



# CONTRA-CORRENTE

A análise da conjuntura econômica na visão e linguagem do sindicalismo classista e dos movimentos sociais

Boletim quinzenal de conjuntura econômica do ILAESE

Ano 01, Nº 06 - 1º de agosto de 2011

## “Copa de 2014: pequeno futebol, grandes negócios”

*A partir deste número, o Contra-corrente inaugura um especial sobre a Copa do Mundo, que vai abordar temas como mobilidade urbana, ocupação das cidades e a construção dos estádios de futebol. Neste número, vamos tratar de transporte público. Afinal, depois que a Copa terminar, os projetos de mobilidade urbana adotados pelos governos irão atender as necessidades da população que usa transporte público todos os dias?*

Por Nazareno Godeiro.

Não foi apenas o fraco desempenho da seleção brasileira na última Copa América que deixou os brasileiros preocupados com a Copa de 2014.

O financiamento do BNDES para projetos privados, as várias isenções fiscais para empresas, as expropriações de moradias populares, o sigilo no reajuste dos repasses para empreiteiras e vários outros assuntos têm tornado o time de Neymar & Cia. meros coadjuvantes da Copa.

Como se isso já não fosse suficiente, é o Ministério que teve mais de 20

demitidos de alto escalão por causa de corrupção que está envolvido com os projetos de mobilidade urbana nas cidades que vão sediar os jogos.

Isso sem falar que a própria FIFA e a CBF estão repletas de denúncias de corrupção.

E tudo isso num momento em que os servidores públicos federais estão em campanha salarial contra o arrocho salarial e pela destinação de 10% do PIB para educação, com greves em várias categorias.

Como se vê, para quem gosta de polêmica, a Copa é um prato cheio.

Há quem diga que as vantagens de sediar este mega-evento nem se comparam com os gastos bilionários necessários para adequar a infraestrutura urbana para os jogos.

Outros dizem que os gastos vão e as vantagens nunca chegam, ficando “elefantes brancos” que sugam todo o dinheiro público, que deveria ser usado em saúde, educação e transporte para a população trabalhadora.

E você, já tem opinião? Então, acompanhe o especial do Contra-corrente: “Copa de 2014: pequeno futebol, grandes negócios”.

# Soluções estratégicas X transporte para “inglês ver”

Os investimentos públicos somarão R\$ 24 bilhões entre estádios e mobilidade urbana para os jogos da Copa de 2014 nas 12 cidades-sedes. A metade deste valor será usada para infraestrutura de transportes.

As obras principais, garantidas pelo Governo Federal através do PAC da mobilidade urbana, priorizam os corredores de ônibus ou BRT (que é a principal obra de mobilidade urbana em 10 das 12 cidades-sede), veículos leves sobre trilhos (VLT,

que está sendo construído em Brasília, Fortaleza, Natal e Salvador) e monotrilhos (São Paulo e Manaus).

Porém, estes sistemas de transporte são de média capacidade e servem somente para garantir o transporte de turistas para os estádios e é insuficiente como sistema de transporte de massa nos grandes centros urbanos do país.

É um investimento alto em uma infraestrutura que, quando estiver pronta, já estará saturada. Será montada literalmente

“para inglês ver”.

O VLT tem características semelhantes às de um metrô, mas opera em velocidades menores e com menos passageiros.

O VLT não pode ser “O” sistema das cidades, porque ele é auxiliar ao sistema de alta capacidade.

Ele pode ser usado para substituir os BRTs, sistema de transporte preferido pelos governantes de 10 das 12 cidades-sedes dos jogos. O VLT é um bonde moderno, mais econômico e menos poluente. ●

## As polêmicas com o governo Dilma e o governo de SP

“Já temos um PAC da Copa, projetos de monotrilhos em algumas cidades, projetos de VLT’s e BRT’s em outras, mas nada se fala sobre a ampliação dos sistemas metroferroviários.

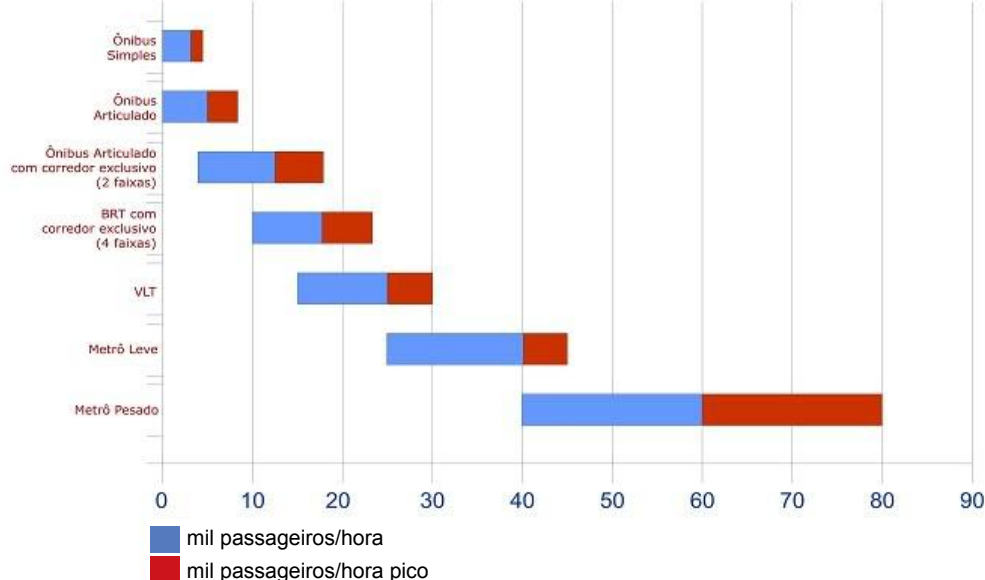
O PAC investirá R\$ 11,48 bilhões em 47 projetos destinados à mobilidade urbana, sendo que nenhum centavo será aplicado para ampliação das redes metroviárias existentes em SP, RJ, Recife, BH e Porto Alegre, nem na implantação de novas redes reivindicadas em Curitiba, Salvador e Fortaleza.

Cabe ressaltar que a maior parte destes recursos (R\$ 7,68 bilhões) é proveniente do FGTS e teria que atender principalmente aos interesses dos trabalhadores.”

(Jornal “**Metroviários do Brasil**”, da Federação Nacional dos Metroviários - Fenametro - ano 4 - nº 33 - Julho de 2010).

### Capacidade de Oferta – Comparação entre Modos

Capacidade de Transporte de Diferentes Modos:



# Da Ferrovia à Rodovia, 60 anos nos separam

A principal matriz de transportes do Brasil é a rodoviária. Nas rodovias, se movimentam 60% de todas as cargas no país e 90% de todos os passageiros.

Mas, nem sempre foi assim: até 1950, a ferrovia foi o principal meio de transporte do Brasil.

Hoje o Brasil tem por volta de 30 mil km de ferrovias, tudo em mãos das concessionárias privadas, que utilizam somente 10.930 km.

Perdemos 27 mil km de ferrovias, um re-

trocesso de 130 anos, já que o Brasil em 1880 já dispunha de 11 mil km de ferrovias.

Perda histórica que equivale a destruição de trilhos do Oiapoque ao Chuí, de Chuí a Touros no RN e de Touros ao Oiapoque, interligando os três cantos do Brasil.

A destruição da matriz ferroviária foi realizada por Juscelino Kubitschek, que subordinou a industrialização do

Brasil às determinações dos Estados Unidos e das suas montadoras de automóveis, apesar da matriz ferroviária ser cinco vezes mais barata que a rodoviária. Veja abaixo que na comparação com grandes países, o Brasil é o que mais depende da matriz rodoviária.

## Custo trágico da matriz rodoviária

No Brasil, se realizam 150 milhões de via-

gens por dia. Desse total, 59% são motorizadas e somente 3% são de metrô e trem. O surpreendente é que 38% das viagens são feitas a pé.

Das viagens motorizadas, a metade é realizada por automóvel particular.

A matriz rodoviária é responsável por 40 mil mortos ao ano no Brasil, vítimas de acidentes de trânsito, segundo a ANTT.

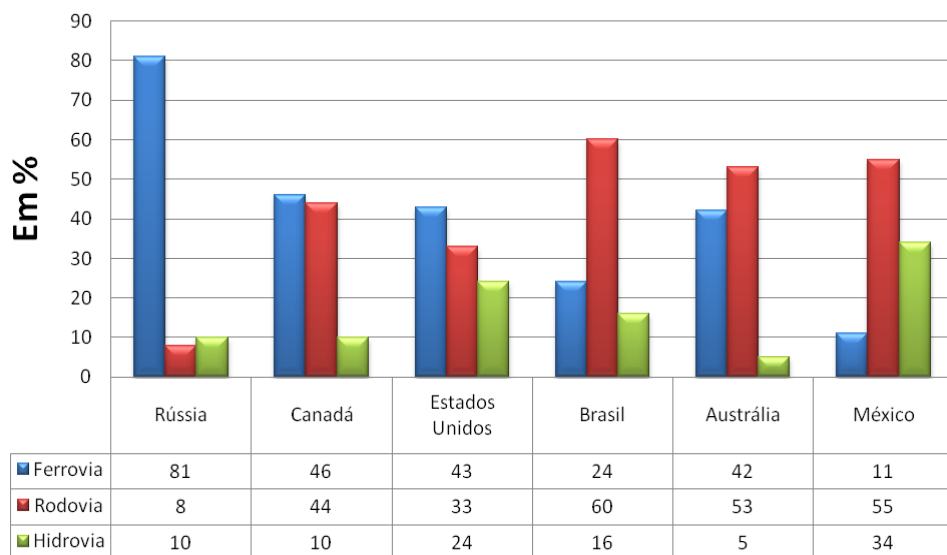
Ainda segundo a Agência, o prejuízo com congestionamentos nas 10 maiores cidades brasileiras chega a R\$ 460 bilhões ao ano, enquanto os acidentes de trânsito soma ouros R\$ 5 bilhões.

A soma deste desperdício é superior a tudo que o governo investe em transportes no país.

Isto é produto desta matriz rodoviária que já possui uma frota de 64 milhões de veículos, isto é, um veículo para cada 3 habitantes do Brasil, em números de 2010.

Porque manter essa insanidade, com seu poder de perdas humanas, dilapidação de recursos públicos e destruição ambiental?

Comparativo internacional das matrizes de transporte – 2005 – em %



Fonte: IPEA, 2009.

# A privatização das ferrovias: de FHC a Lula

Como todas as privatizações, o governo de FHC sucateou a RFFSA para passá-la ao setor privado.

Desta forma, os 29,3 mil km de ferrovia, foram repassados para três grandes empresas: a América Latina Logística (ALL), a Vale (que dirige a FCA, EFMV e EFC) e a CSN (que dirige a MRS).

Este monopólio de três empresas determina o que se deve transportar: 66% do total de carga transportada são de minério de ferro e 10% é de soja e farelo. A Vale e a CSN-MRS transportam 83% de toda a carga ferroviária do país. Este é o resultado da privatização das ferrovias no Brasil.

Porém, somente em 2010, as três grandes concessionárias (ALL, Vale, MRS) faturaram quase cinco vezes o valor de privatização da ferrovia.

Apesar de estar em mãos privadas, o governo federal será responsável por 63% de todos os investimentos nos transportes do Brasil entre 2010 e 2013.

A privatização significou também, o fecha-

mento da indústria estatal e nacional ferroviária. A Mafersa, estatal que produzia trens, faliu em 1995 porque o governo parou de encomendar trens e foi comprada pela Alstom, multinacional francesa produtora de trens. A Cobrasma, fabricante de trens, de *A Vale e a CSN controlam mais de 80% de toda carga ferroviária do país* capital nacional, também fechou as portas em 1993.

As concessionárias ferroviárias privadas desrespeitam os termos das Concessões e o Governo não retoma o controle das ferrovias. Já é um verdadeiro escândalo, onde até a Polícia Federal instaurou um inquérito policial por venda de sucata da RFFSA pela ALL.

Segundo o Ministério Público Federal, dos 28 mil quilômetros de estradas de ferro entregues pelo Estado à iniciativa privada, cerca de 16 mil quilômetros foram abandonados unilateralmente pelas concessionárias.

“O prejuízo ao Erário é estimado em mais de R\$ 40 bilhões. O quadro é de genuína captura, em que

o interesse privado predomina sobre o interesse público” (Nota do MP, distribuída em 10 de junho de 2011).

Apesar de tudo isso, o governo Lula aprovou uma Lei de Parceria Público Privada (PPP) de número 11.079, de 30 de dezembro de 2004 cujo objetivo é estender este regime de concessões privadas ao metrô e ferrovia, rodovias e aeroportos. Basicamente, é o mesmo projeto aplicado pelo governo tucano de São Paulo, cujo objetivo é socializar os investimentos e privatizar o lucro.

E agora, no início do mandato da Dilma, ela anunciou a privatização dos aeroportos do Brasil, apesar deles serem lucrativos. Vale lembrar que, em vários países, como nos EUA, os aeroportos são públicos.

O escândalo atual no Ministério dos Transportes revela que a privatização das ferrovias e rodovias não passa de uma grande maracutaia onde se repassa dinheiro público para a “iniciativa privada” e esta, por sua vez, dá o “dízimo” para os políticos de plantão.

## Gastos públicos com transporte no Brasil

A Constituição de 1988 define o Transporte Público como serviço público essencial, equiparável aos de Saúde e Educação.

Porém, os governos desrespeitam esta prioridade constitucional. No artigo 177, a Constituição determina que os recursos provenientes da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (CIDE) se limitem a investimento no setor de transporte. Porém, entre 2002 e 2008, a arrecadação total do CIDE foi de R\$ 51,8 bilhões e o governo Lula investiu apenas R\$ 19,9 bilhões.

O Governo Lula lançou um plano arrojado, o Plano Nacional de Logística e Transportes. Porém, o plano não saiu do papel devido ao baixo financiamento do setor.

Na década de 1970, os investimentos em transportes alcançaram quase 2% do PIB. No governo de FHC se gastou 0,3% do PIB e no início do governo Lula este índice caiu para 0,2%, chegando a 0,3% no final do mandato.

# O colapso do sistema de transporte urbano: o exemplo de SP

O que sobrou da linha metroferroviária nacional se limita a 958 km. Os trens e metrô transportam somente 7% do transporte público total e empregaram 25 mil metroviários e ferroviários em 2009.

Hoje, o sistema de transportes de passageiros no Brasil está em colapso e a maior expressão é o metrô de SP.

O sistema está apresentando muitos problemas, a ponto de ter registrado 35 panes entre 2007 e 2010.

Segundo a nova diretoria do Sindicato dos Metroviários de São Paulo, isso acontece porque “o sistema está saturado devido décadas de inanição”. As peças, equipamentos e funcionários estão trabalhando no limite.

A linha 3 (vermelha) é a mais carregada do mundo. No pico, chega a ter quase 10 passageiros por m<sup>2</sup>, quando o número máximo aceitável é de 6 por m<sup>2</sup>.

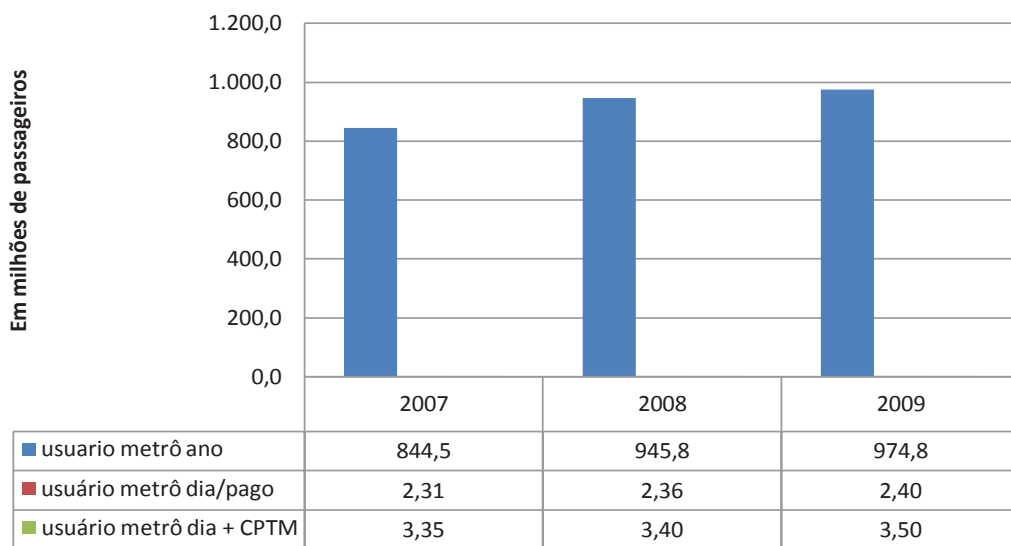
Os problemas resultam de uma combinação da redução de investimentos na rede metroviária com a superlotação: ambos os problemas tendem

a se intensificar nos próximos anos.

O Governo de SP utiliza um mecanismo maléfico, onde os usuários pagam, via tarifa, integralmente os custos da operação: entre 1995 e 2011, as tarifas subiram 263%, enquanto a inflação foi de 131%. A passagem, ao invés de ser R\$ 2,90, deveria ser R\$ 1,84. Cada usuário é roubado em R\$ 1,06 por passagem.

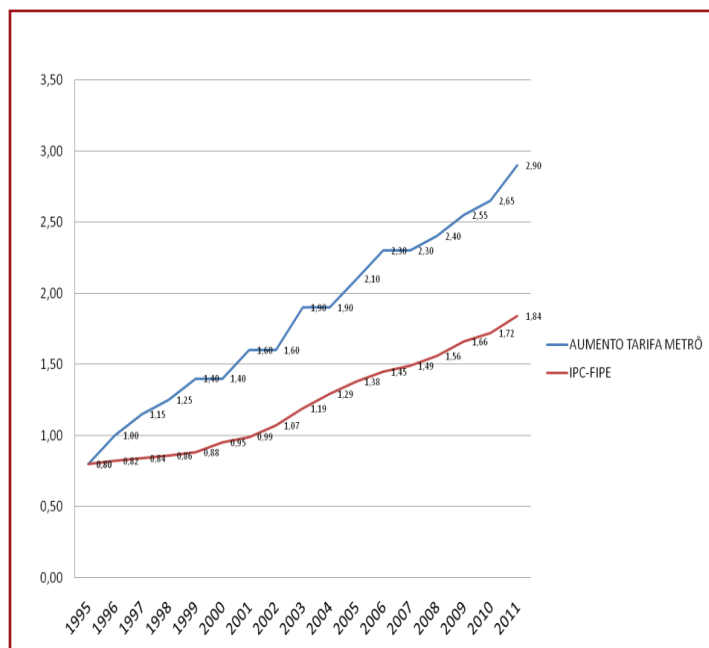
Desta forma, o governo estadual e o Metrô abocanham quase R\$ 1 bilhão por ano. Isto representa todo o investimento que o governo estadual faz no Metrô de SP. ●

**Usuário do metrô ano/dia – 2007/2009 em milhões de passageiros**



Fonte: Relatório Anual do Metrô 2009.

**Tarifas do Metrô em SP X Inflação 1996 a 2011 (em R\$)**



# Soluções para o transporte de passageiros no Brasil

Um plano dos trabalhadores para resolver a crise dos transportes urbanos de passageiros passa por aplicar uma medida muito simples: o metrô e os trens devem ser os principais meios de transporte público, como é nas cidades de Nova York, Londres, Paris ou Tóquio.

## **Triplicar a malha metroferroviária nas 37 grandes cidades**

Uma proposta que está em discussão entre os sindicatos metroferroviários do Brasil, elaborada pelo ILAESE, sugere a construção e integração dos metrôs e trens urbanos nas grandes cidades brasileiras, equiparando ao nível do metrô de Nova York.

Hoje, a malha metroferroviária urbana brasileira está em torno de 958 km, distribuída em 13 cidades. De acordo com a proposta, se atingiria 37 cidades aumentando em 1.452 km de linha metroferroviária, alcançando um total de 2.410 km.

O valor total deste investimento seria de R\$ 174 bilhões. Com modesto gasto de R\$ 35 bilhões de reais ao ano, durante cinco anos, se poderiam garantir um transporte público de qualidade, sem poluição, sem acidentes e barato.

## **Implantar os trens regionais interligando 250 cidades médias**

A proposta consiste em reconstruir a rede de trens regionais que une capitais e grandes cidades

no interior dos estados. Com ele, se construiria 3.749 km de linha ferroviária, unindo 250 cidades médias. O custo total do investimento seria algo em torno de 17,8 bilhões de reais.

Para isso, seria necessário aplicar 2% do PIB em transporte público, o fim de todas as concessões ferroviárias e rodoviárias, o fim das terceirizações e desmontar as PPPs em andamento, para que nenhum dinheiro público seja destinado para sistema privado.

Quem deveria decidir sobre o modelo de transporte público é a própria população, quem de fato usa o transporte público. Um Plebiscito Nacional deveria decidir qual plano de transportes deve ser implantado no país. ●

## **A Polêmica do trem-bala e mon trilho**

O tempo médio gasto porta-porta de avião entre SP e RJ é de 4:20h. No caso do trem-bala, este tempo seria de 4:25h.

O valor que será gasto na execução do trem bala de SP ao Rio será cerca de R\$ 33 bilhões, suficiente para construir 100 km de metrô ou 11 mil km de ferrovia para carga ou passageiros.

Por questões eleitorais, boa parte da expansão do metrô em SP se dará através de mon trilho, um sistema de média capacidade, que serve somente como elo entre linhas e custa o mesmo de uma linha normal de metrô.

Assine

**CONTRA-CORRENTE**

A análise da conjuntura econômica na visão e linguagem do sindicalismo classista e dos movimentos sociais

Assinatura Anual (24 edições): 5X R\$ 200,00  
Assinatura Semestral (12 edições): 3X R\$ 200,00  
Assinatura Trimestral (06 edições): 2X R\$ 200,00

## **EXPEDIENTE**

Contra-corrente é uma publicação quinzenal elaborada pelo ILAESE para os sindicatos, oposições sindicais e movimentos sociais. Praça Padre Manuel da Nóbrega, 16 - 4º andar. Sé - São Paulo-SP. CEP: 01015-000 - (11) 7552-0659 - [ilaese@ilaese.org.br](mailto:ilaese@ilaese.org.br) - [www.ilaese.org.br](http://www.ilaese.org.br).