminuição na qualidade dos serviços em alguns casos.

A presente pesquisa tem como objetivo central investigar a viabilidade da privatização da CPTM, avaliando se essa mudança pode, de fato, aprimorar a eficiência, segurança e acessibilidade do serviço prestado à população, especialmente para aqueles que mais dependem do transporte público. Ao comparar modelos de gestão pública e privada, e ao analisar experiências de outras cidades, esta pesquisa busca contribuir para um debate fundamentado e abrangente sobre os impactos sociais e econômicos de uma possível privatização.

A proposta de privatização do metrô em São Paulo

Em 2023, com a entrada de Tarcísio de Freitas no governo de São Paulo, o tema das privatizações voltou ao centro das discussões públicas. Desde sua campanha, uma de suas principais propostas foi a desestatização de serviços essenciais, com destaque para o setor de transportes, incluindo a Companhia Paulista de Trens

Metropolitanos (CPTM). O objetivo de Tarcísio, seguindo a linha de governos anteriores, é transferir a operação de parte das linhas para a iniciativa privada, com a promessa de melhorar a eficiência e a qualidade dos serviços oferecidos à população. (FERNANDES, 2023)

A CPTM atualmente possui 196 Km de linhas e 57 estações operacionais, atende 18 municípios e se apresenta como elo fundamental do ecossistema da mobilidade dentro da Região Metropolitana de São Paulo, promovendo constantemente obras de melhoria e modernização do sistema ferroviário por ela administrado. (CPTM, 2024)

Em 2022, a CPTM registrou um prejuízo de R\$ 432 milhões, enquanto o Metrô teve um prejuízo de R\$ 1,16 bilhão. Isso ocorre porque a principal fonte de receita dessas empresas é a tarifa, um modelo que se mostrou insustentável, especialmente com a queda no número de passageiros durante a pandemia. Até hoje, o número de passageiros não voltou aos níveis pré-pandemia. (FREITAS, 2024)

A principal motivação por trás da intenção do governo Tarcísio de privatizar todas as linhas do Metrô e da CPTM é a situação financeira precária das empresas estatais, que tem se deteriorado nos últimos anos. (FREITAS, 2024)

A privatização é o processo pelo qual o governo transfere a propriedade ou a gestão de empresas e serviços públicos para a iniciativa privada. Isso pode ocorrer por meio da venda de estatais, concessões ou parcerias público-privadas. (SOUSA, 2024)

Segundo FREITAS, 2024 Tarcísio de Freitas adotou uma estratégia de concessão do transporte público que envolve a privatização de uma linha já em operação em conjunto com a concessão de uma nova extensão.

Dessa forma, a empresa privada assume a administração de uma linha existente para gerar recursos enquanto inicia a construção de uma nova linha. Em fevereiro deste ano, o governo realizou o leilão do Trem Intercidades (TIC) Campinas, juntamente com a concessão da Linha 7 (Rubi) da CPTM. O consórcio formado pelo Grupo Comporte e pela fabricante chinesa de trens CRRC Sifang foi o vencedor do leilão. Além disso, a Linha 6 (Laranja), em construção, já nascerá privatizada.

Em repostagem em CNN Brasil, 2023 uma declaração relevante foi feita pelo então vereador Tarcísio de Freitas, que reforça a necessidade de uma análise

aprofundada sobre a viabilidade desse processo. Durante greves que contestavam a privatização dos serviços públicos de transporte, houve um contraste evidente: enquanto os metrô públicos foram interrompidos, as empresas privadas continuaram operando normalmente. Esse fato foi utilizado por Tarcísio como um indicativo de que o setor privado apresentava maior resiliência em momentos críticos, sugerindo que o caminho da privatização poderia trazer maior eficiência e confiabilidade ao transporte público. Contudo, ele também pontua que essa observação inicial deve ser complementada por estudos mais detalhados, a fim de determinar se a privatização seria, de fato, a solução definitiva.

Entretanto, uma análise mais detalhada pelo repórter SAULO PEREIRA GUIMARÃES do OUL, 2023 revela com dados disponíveis que essa visão não corresponde à realidade. No caso dos trens, as linhas privatizadas registraram 42 falhas em 2023, enquanto as operadas pela estatal CPTM tiveram 30 falhas. Já no metrô, as linhas estatais tiveram 80 falhas, enquanto as linhas 4 e 5, que são privatizadas, registraram 12 falhas. Apesar desse contraste, é ressaltado que as linhas privatizadas são mais novas e, portanto, estão em melhores condições, o que também influencia o número menor de falhas.

O processo de privatização no Brasil tem sido amplamente defendido pela mídia dominante como a solução para crises econômicas e a melhoria dos serviços públicos. No entanto, surge a pergunta: a quem realmente beneficia esse modelo? Conforme destaca Brasil de Fato, 2024 o modelo neoliberal, ao “impulsionar o desmonte e o sucateamento dos serviços públicos, prioriza os interesses de elites econômicas e negligencia as necessidades da maioria da população” (KONCHINSKI, 2024)

No caso da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), esse questionamento se torna especialmente pertinente. A privatização é frequentemente apresentada como uma solução para os desafios operacionais e para alcançar uma suposta eficiência. Mas será que essa alternativa realmente traria benefícios para o público em geral? Ou seria mais uma medida voltada a setores específicos, que veem no lucro a principal motivação? As dificuldades das empresas estatais, longe de serem meramente uma questão de gestão pública, podem refletir um efeito de políticas que propositalmente enfraquecem esses serviços, tornando-os menos

capazes de atender às necessidades dos cidadãos e mais atrativos ao setor privado (KONCHINSKI, 2024)

Ao visualizar exemplos de sistemas de transporte de alta qualidade ao redor do mundo, duas se destacam por sua eficiência e organização: Tóquio e Seul cada um com diferentes modelos de gestão.

Metrô em Tóquio

O metrô de Tóquio é um dos mais extensos e movimentados do mundo, abrangendo cerca de 286,2 km de linhas que se estendem por toda a cidade e áreas vizinhas. Com 13 linhas principais, operadas por duas empresas – Tokyo Metro (privada) quanto pela Toei Subway (pública) – o sistema é interconectado com outras formas de transporte público, como trens suburbanos e ônibus, proporcionando uma cobertura abrangente e facilitando a mobilidade dos moradores da cidade. (NSC TOTAL, 2024)

Um dos aspectos culturais que mais surpreende os visitantes estrangeiros no Japão é a precisão dos horários do sistema ferroviário. A tabela de horários é definida levando em consideração os segundos e, caso haja qualquer atraso, mesmo que seja de pouquíssimo tempo, os passageiros são notificados por meio de avisos sonoros. Já na parte subterrânea de Tóquio, há inúmeras linhas de metrô que ficam diariamente lotadas. (NSC TOTAL, 2024)

O metrô transporta aproximadamente 9 milhões de passageiros por dia, totalizando cerca de 3 bilhões de passageiros anualmente. Os horários de pico do Japão são conhecidos mundialmente pela grande lotação das plataformas e vagões. No entanto, nos últimos anos, com o trabalho remoto e maior flexibilidade nos horários de entrada e saída, a situação foi ligeiramente abrandada. (NSC TOTAL, 2024)

A distância entre as estações é percorrida em poucos minutos e o acesso a diversas partes da cidade é facilitado. Além disso, é muito conveniente fazer a baldeação entre diferentes linhas de metrô e também entre linhas de trem. Por isso, o metrô é amplamente utilizado não apenas para chegar ao trabalho ou à escola, mas também para outras atividades, como compras, lazer e turismo. (NSC TOTAL, 2024)

Uma das características mais marcantes do metrô de Tóquio é a utilização de tecnologia avançada. Sistemas automatizados de controle de trens, sinalização digital, e aplicativos móveis para orientação dos passageiros são apenas algumas das inovações que tornam o metrô de Tóquio um exemplo de modernidade. (NSC TOTAL, 2024)

Além disso, a infraestrutura é constantemente atualizada para melhorar a acessibilidade, incluindo elevadores, escadas rolantes e plataformas elevadas para facilitar o embarque e desembarque de passageiros com mobilidade reduzida. (NSC TOTAL, 2024)

Metrô Seul

O Metrô de Seul, localizado ao Noroeste da Coreia, é um sistema de transporte ferroviário público, gerido pela Seoul Metro e Korail, com quase 330km de extensão, 9 linhas e 300 estações. Circula pela maior parte da região metropolitana de Seul, incluindo as conexões com o Aeroporto Internacional de Incheon, todas as cidades-satélite da capital e outras pertencentes à província de Gyeonggi. É utilizado cotidianamente por quase um terço de sua população de 24 milhões de habitantes da área metropolitana. O horário normal é das 05:30 à 01:00 da manhã, e o bilhete mais básico custa 1350 wones (1€ aprox). (MAPA-METRO, [s.d])

Todas as estações contam com mapas que indicam as saídas, as avenidas, ruas, as saídas que possuem escadas rolantes ou elevadores e inclusive onde e a que distância ficam os banheiros e lavatórios (que por sua vez, para admiração dos turistas, estão sempre em condições impecáveis de limpeza). (MAPA-METRO, [s.d])

Outra característica do metrô de Seul que simplifica muito seu uso é a codificação de cor uniforme e reiterada das linhas individuais dos trens, estações, cartões e vias e conexão, pois isso ajuda os visitantes estrangeiros a se orientarem quando ainda não conhecem a língua nem os caracteres coreanos. (MAPA-METRO, [s.d])

Quanto à segurança dos passageiros, quase todas as estações do metrô contam com paredes de cristal na borda da plataforma onde chegam os trens, e as portas apenas abrem em sincronização com as portas dos trens, depois que estes chegam. Estas paredes, além de proteger os passageiros do som e da poeira, ela, sobretudo,

impede a aglomeração de pessoas quando alguém está preso entre a plataforma e o trem. (MAPA-METRO, [s.d])

Todas as estações possuem cobertura de Internet 4G de banda larga. As placas e mapas estão tanto em coreano como em inglês. As telas LCD e os anúncios dentro dos vagões também estão em ambos idiomas. Nas estações principais, também estarão disponíveis em mandarim e em japonês. (MAPA-METRO, [s.d])

Ainda de acordo com o MAPA METRO, [s.d], os vagões possuem ar condicionado e assentos climatizados, que no inverno, aquecem automaticamente, oferecendo um serviço eficiente, rápido e seguro. Todas essas coisas fazem com que o Metrô de Seul seja considerado como o melhor do continente asiático, e um dos melhores do mundo

Metrô Hong Kong

Na WIKIPÉDIA, [s.d] encontramos a explicação que Mass Transit Railway (MTR; Chinês: 港鐵) é o sistema de metrô de Hong Kong, China. Inaugurado em 1979, o sistema agora inclui 218,2 km de extensão com 155 estações, incluindo 87 estações metroviárias e 68 paradas de VLT.O sistema MTR é operado pela MTR Corporation Limited (MTRCL), uma empresa privatizada em parte e um dos sistemas mais rentáveis do mundo, com uma taxa de cobertura de 186%.

A privatização ocorreu em 2000, quando o governo de Hong Kong vendeu uma parte de suas ações ao público, mantendo uma participação majoritária de cerca de 75%. Isso significa que, embora o MTR seja listado na bolsa de valores e tenha ações privadas, o governo ainda exerce influência significativa. (WIKIPÉDIA, [s.d])

Sob a política de transportes do governo, o sistema MTR é um modo comum de transporte público em Hong Kong, com mais de cinco milhões de viagens feitas em um dia útil. Ele consistentemente atinge uma taxa de pontualidade de 99,9% das viagens realizadas. Em 2014, o MTR possuía uma participação de 48,1% do mercado de transportes públicos, tornando-se a opção de transporte mais popular em Hong Kong. A introdução do cartão inteligente Octopus deu-se em setembro de 1997, reforçando ainda mais a facilidade de deslocamento pelo sistema.

A construção do MTR foi motivada por um estudo, divulgado em 1967, encomendado pelo Governo de Hong Kong, a fim de encontrar soluções para o

problema crescente dos congestionamentos rodoviários causados pela expansão da economia do território. A construção começou logo após sua divulgação e a primeira linha foi inaugurada em 1979. O MTR tornou-se imediatamente popular para a população de Hong Kong; como resultado, linhas subsequentes foram construídas para cobrir mais regiões do território. Há debates contínuos sobre como e para onde expandir a rede do MTR. (WIKIPÉDIA, [s.d])

Situação atual do metrô

No dia 14 de outubro de 2024, a linha 9 Esmeralda da CPTM, que opera sob um modelo de privatização, foi palco de um grave incidente quando um trem pegou fogo enquanto transportava passageiros. O evento alarmante ocorreu durante a manhã, em um horário de pico, gerando uma resposta rápida das equipes de emergência. (PODER360, 2024)

Esse trem fazia parte da Linha 9-Esmeralda, uma das mais importantes para a mobilidade urbana da cidade, conectando a região de Osasco até o extremo sul, próximo ao Grajaú. A linha atravessa importantes polos como Faria Lima, Berrini, Vila Olímpia, Santo Amaro e Morumbi, locais com alta demanda de passageiros diariamente. No entanto, recentemente, a Linha 9-Esmeralda vem sendo amplamente criticada por uma série de problemas operacionais. (SARUBBI, 2024)

Desde 2021, quando o então governador João Dória optou pela privatização das linhas 8-Diamante e 9-Esmeralda, anteriormente administradas pela CPTM, a linha tem enfrentado crescente insatisfação entre os usuários e denúncias de precariedade por parte dos próprios funcionários. Antes da privatização, a Linha 9 era uma das mais bem avaliadas da rede pública de transportes, mas, em menos de um ano, se tornou alvo de queixas constantes, a ponto de muitos passageiros preferirem alternativas, mesmo que menos eficientes, para evitar o uso da linha. (SARUBBI, 2024)

O incidente mais recente, um princípio de incêndio no trem “Alfa 13”, que está em operação há menos de oito meses, foi visível de pontos distantes da Marginal Pinheiros. Ainda segundo o jornal digital PODER360, 2024 os relatos iniciais indicam que o incêndio começou no sistema elétrico do trem, o que provocou fumaça e chamas visíveis, causando pânico entre os passageiros. Graças à rápida atuação dos maquinistas e da equipe de segurança, a evacuação foi realizada de

forma eficiente, evitando ferimentos mais graves. No entanto, alguns passageiros relataram dificuldades respiratórias devido à fumaça e ao estresse da situação.

Esse não foi um caso isolado, mas parte de uma série de problemas recorrentes que a linha tem enfrentado. Mesmo assim, tanto o governo estadual quanto a administração municipal, cujos representantes geralmente não utilizam esse tipo de transporte, têm minimizado a situação, considerando que não houve um acidente fatal até o momento. (SARUBBI, 2024)

Essa situação levanta questões sobre os impactos da privatização em setores essenciais e sobre a continuidade dos serviços públicos. Diversos exemplos em São Paulo demonstram que algumas privatizações anteriores resultaram em falhas significativas na prestação dos serviços. Enquanto a rede pública de transporte luta para manter sua qualidade sem o suporte necessário, problemas de infraestrutura e gestão se tornam cada vez mais frequentes, impactando diretamente a vida de milhões de paulistanos que dependem do sistema diariamente. (SARUBBI, 2024)

O Bilhete Único, principal meio de pagamento do transporte público em São Paulo, movimenta milhões de reais mensalmente. No entanto, a distribuição desses recursos segue uma lógica controversa. Em São Paulo, o sistema de transporte é uma estrutura complexa e fragmentada, que inclui serviços públicos, linhas privatizadas e contratos de terceirização. Embora a Prefeitura e o Governo do Estado sejam responsáveis pela operação dos ônibus e da maior parte do metrô e da CPTM, quatro das treze linhas de metrô e trem estão sob administração privada, geridas por empresas do Grupo CCR. (UOL, 2023).

Quando um usuário carrega o Bilhete Único, o valor arrecadado é depositado em uma conta central, e somente depois é dividido entre as diversas empresas que operam o sistema. A distribuição segue uma ordem de prioridade. A SPTrans, empresa da Prefeitura, recebe mais de 50% do valor total, o que se justifica pela abrangência da rede de ônibus em comparação com as linhas de metrô e trem. No entanto, as quatro linhas seguintes que mais recebem recursos são justamente as operadas por empresas privadas: a ViaQuatro, que administra a Linha 4-Amarela, e a ViaMobilidade, responsável pelas linhas 5-Lilás, 8-Diamante e 9-Esmeralda. As nove linhas públicas restantes, operadas pelo metrô e pela CPTM, recebem apenas o que sobra. (UOL, 2023).

Surpreendentemente, essas linhas privatizadas, apesar de receberem maior parte dos recursos, transportam significativamente menos passageiros do que as públicas. Em um ano, o metrô e a CPTM transportaram mais de 1,2 bilhão de passageiros, enquanto as linhas do Grupo CCR somaram 508 milhões. Em termos financeiros, as linhas públicas receberam cerca de 450 milhões de reais, enquanto as privatizadas obtiveram mais de 2 bilhões de reais (UOL, 2023).

Esse modelo de repasse é respaldado por contratos entre o governo e a CCR, que incluem cláusulas de garantia de lucro para as empresas privadas. Caso as operadoras considerem que não alcançaram o lucro previsto, podem solicitar uma compensação do governo. Durante a pandemia, por exemplo, a queda no número de passageiros resultou em menores receitas, levando as empresas a cobrarem do Estado o prejuízo acumulado (UOL, 2023).

Essa situação levanta um debate sobre os impactos de uma possível ampliação da privatização no sistema de transporte público, como propõe o atual governador de São Paulo. Caso o sistema seja completamente privatizado, os custos poderão recair sobre os usuários por meio do aumento da tarifa ou serem cobertos pelo orçamento público, o que significa, em última análise, que a conta seria paga por todos os contribuintes. (UOL, 2023).

Em consulta ao Governo do Estado e às secretarias responsáveis, incluindo a SPTrans, o Metrô e a CPTM, o portal UOL questionou a metodologia de cálculo desses repasses. A resposta oficial afirmou que os pagamentos seguem as prioridades estabelecidas nos contratos de concessão (UOL, 2023).

Resistência dos trabalhadores frente à privatização

No dia 20 de setembro, trabalhadores do Metrô de São Paulo aprovaram em assembleia a adesão à greve marcada para o dia 3 de outubro 2023, unindo-se à mobilização previamente aprovada pelos trabalhadores da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM). A paralisação foi convocada como forma de protesto contra o projeto de privatização das empresas públicas do estado de São Paulo, com foco nas linhas de metrô e trem operadas pela CPTM. (LEMOS, 2023)

Durante uma audiência pública realizada na Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo (Alesp), a presidenta do Sindicato dos Metroviários, Camila Lisboa,

anunciou a decisão da categoria, enfatizando que as linhas privatizadas 8-Diamante e 9-Esmeralda, anteriormente conhecidas pela qualidade dos serviços sob a administração da CPTM, tinham apresentado uma deterioração significativa após serem transferidas para a gestão privada. Camila argumentou que o objetivo da greve era unir as forças dos trabalhadores do metrô e da CPTM, demonstrando uma oposição organizada ao projeto de privatização e enviando uma mensagem ao governador Tarcísio de Freitas. (LEMOS, 2023)

Entretanto, a situação em torno das privatizações propostas por Tarcísio de Freitas gerou polêmica e intenso debate. O plano de governo registrado por ele no Tribunal Superior Eleitoral (TSE) não menciona diretamente a privatização do Metrô, da CPTM ou da Sabesp. As únicas referências a concessões e privatizações estão ligadas a aeroportos e portos, levantando questões sobre a transparência e a clareza das propostas apresentadas durante a campanha eleitoral. (GONÇALVES, 2023)

A declaração de Tarcísio de que “o plebiscito foi nas urnas” sugere que ele acredita que sua vitória eleitoral legitimou suas intenções de privatização, mesmo que essas intenções não tenham sido explicitamente delineadas no plano de governo. Essa afirmação pode ser vista como uma tentativa de legitimar suas ações frente à resistência de trabalhadores e à população em geral. (GONÇALVES, 2023)

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise sobre a privatização da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) e seus impactos na qualidade do serviço de transporte público revela um cenário complexo e multifacetado. A proposta de privatização, defendida pelo governo de São Paulo sob a liderança de Tarcísio de Freitas, surge como uma resposta às dificuldades financeiras e operacionais enfrentadas pelas empresas estatais de transporte. A privatização, embora apresentada como uma solução para a modernização e eficiência do sistema, está longe de ser uma garantia de sucesso. Exemplos internacionais, como os de Seul e Tóquio, demonstram que a privatização pode resultar em sistemas mais eficientes, com altos índices de pontualidade e inovação tecnológica, mas também evidenciam que o sucesso desse modelo depende de uma série de fatores, incluindo o controle governamental e a gestão integrada dos serviços.

No caso da CPTM, a experiência das linhas privatizadas, como a Linha 9-Esmeralda, tem gerado um crescente descontentamento entre os passageiros, que enfrentam problemas de infraestrutura, falhas operacionais e até incidentes graves, como o incêndio ocorrido em 2024. Esses eventos indicam que a privatização, por si só, não é uma panaceia para os problemas estruturais enfrentados pelo sistema. Pelo contrário, quando a privatização não é acompanhada de um rigoroso controle de qualidade e uma fiscalização eficiente, pode resultar em uma queda na qualidade do serviço, prejudicando a experiência dos usuários e gerando novos desafios operacionais.

Além disso, o modelo neoliberal que impulsiona a privatização dos serviços públicos no Brasil levanta questões sobre a equidade e a justiça social. A busca pela eficiência operacional e pelo lucro privado não pode ofuscar as necessidades da população que depende do transporte público para sua mobilidade diária, especialmente os mais vulneráveis economicamente. A privatização, em muitos casos, prioriza a redução de custos e o aumento de lucros, muitas vezes à custa da qualidade do serviço e do acesso universal.

A comparação com sistemas de transporte bem-sucedidos, como os de Tóquio e Seul, destaca que a eficiência não é um produto exclusivo da privatização, mas de um modelo de gestão que prioriza a inovação, a tecnologia e o compromisso com a qualidade do serviço, independentemente da natureza da gestão (pública ou privada). Portanto, a privatização da CPTM e do transporte público em São Paulo deve ser analisada com cautela, considerando não apenas os benefícios econômicos, mas também os impactos sociais que podem advir de um modelo que não assegure a continuidade e a universalidade do serviço, essencial para a população paulista.

Em síntese, a privatização da CPTM não pode ser encarada como uma solução simples ou automática para os problemas do sistema de transporte público de São Paulo. Uma análise mais aprofundada, que leve em conta tanto as experiências internacionais quanto as particularidades locais, é fundamental para entender se a mudança na gestão trará, de fato, melhorias concretas ou se será mais uma medida que beneficia o setor privado em detrimento das necessidades da população. A solução para os problemas do transporte público em São Paulo pode estar em um modelo híbrido de gestão, que combine o melhor da iniciativa privada e do controle

público, garantindo tanto a eficiência operacional quanto a qualidade e a acessibilidade dos serviços para todos.

REFERÊNCIAS

FERNANDES, SARAH. **A proposta de privatização dos metrô em São Paulo.** YouTube, 2023. Disponível em: <https://youtu.be/zOfxcXTkB8E?si=ANrqMQj7WfRrSYym>. Acesso em: 18 out. 2024.

CPTM. **COMPANHIA Paulista de Trens Metropolitanos.** A Companhia. CPTM, 2024. Disponível em: <https://www.cptm.sp.gov.br/a-companhia/Pages/a-companhia.aspx>. Acesso em: 18 out. 2024.

FREITAS, HYNDARA. **Tarcísio pretende privatizar Linha 1 do metrô de SP em 2025.** O GLOBO, 2024. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/google/amp/brasil/sao-paulo/noticia/2024/04/10/tarcisio-pretende-privatizar-linha-1-do-metro-de-sp-em-2025.ghtml>. Acesso em: 18 out. 2024.

SOUSA, RAFAELA. **O que é privatização.** BRASIL ESCOLA, 2024. Disponível em: <https://m.brasilecola.uol.com.br/amp/o-que-e/geografia/o-que-e-privatizacao.htm>. Acesso em: 18 out. 2024.

CNN Brazil. **Privatizações dos transportes públicos no Brasil: quais as consequências?** YouTube, 2024. Disponível em: <https://youtu.be/C-nlmghyd9U?si=o-Ocpi-LxkYYtE9r>. Acesso em: 18 out. 2024.

OUL. **Privatizações e seus impactos no transporte público.** YouTube, 2024. Disponível em: https://youtu.be/xNjXIVh5CAw?si=i_yOg0rCLIDvCO0e. Acesso em: 18 out. 2024.

KONCHINSKI, Vinicius. **Como as privatizações contribuem para o aumento da desigualdade no Brasil e no mundo.** Brasil de Fato, 17 jan. 2024. Disponível em: <https://www.brasildefato.com.br/2024/01/17/como-as-privatizacoes-contribuem-para-o-aumento-da-desigualdade-no-brasil-e-no-mundo>. Acesso em: 13 nov. 2024.

NSC TOTAL. **Conheça o impressionante sistema de metrô de Tóquio.** NSC TOTAL, [s.d.]. Disponível em: <https://www.nsctotal.com.br/noticias/conheca-o-impressionante-sistema-de-metro-de-toquio>. Acesso em: 18 out. 2024.

MAPA-METRO. **Metrô de Seul, Coreia do Sul.** MAPA-METRO, [s.d.]. Disponível em: <https://mapa-metro.com/pt/coreia-do-sul/seul/seul-subway-mapa.htm>. Acesso em: 18 out. 2024.

WIKIPÉDIA. **Metrô de Hong Kong.** WIKIPÉDIA, [s.d.]. Disponível em: https://pt.m.wikipedia.org/wiki/Metr%C3%B4_de_Hong_Kong. Acesso em: 18 out. 2024.

PODER360. **Trem da Linha Esmeralda pega fogo em São Paulo; veja vídeos.** PODER360, 2024. Disponível em: <https://www.poder360.com.br/poder-brasil/trem-da-linha-esmeralda-pegafogo-em-sao-paulo-veja-videos/>. Acesso em: 18 out. 2024.

SARUBBI, Nicolas. **UM TREM PEGOU FOGO??**. Instagram, 2024. Disponível em: <https://www.instagram.com/reel/DBKKRSstj5e/?igsh=MWN4MHZrdGhmdnF4aA==>. Acesso em: 13 nov. 2024.

UOL. **Transporte SP: Linhas privatizadas recebem mais dinheiro, mas transportam menos que metrô e CPTM.** 2023. Disponível em: <https://youtu.be/Nu9mPQLAXIU?si=tV6sxaUbdzpKwg0G>. Acesso em: 13 nov. 2024.

LEMOS, Mariana. **Trabalhadores do Metrô e da CPTM aprovam greve contra privatização para o dia 3 de outubro.** Brasil de Fato, 21 set. 2023. Disponível em: <https://www.brasildefato.com.br/2023/09/21/trabalhadores-do-metro-e-da-cptm-aprovam-greve-contra-privatizacao-para-o-dia-3-de-outubro>. Acesso em: 13 nov. 2024.

GONÇALVES, ELIANE. **Plano de governo de Tarcísio de Freitas não menciona privatizações.** AGÊNCIA BRASIL, 2023. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2023-10/plano-de-governo-de-tarcisio-de-freitas-nao-menciona-privatizacoes>. Acesso em: 18 out. 2024.

“Para o fechamento de notas foi dado maior peso na apresentação oral na feira tecnológica da Etecamp, com isso, levando-se em conta maior consideração de nota final pela defesa e demonstração da apropriação da pesquisa pelo grupo. Deixo assim registrado que embora possam haver pendências e alguns erros no artigo, seja de parte escrita ou norma, a avaliação levou em conta o desenvolvimento integral realizado pelos alunos, considerando inclusive como primeira experiência realizada em pesquisa científica sendo de nível do ensino básico” Prof. André Zanatto.