# EXPLORAÇÃO E ARBITRARIEDADE NO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO RODOVIÁRIO EM SÃO PAULO

ILAESE
Instituto Latino-Americano de Estudos Sócioeconômicos

# EXPLORAÇÃO E ARBITRARIEDADE NO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO RODOVIÁRIO EM SÃO PAULO

## APRESENTAÇÃO

No presente estudo pretendemos mostrar a realidade do sistema de transporte rodoviário que integra o sistema de transporte coletivo de São Paulo .

Este estudo é uma produção do INSTITUTO LATINO-AMERICANO DE ESTUDOS SÓCIO-ECONÔMICOS (ILAESE) coordenado por Gustavo Machado.

Todas as informações foram retiradas de relatórios oficiais devidamente indicados.

ILAESE
Instituto Latino-Americano de Estudos Sócioeconômicos
WWW.ILAESE.ORG.BR

# ÍNDICE


7 Introdução

9 Transporte público é serviço essencial mas... apenas no papel

12 Quem paga a conta é o trabalhador

15 Serviço de má qualidade e trabalho intenso

18 O domínio da iniciativa privada: concentração e centralização dos transportes nas mãos de poucos

22 A riqueza acumulada pelas empresas de ônibus

27 O caso da empresa Sambaiba

30 Precarização dos trabalhadores rodoviários

35 Qual o caminho deve seguir os trabalhadores rodoviários?

# 1 Introdução

O setor de transportes urbanos é, sem dúvida, um dos mais fundamentais na sociedade capitalista atual e, particularmente, no Brasil. Em um país já completamente urbanizado, com quase uma dezena de municípios que beiram ou ultrapassam os 3 milhões de habitantes, o sistema de transporte urbano é uma pré-condição para realizar toda e qualquer atividade.

Sem dúvida, o transporte se converte em uma necessidade ainda mais imperiosa quando se trata de uma cidade como São Paulo, com uma população de cerca de 12 milhões de habitantes, em uma zona metropolitana de mais de 30 milhões de pessoas (uma das maiores do mundo). Ora, em uma concentração urbana como essa os meios de transporte são uma condição essencial para o exercício de qualquer atividade, para o acesso ao trabalho, as escolas, aos hospitais, ao lazer e assim por diante. Em outras palavras, sem um transporte público acessível e de qualidade todo o resto está seriamente comprometido.

Sem dúvida, não foi por acaso que uma manifestação em torno do preço das tarifas fez eclodir, em junho de 2013, as maiores manifestações que o Brasil viu nas últimas décadas.

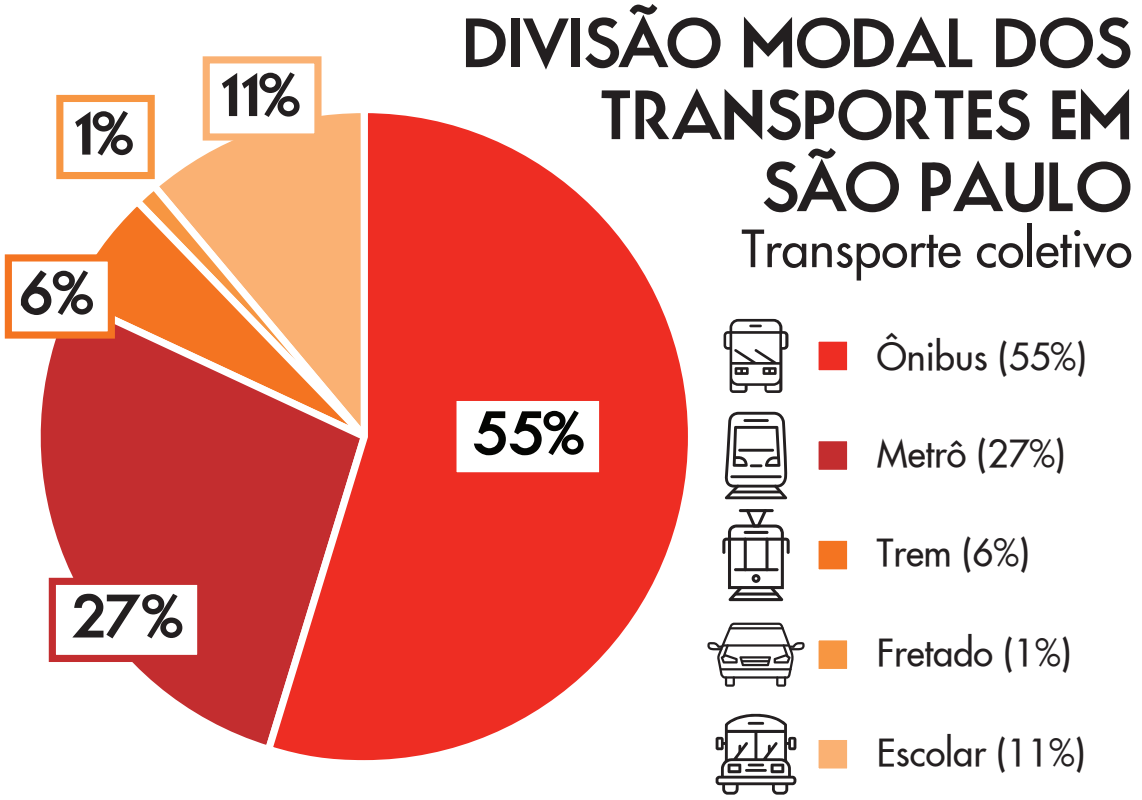
Além disso, o setor de transportes urbanos concentra uma fatia muito expressiva de capital. A malha necessária para atender as necessidades de locomoção de uma população de milhões de habitantes, ainda que precariamente, produz um dos mais importantes setores econômicos do país, para onde flui rios de dinheiro, atraindo os olhos dos grandes empresários e capitalistas.

Tanto é assim que, nas últimas décadas, temos uma constante nas grandes cidades brasileiras: o setor público investe enormes quantias de dinheiro na expansão das vias de tráfego, rodoviários e metroviários, na construção da estrutura básica de um sistema que é, logo em seguida, privatizado e, assim, passam a servir aos interesses de acumulação de um reduzido grupo de capitalistas.

Nesse contexto, ganha peso específico o setor de rodoviários. Ora, até meados do século passado, o transporte ferroviário foi o principal meio de transporte do Brasil, jogando um papel fundamental tanto no transporte de carga quanto no transporte coletivo voltado para a população. Apesar de ser mais barato em até 5 vezes, o transporte ferroviário foi, desde então, paulatinamente deixado de lado.

Com a nova inserção do Brasil no mercado mundial depois da Segunda Guerra Mundial, os financiadores e controladores da industrialização brasileira, os Estados Unidos, determinaram que a indústria automobilística seria o carro chefe desse processo. Por isso, o capital internacional com os Estados Unidos a cabeça, orientou a mudança de toda a matriz de

transporte, de ferroviário para rodoviário. Necessitava-se de mercados para os automóveis, caminhões e ônibus produzidos pelas multinacionais. Não sem razão, hoje, em São Paulo, o transporte rodoviário representa mais que o dobro do metroviário, contabilizando em número de viagens realizadas pelos usuários, como indicamos abaixo:




Fonte: Pesquisa de Mobilidade de 2012. Elaboração: ILAESE

Como se vê, o transporte rodoviário representa mais da metade do transporte coletivo em São Paulo. Ao representar mais da metade do sistema de transportes coletivo paulistano, os trabalhadores rodoviários possuem, literalmente, a capacidade de parar a cidade.

Isto foi demonstrado em inúmeros processos de greve nos últimos anos na cidade de São Paulo. Por esse motivo, esse setor possui um papel central na luta da classe trabalhadora paulistana. Como iremos ver no restante do estudo, motivos não faltam para lutar uma vez que a exploração do setor é enorme, alé de se encontrar inteiramente a mercê da iniciativa privada e do lucro.

# 2 Transporte público é serviço essencial mas... apenas no papel

A Constituição Federal de 1988 determina no Capítulo IV - Dos Municípios:

*"Art. 30. Compete aos Municípios:*
*V - organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial;"*

*A Lei Orgânica do Município de São Paula reforça essa concepção:*

*LEI Nº 13.241, 12 DE DEZEMBRO DE 2001 – Capítulo 1*
*§ 1º - O Transporte Coletivo Público de Passageiros é serviço público essencial, cuja organização e prestação competem ao Município, conforme disposto no artigo 30, inciso V, da Constituição Federal e no artigo 172 da Lei Orgânica do Município de São Paulo."*

Isto significa que o transporte é considerado, com toda razão, um serviço essencial e imprescindível para o conjunto dos trabalhadores brasileiros, da mesma maneira que a saúde e educação. Um serviço que deve necessariamente ser garantido pelo pode público.

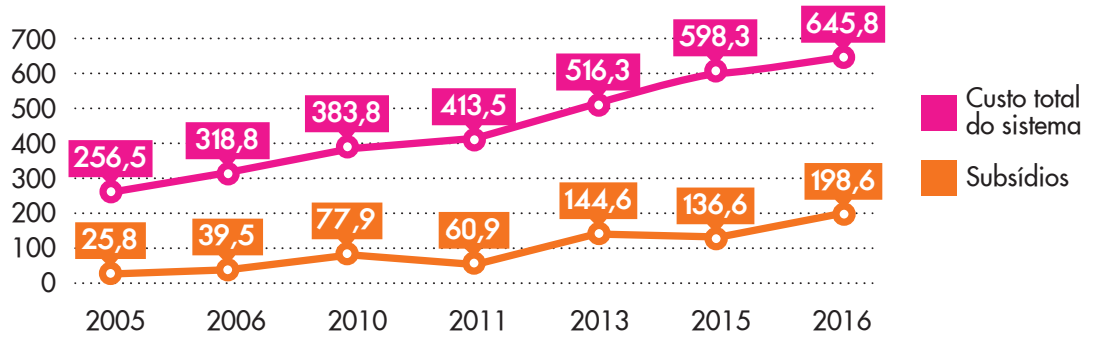
Apesar disso, estes preceitos constitucionais do País e da cidade de São Paulo não são cumpridos pelos governantes e muito menos pelas empresas concessionárias de transporte da cidade de São Paulo.

Desde meados do ano passado, o prefeito da cidade de São Paulo, João Dória (PSDB), anunciou sucessivos cortes no subsídio das tarifas de ônibus e o orçamento de 2018 prevê gastos insuficiente para subsídios em relação aos de 2017. O governo anunciou para 2018 um corte de R$ 132 milhões em investimentos e obras de corredores e terminais de ônibus para cobrir as contas do subsídio das passagens às empresas. Em decreto , a Prefeitura retira R$ 70 milhões de investimento em corredores e R$ 62 milhões que seriam investidos em terminais de ônibus (construção de novos e reforma dos antigos). Ou seja, corta-se os gastos em infraestrutura de modo a garantir os subsídios para as empresas privadas e, assim, manter os seus lucros.

Vejamos abaixo o custo total do sistema e a participação dos subsídios municipais especificamente a este setor:

## CUSTO E SUBSÍDIO MÉDIO MENSAL AO SISTEMA DE TRANSPORTE DE ÔNIBUS

Em milhões de reais

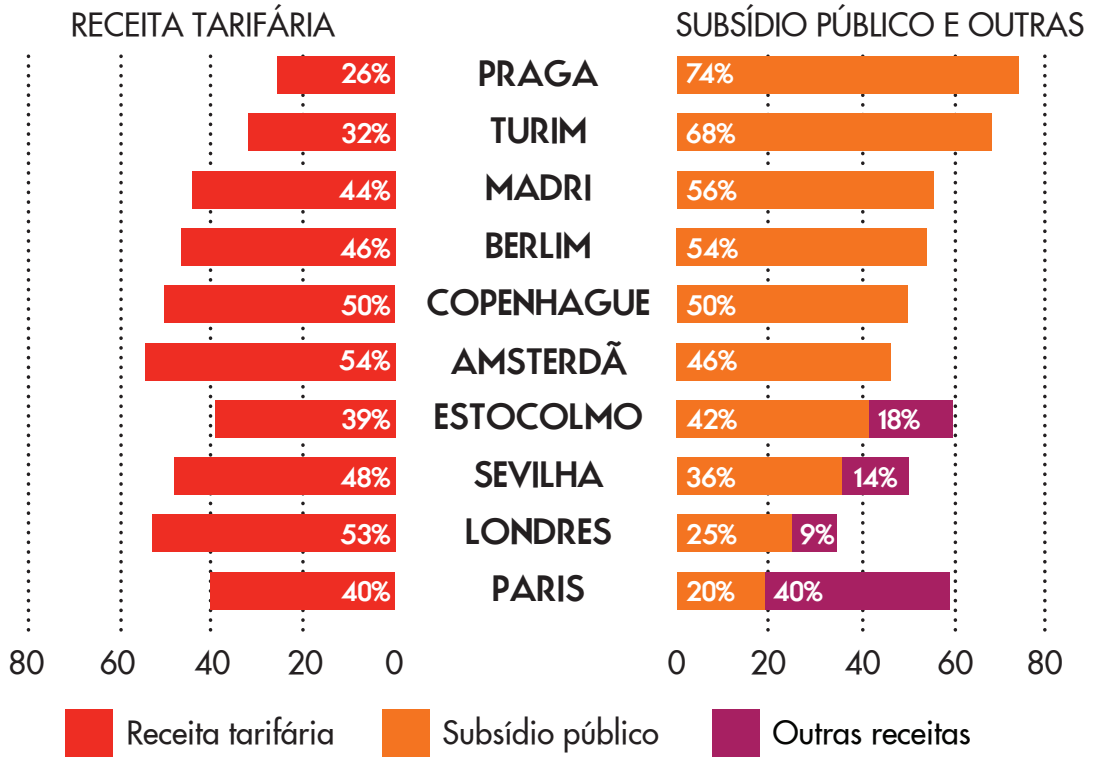



Fonte: SPTrans. Elaboração: ILAESE

Como podemos ver, a maior parte da parcela no custo das tarifas de ônibus são arcadas pelo usuário. Ora, em diversos outros países do mundo, os que possuem um sistema de transporte público de mais qualidade, a maior parte dos custos não são arcados pelos trabalhadores que dia após dia utilizam os serviços de transportes, mas pelo estado. Nestes casos, indicados abaixo, a tarifa nunca atinge 50% dos custos totais do sistema.

# CUSTEIO DO TRANSPORTE PÚBLICO NA EUROPA

Para manter qualidade e não onerar os usuários, sistemas são subisidiados em muitos países na faixa de 50%. Empresas também participam do rateio.




Fonte: European Metropolitan Transport Autorities (EMTA) Barometer 2011

Como se vê, o transporte é um serviço essencial apenas no papel. Mas esse é apenas um lado da moeda. Como veremos a seguir, quem paga a conta é o trabalhador e o sistema como todo está muito longe de estar estruturado para o atendimento das necessidades da população.

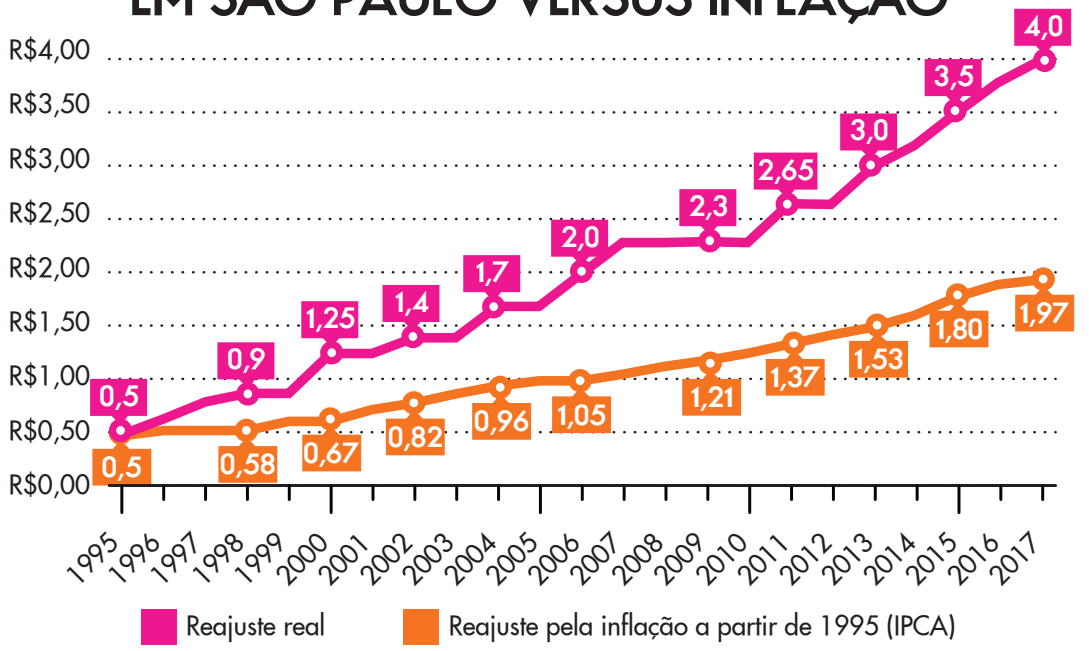
## Subsídios estatais correspondem a menos de um terço do preço total do sistema

Ora, como se nota, os investimentos, absolutamente insuficientes em transportes, não visam atender a uma necessidade essencial. No entanto, se a prefeitura arca com apenas um terço dos custos com transporte, quem paga a conta?

# 3 Quem paga a conta é o trabalhador

O primeiro aspecto a se notar é que quem paga o grosso dos investimentos em transporte na cidade de São Paulo são os trabalhadores. Este aspecto pode ser facilmente notado pela evolução histórica do preço das passagens de ônibus, cujo crescimento é muito superior à inflação, como indicamos no gráfico abaixo:

## EVOLUÇÃO DA TARIFA DE ÔNIBUS EM SÃO PAULO VERSUS INFLAÇÃO




Fonte: SPTrans. Elaboração: ILAESE

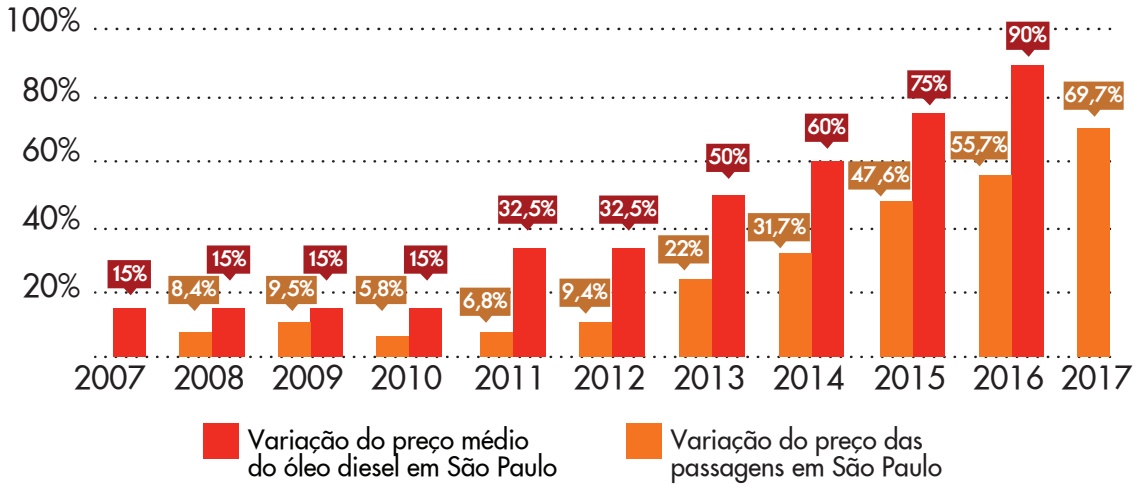
Como se vê, em 1995 o preço da passagem era de 50 centavos. Caso os reajustes ao longo dos anos correspondessem a inflação medida pelo IPCA desde essa data, em 2017 a passagem seria de 1,97 reais. Ou seja, o preço da passagem de ônibus cresceu, em termos absolutos, mais que o dobro do valor incrementado pelo índice inflacionário. Como isto é possível?

## Se a passagem de ônibus em São Paulo aumentasse em conformidade com a inflação desde 1995, hoje seria de R$ 1,97

Um argumento correntemente utilizado para justificar esse crescimento alarmante no preço das passagens é o preço dos combustíveis. De início, é importante destacar que a variação no preço dos combustíveis já é levada em conta no estabelecimento do índice inflacionário. De qualquer forma, fica a dúvida de se esse item em particular não teria crescido de forma mais elevada, de modo a impactar em maior grau os serviços de transportes. Mesmo esta hipótese, na verdade, não se sustenta, como indicamos abaixo. Nos últimos 10 anos, o preço dos combustíveis se elevaram em um índice inferior a inflação, apesar do salto do último ano.

### VARIAÇÃO PERCENTUAL DO PREÇO DAS PASSAGENS E ÓLEO DIESEL EM SÃO PAULO

ANO BASE: 2016




Fonte: SPTrans e ANP. O preço do combustível em São Paulo de 2017 foi estimado a partir do crescimento do preço médio anual no Brasil. Elaboração: ILAESE

Como podemos perceber, enquanto o preço médio do óleo diesel cresceu 69,79% desde 2006, as passagens cresceram 100%. Isto significa que a variação do preço dos combustíveis cresceu muito abaixo do preço das passagens e, na verdade, cresceu menos até que a inflação, não podendo, de modo algum, explicar o preço exorbitante das tarifas. No entanto, existe algo de verdadeiro nesse discurso.

De fato, a situação do transporte público no Brasil poderia ser outra se a Petrobras não tivesse sido entregue, em sua maior parte, ao capital privado, nacional e internacional; atendendo, hoje, os interesses da acumulação de capital por um grupo reduzido de acionistas e não os interesses da população. De nada vale explorar reservas consideráveis como o pré-sal, se os trabalhadores mesmos não po-

dem colher os frutos dessas riquezas. Para atender os interesses dos acionistas, os combustíveis produzidos pela Petrobras são vendidos pelo preço determinado pelo mercado internacional. Com isso, para a enorme maioria dos trabalhadores, a situação é como se o país não possuísse reservas e precisasse importar o combustível. Mesmo assim, como indicamos acima, se é verdade que o preço das passagens poderia ser infinitamente menor com uma Petrobras 100% estatal e controlada pelo e para os trabalhadores, este quadro, por si só, não explica o motivo de tarifas tão elevadas.

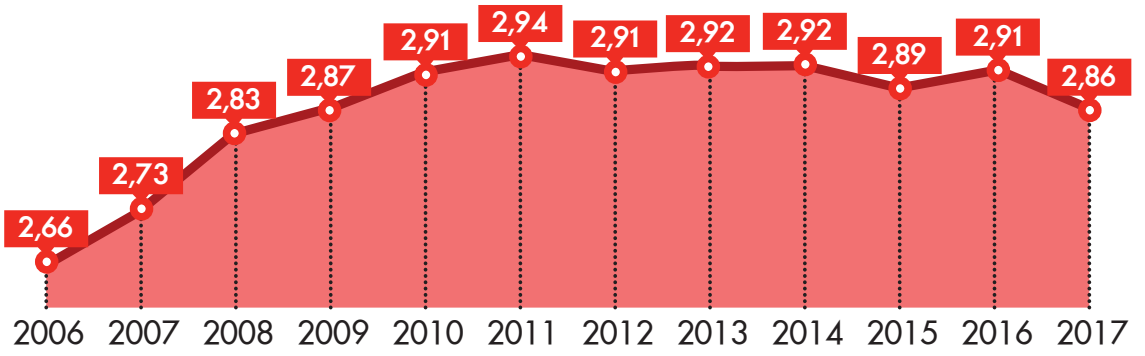
Uma outra possibilidade seria avaliar se a razão de custos tão levados da tarifas fosse em função da melhoria nos serviços, um transporte mais rápido, de melhor qualidade. É o que analisaremos no próximo item.

# 4 Serviço de má qualidade e trabalho intenso

Em função da queda na taxa de natalidade brasileira, o país passa pelo que chamamos de giro populacional. Ou seja, existe uma redução absoluta do número de pessoas que, nessa última década, ingressaram na idade aptar para o trabalho. Esse cenário implica em uma redução real no número de passageiros. Como se sabe, este giro populacional vem sendo usado pelo governo no sentido de justificar a reforma da previdência, com o argumento do envelhecimento da população. Pois bem, o que o governo não diz é que este mesmo fenômeno tende a facilitar outros domínios da economia, como é o caso do transporte e da educação. Isto porque a tendência (em função do giro populacional) é reduzir a demanda por esses serviços. É exatamente este processo que vem ocorrendo em São Paulo, o número de passageiros está estagnada, com uma leve tendência de queda, desde 2010. É o que indicamos no gráfico que se segue:

## NÚMERO TOTAL DE PASSAGEIROS NO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DE SÃO PAULO

EM MILHÕES DE PASSAGEIROS

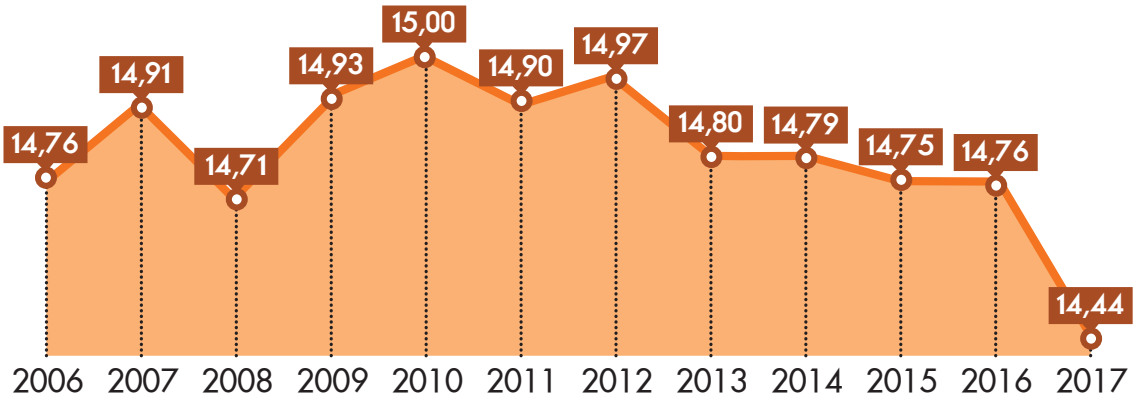



Fonte: SPTrans. Elaboração: ILAESE

Como se vê, desde 2011, quando atingiu um pico de 2,94 bilhões de passageiros, o sistema de transporte público vem recebendo um número mais ou menos constante de passageiro. Trata-se de uma situação ideal para a melhoria do sistema. No entanto, quando analisamos o número da frota de veículos, a realidade se mostra diferente.

## FROTA DE ÔNIBUS DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO

EM NÚMERO DE MIL VEÍCULOS

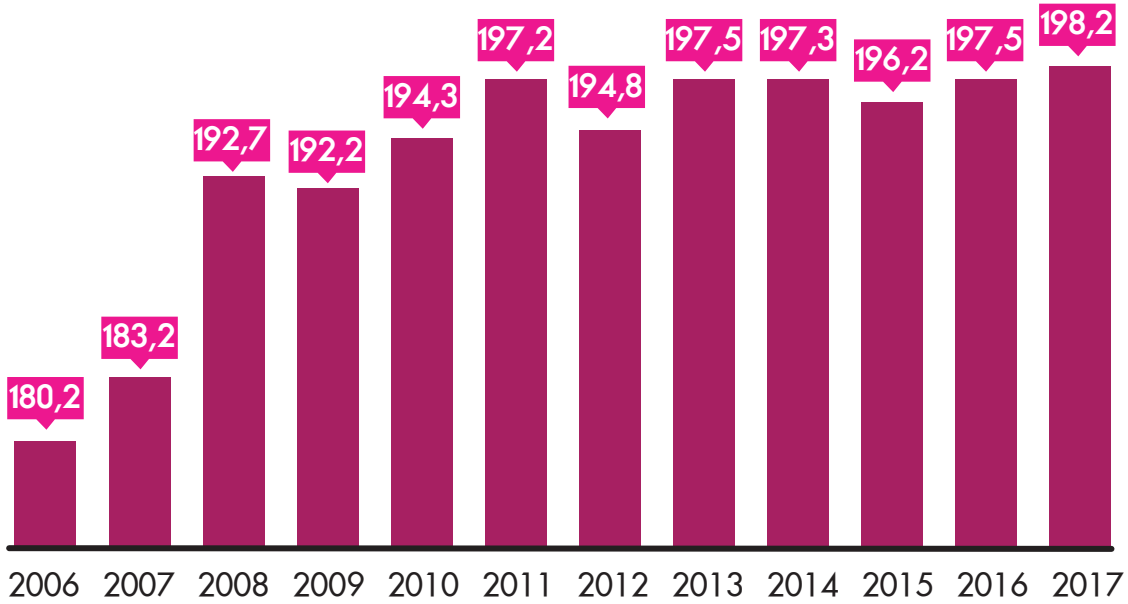



Fonte: SPTrans. Elaboração: ILAESE

Se o número total de passageiro permanece estagnado, com uma leve tendência de queda, a frota de ônibus, por seu turno, apresenta uma queda constante desde 2012. Na verdade, o número total da frota só foi menor que o índice atual em 2005, ou seja, 12 anos antes. Não sem razão, temos um crescimento continuado do número médio de passageiro por unidade da frota, como indicamos abaixo:

## MÉDIA DE PASSAGEIROS ANUAIS POR UNIDADE DA FROTA

EM NÚMERO DE MIL PASSAGEIROS

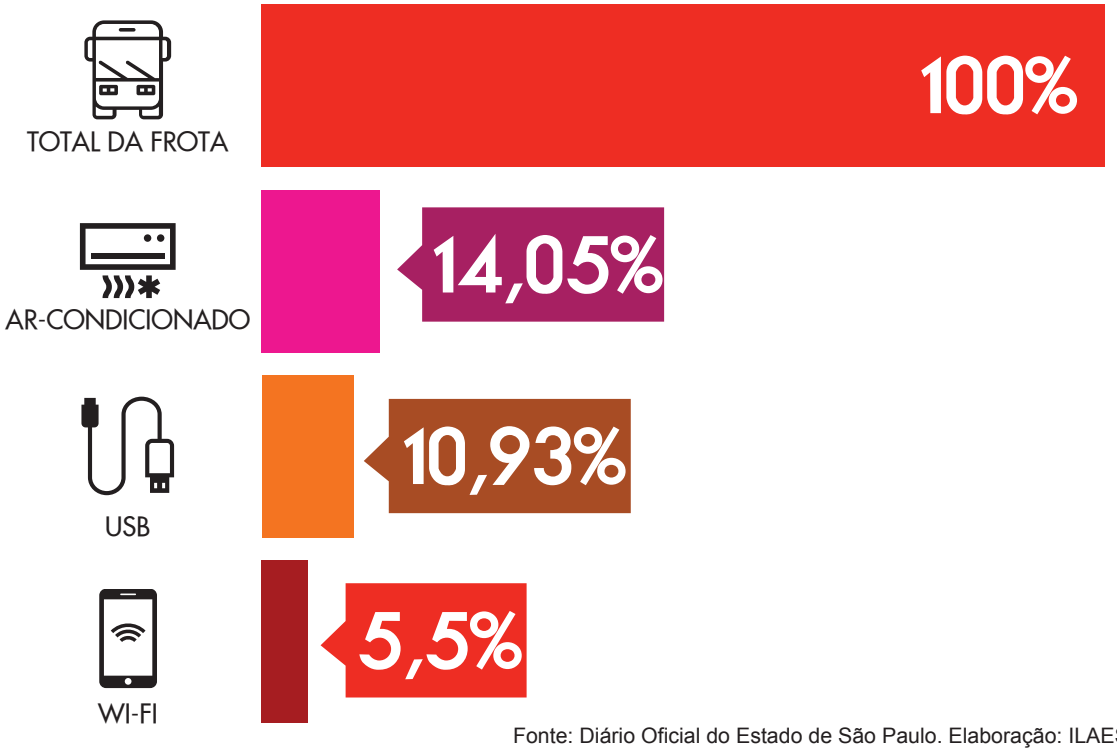



Fonte: SPTrans. Elaboração: ILAESE

Estes números indicam que, apesar da estagnação no número de passageiros, o serviço de transporte coletivo de São Paulo tem a tendência de ônibus mais cheios e um número mais reduzido de linhas. O número médio de passageiros por unidade da frota atingiu o valor mais elevado da história justamente em 2017.

## Média de passageiros por unidade da frota cresce de maneira continua desde 2006

Na contramão desses números, a prefeitura vem alardeando a melhoria qualitativa da frota com a inserção de itens de conforto. Novamente, trata-se um argumento frágil. Todos os ônibus produzidos atualmente vêm com itens de conforto como Ar-Condicionado e USB. O que antes era um item de conforto específico para ônibus executivos, se generalizou para o conjunto dos veículos na grande maioria das montadoras. Ainda assim, o avanço de itens de conforto na frota de ônibus atualmente em uso no transporte coletivo de São Paulo é modestíssimo, com indica o gráfico abaixo:




Fonte: Diário Oficial do Estado de São Paulo. Elaboração: ILAESE

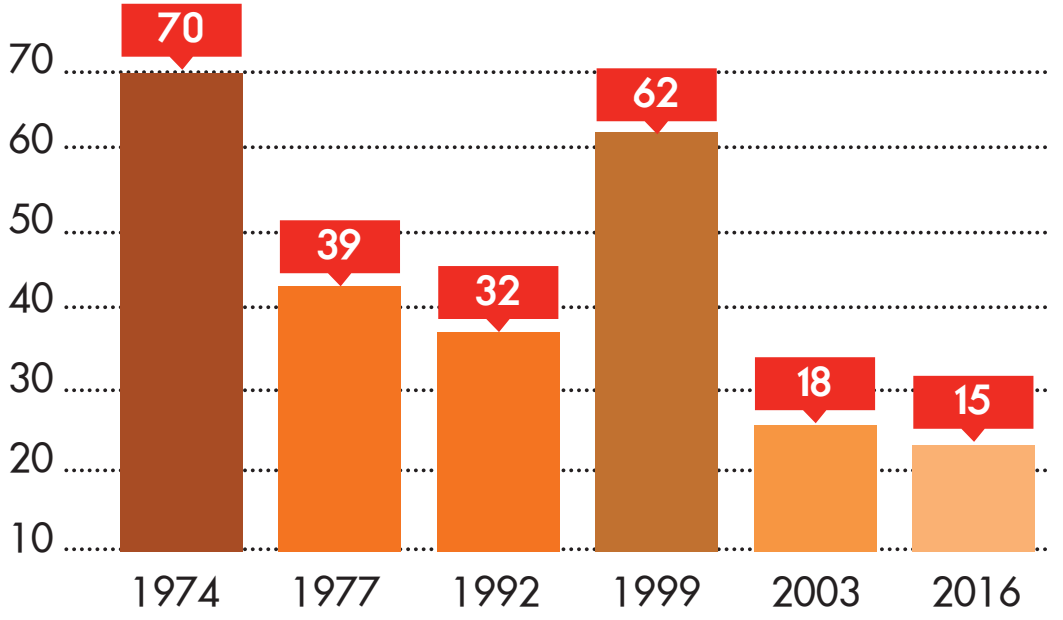
Ora, apenas 14% dos ônibus possuem Ar Condicionado e os demais itens estão em proporção ainda menor. Estes índices, além de representar uma condição quase insalubre para os usuários, em veículos quase sempre abarrotados, significa condições de trabalho mais degradadas para os cobradores e motoristas empregados pelo sistema.

# 5 O domínio da iniciativa privada: concentração e centralização dos transportes nas mãos de poucos

O cenário atual do transporte coletivo de São Paulo não surgiu do nada. Corresponde a um longo processo em que a iniciativa privada assumiu pouco a pouco o controle total do setor. Mas não somente isso: com um número cada vez mais reduzido de empresas. Até 1993, embora não operasse em regime de exclusividade, parte expressiva do transporte coletivo era realizado pela Companhia Municipal de Transportes Coletivos (CMTC). Desde o final dos anos de 1970 uma série de Leis e licitações desmantelaram paulatinamente a CMTC e concentraram nas mãos de uns poucos empresários todo o sistema de transporte de São Paulo.

Indicamos, abaixo o forte processo de centralização de capital do sistema de transportes em São Paulo.

## TOTAL DE EMPRESAS DE TRANSPORTES COLETIVO EM SÃO PAULO ENTRE 1974 E 2016




Fonte:SPTrans e Itacarambi. Elaboração: ILAESE

Esta oscilação no número de empresas, que em 1990 chegou a atingir 62, próximo do patamar de 1974, na verdade encerra medidas conscientes e bem pensadas tendo em vista a completa privatização e centralização do serviço de transporte coletivo em São Paulo. Citamos abaixo apenas os momentos mais relevantes deste longo e premeditado processo de privatização dos serviços de transporte em São Paulo. Momentos esses, fundamentais para entendermos o quadro atual.

**1960:** Em 1960, na gestão do prefeito Ademar de Barros, foram criadas de uma só vez 52 empresas. Como indica o estudo já citado de Itacarambi: "as empresas que recebiam as cartas de concessão[em 1960] não possuíam registros e nem ônibus. Empresas "formadas do nada" ,como diz o estudo da COPLAN". Mais adiante, o estudo reafirma: "a criação dessas 52 empresas, muitas delas formadas do nada", com a entrada em operação de 1.575 'carros novos, dá-nos uma ideia da força com que se investiu para destruição da CMTC e do volume de negociatas envolvidas no fato". Nesse ano, a CMTC sofreu um primeiro golpe que jamais iria se recuperar: um terço das linhas operadas por ela foram entregues a iniciativa privada.

**1974:** Nesse ano tivemos o ápice de empresas privadas no setor. No entanto, as principais linhas eram operadas exclusivamente pela CMTC e as empresas privadas dividiam entre si uma série de linhas locais e periféricas.

**1977:** Lei 8.579 de 1977 dividiu a cidade em 23 áreas de operação passiveis de concessão a uma única empresa ou Consórcio. Esta política de reorganização das linhas levou a uma forte redução no total de empresas privadas. No entanto, isto não significa que o setor privado perdeu força, ao contrário, a regulamentação permitiu a centralização das linhas em um número mais reduzido de empresas. Mas não somente isso, com esta Lei a CMTC perdeu a exclusividade de exploração em qualquer área. Era o início do desmonte da Companhia Municipal de Transportes Coletivos. Com isso, as linhas operadas pela CMTC passaram a captar menos passageiros e realizar trajetos longos, tornando-se deficitária. É a clássica estratégia de desmantelar para privatizar, jogando o ônus para o setor público e, ao mesmo tempo, deixando o bônus para o setor privado.

**1993:** Enfim, temos a privatização e terceirização das linhas e garagens públicas da CMTC. Este processo já foi tentado no governo de Luiza Erundina do PT, mas foi de fato consumado no governo Paulo Maluf (1993-1996). As garagens anteriormente pertencentes a empresa municipal foram vendidas ou alugadas ao setor privado, viabilizando-os. É o desmantelamento da CMTC que produziu um novo surto de empresas privadas que passaram, desde então, a disputar seu legado. Importante notar que a privatização não foi acompanhada por nenhuma medida que visasse reorganizar o sistema de transporte da cidade, mas apenas transferir para o setor privado a empresa pública já bastante desmantelada, mas com um patrimônio significativo.

**2003:** Por fim, no governo petista de Marta Suplicy foram realizadas licitações regulamentadas pela lei do Sistema Interligado. Todo o sistema de transportes de São Paulo foi dividido em 8 áreas, cada uma concedida a um consórcio. Com isso, em 2003 restaram unicamente 18 empresas. Em 2017 apenas 15, o mais baixo valor da série histórica.

# A privatização completa do sistema de transporte coletivo de São Paulo foi produto de medidas conscientes que se desenvolveram desde, pelo menos, 1960

Em resumo, a lei de 1977 centralizou o capital em um número mais reduzido de empresas e relegou a CMTC, sem exclusividade e pouco rentável, para o setor privado. Em 1993, ela foi privatizada e o bolo distribuído para um grupo mais amplos de empresas. Por fim, a Lei do sistema Interligado de 2003 reduziu a exploração do transporte coletivo em São Paulo a 8 consórcios, com áreas exclusivas, distribuídos nas atuais 15 empresas.

Dito isso, claro está que quem paga a conta do transporte são os próprios trabalhadores que dia após dia arcam com uma tarifa exorbitante por um serviço de má qualidade e superlotado e quem recebe a fatura é um reduzido grupo de 15 empresas.

Vejamos abaixo o seleto grupo de empresas remanescentes nas 8 áreas exclusivas de operação garantidas pela lei de 2003.

| ÁREA | EMPRESA | PORTE |
|---|---|---|
| 2 | Sambaiba | Grande |
| 1 | Sta. Brígida | Grande |
| 5 | Via Sul | Grande |
| 6 | VIP | Grande |
| 4 | Ambiental | Médio |
| 7 | Campo Belo | Médio |
| 6 | Cidade Dutra | Médio |
| 4 | Express | Médio |
| 1 e 8 | Gato Preto | Médio |
| 7 | Gatusa | Médio |
| 6 | MobiBrasil | Médio |
| 7 | Transkuba | Médio |
| 8 | Transpass | Médio |
| 6 | Tupi | Médio |
| 3 | Expandir | Médio |

Fonte: SPTrans. Elaboração: ILAESE

Assim, o sistema de ônibus municipais de São Paulo é formado por um conjunto de quase 1.340 linhas, com uma média de quase 10 milhões de embarques de passageiros nos dias úteis, cobrindo uma malha viária de 4.350 quilômetros. As linhas municipais de São Paulo são operadas integralmente por empresas privadas com contratos sob o regime de concessão ou prestação de serviço. O planejamento, a gestão, a fiscalização e o controle dos serviços são atribuições da SPTrans, empresa vinculada à SMT – Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes.

Nesse novo sistema, o papel da SPTrans é predominantemente garantir os lucros e o curso normal no funcionamento das empresas privadas. É aí que entra os subsídios.

Vejamos agora como os recursos pagos pelos trabalhadores por meio das tarifas, se distribuem entre o conjunto das empresas do setor.

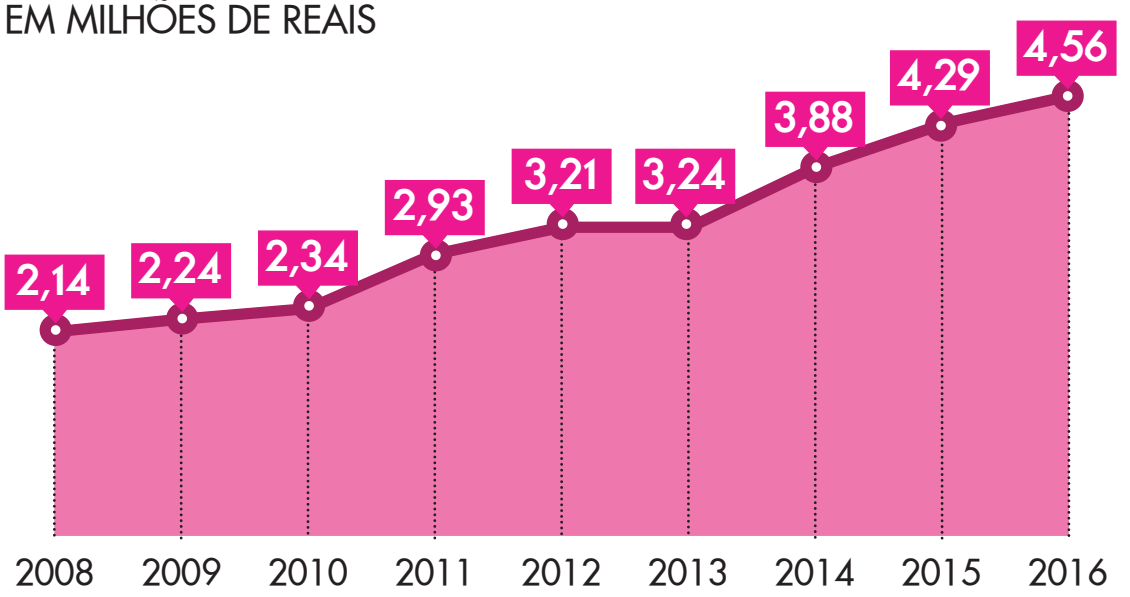
# 6 A riqueza acumulada pelas empresas de ônibus

Como vimos, os subsídios estatais são muito baixos comparados com outros municípios do mundo que possuem um bom sistema de transporte coletivo. Associado a isto, temos um sistema de má qualidade, cuja evolução no preço das tarifas cresceram muito mais que a inflação nas últimas duas décadas. Esse recursos, pagos pelo trabalhador paulistano, tem um destino certo: as empresas privadas cada vez mais centralizadas e concentradas.

A primeira evidência disso é que a arrecadação total das 14 empresas analisadas, nos últimos 10 anos, cresceram muito mais que a inflação. Somente em 2016, estas 14 empresas que integram o sistema, arrecadaram mais de 4,5 bilhões de reais, valor superior ao montante investido em transporte pela prefeitura de São Paulo. Indicamos abaixo a arrecadação total delas:

## RECEITA CORRENTE LÍQUIDA DO CONJUNTO DAS EMPRESAS DE ÔNIBUS DE TRANSPORTE COLETIVO

EM MILHÕES DE REAIS



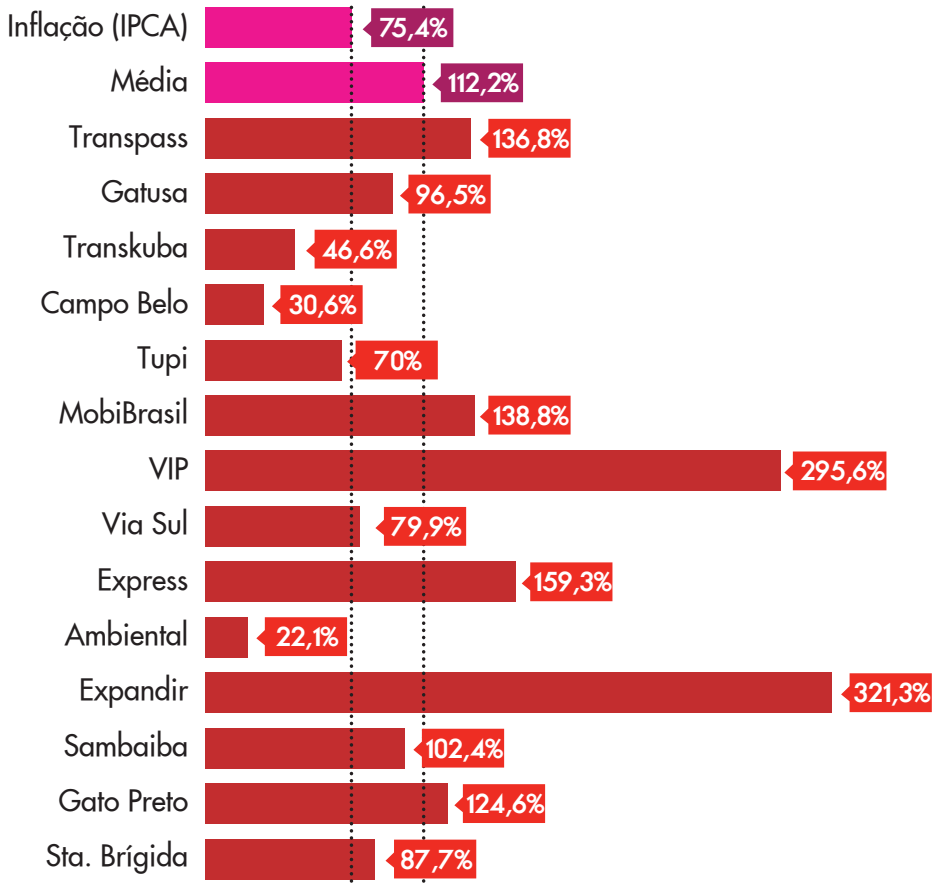

Fonte: Relatórios inidividuais e anuais das empresas divulgados pela SPTrans. Elaboração: ILAESE

Como podemos ver, a receita corrente líquida destas empresas de ônibus mais que dobraram entre 2008 e 2016, um crescimento de 112,3% sobre uma inflação acumulada no período de 75,5% (IPCA). O crescimento exorbitante das tarifas escoam, portanto, para o caixa das empresas privadas de ônibus.

**Em média, a Receita Corrente Líquida das empresas de ônibus mais que dobraram em 9 anos, crescimento superior a inflação**

Este crescimento, no período considerado, está assim distribuído entre as 14 empresas analisadas:

## CRESCIMENTO DA RECEITA CORRENTE LÍQUIDA ENTRE 2008 E 2016




Fonte: Relatórios inidividuais e anuais das empresas divulgados pela SPTrans. Elaboração: ILAESE

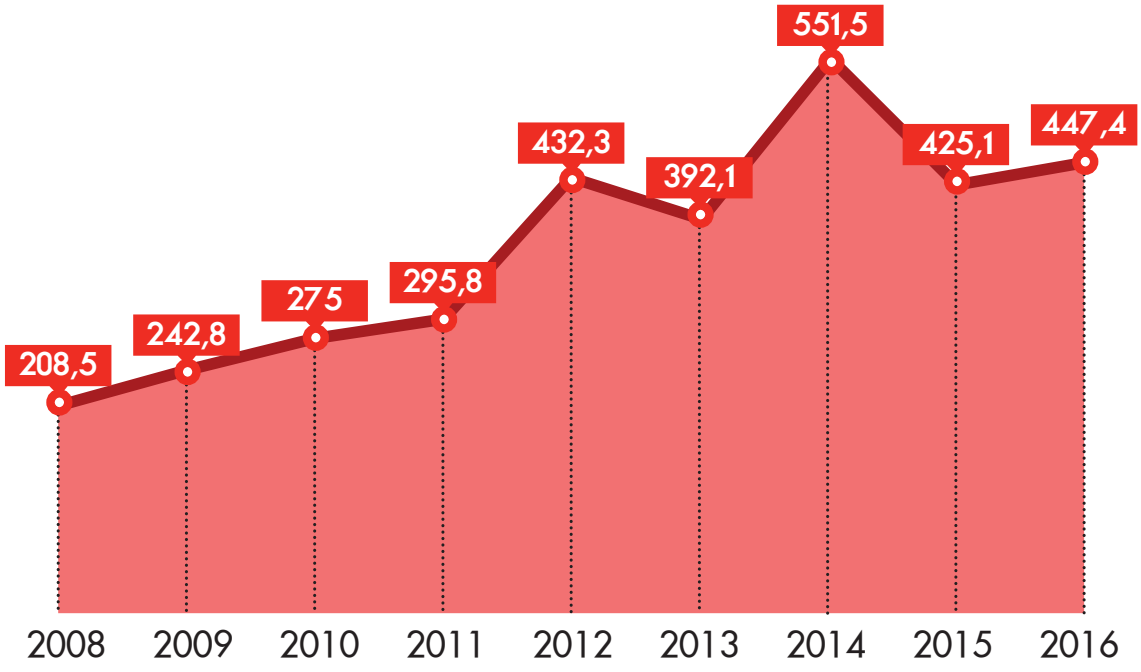
Importante notar que todas empresas classificadas como de Grande Porte, com uma Receita Corrente Líquida que oscilou entre 400 e 930 milhões de reais em 2016, cresceram acima da inflação. O destaque entre estas gigantes é, com certeza, a VIP Transportes, com um crescimento de Receita de quase 300% no período considerado sobre uma inflação de 75%.

No entanto, os números mais alarmantes são aqueles do Lucro Bruto. Muitas vezes, em seus relatórios e no comunicados a imprensa, a Prefeitura procura justificar o aumento das passagens usando outra variável: o lucro líquido. Trata-se de uma manobra. O lucro líquido não serve para nada quando o que está em questão é analisar comparativamente a evolução das finanças das empresas. Desconta-se, sobre o lucro líquido, todas as opções de investimentos da empresa, financiamento e assim por diante, de modo que uma empresa muito lucrativa pode aparecer com lucro líquido zero em função das opções de investimento que fez, como por exemplo a renovação da frota.

O lucro bruto mede exatamente o quanto a empresa ganhou descontando-se todas as despesas de operação do serviço: manutenção, remuneração dos trabalhadores, depreciação da frota etc. Quando olhamos o lucro bruto, portanto, as conclusões são ainda mais alarmantes do que aqueles indicadas pelo lucro líquido:

## LUCRO BRUTO DO CONJUNTO DAS EMPRESAS DE ÔNIBUS DE TRANSPORTE COLETIVO

EM MILHÕES DE REAIS



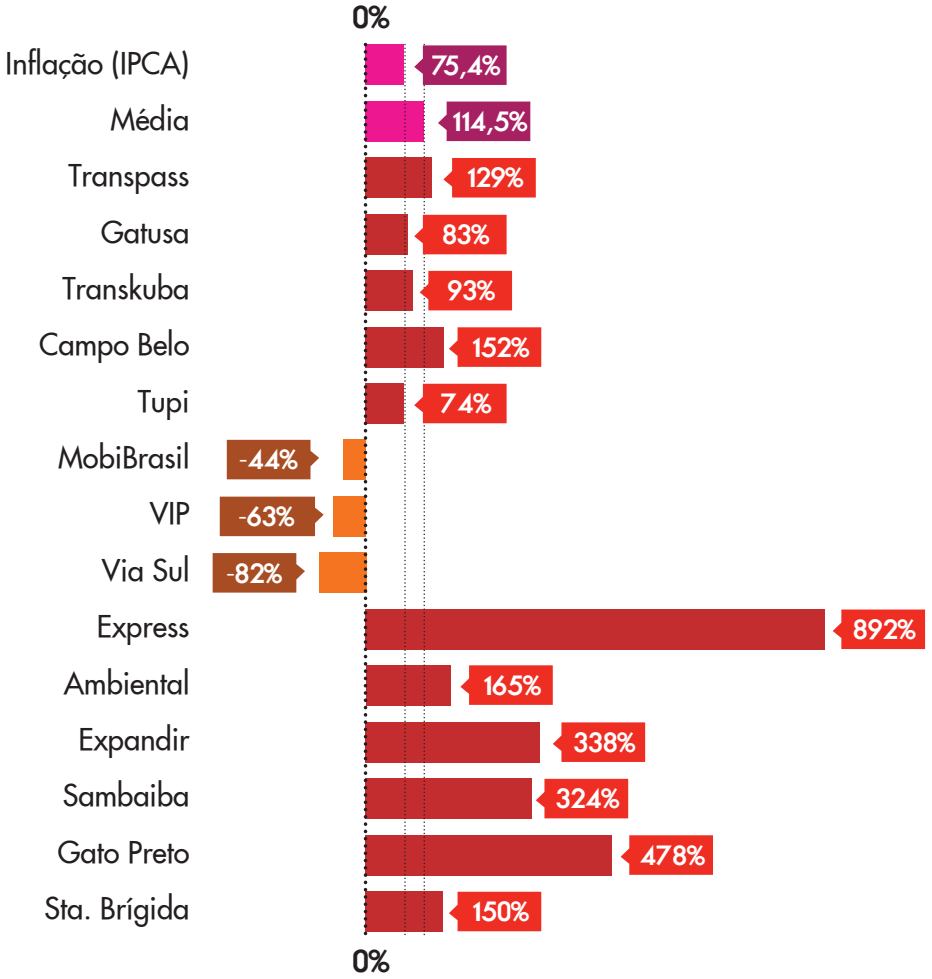

Fonte: Relatórios inidividuais e anuais das empresas divulgados pela SPTrans. Elaboração: ILAESE

Trata-se, como se nota, de rios de dinheiro que escorrem para o caixa das empresas privadas. Desde 2013, em seu conjunto, as 14 empresas analisadas lucram sempre mais do que 400 milhões de reais anuais. Esse valor é superior em grande escala ao subsídio destinado especificamente para as empresas de ônibus.

## Já faz 5 anos que as empresas de ônibus do sistema de transporte coletivo de São Paulo lucram cerca de meio bilhão de reais anuais

Vejamos como este lucro se distribui entre cada uma das empresas do setor:

### CRESCIMENTO DO LUCRO BRUTO ENTRE 2008 E 2016




Fonte: Relatórios inidividuais e anuais das empresas divulgados pela SPTrans. Elaboração: ILAESE

Importante notar que as empresas que apresentaram, no gráfico acima, um crescimento negativo no lucro bruto, não tiveram prejuízo. O que este gráfico indica é apenas que este lucro caiu no período considerado. Mas nenhuma delas teve prejuízo. Ao contrário, tiveram lucro bruto positivo entre 5 e 10 milhões de reais em 2016.

O que chama atenção é que a média de crescimento do lucro bruto foi ainda superior a das receitas entre 2008 e 2015: 114,5%, valor este, como já foi dito, sobre uma inflação de 75.5%. Algumas empresas tiveram um crescimento exorbitante: Express teve 892%. Gato Preto quase 500%. Expandir e Sambaíba mais de 300%.

Ora, diante desses números, claro está para onde vai valor os recursos pagos pelos trabalhadores. Mas não é somente isso. Estes números dão conta, também, da elevada exploração dos trabalhadores do setor.

Por um lado, verificamos uma enorme centralização de capital no setor, que passou de 62 empresas em 1999 para apenas 15 empresas atualmente. Por outro, as tarifas cresceram o dobro da inflação nestes últimos 20 anos. Some -se a isso cerca de meio bilhão de reais que lucram o conjunto de empresas do setor. Tudo isso oculta a exploração dos trabalhadores. Motoristas e cobradores operam veículos cada vez mais abarrotados, recebendo salários e benefícios que de modo algum acompanham a evolução dos lucros e receitas de suas respectivas empresas.

Infelizmente, os relatórios anuais disponibilizados pelas empresas de ônibus do transporte coletivo de São Paulo são de péssima qualidade. Justamente para ocultar a exploração, esses relatórios não divulgam o número de trabalhadores e poucos são aqueles que, de forma intermitente, divulgam o quanto gastam com o pagamento de salários e benefícios dos trabalhadores rodoviários.

Mas existem alguns casos em que estes valores são divulgados, o que nos permite ter uma ideia do quadro geral. É o que veremos a seguir.

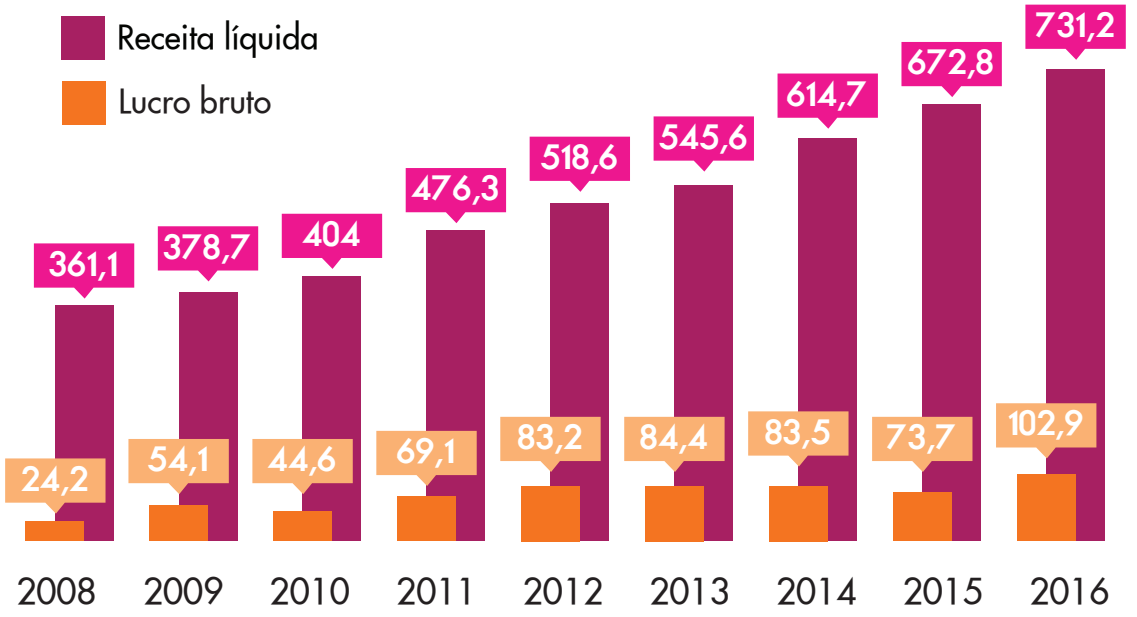
# 7 O caso da empresa Sambaiba

Apenas duas empresas divulgaram, nos últimos anos, o montante gasto para pagamento de salários e benefícios dos trabalhadores. Ainda assim, não divulgaram o total de trabalhadores rodoviários empregados e demitidos no período. Porém, é possível ter uma boa ideia do que ocorre nas demais empresas.

Analisemos, então, a empresa Sambaiba, a segunda maior empresa de ônibus que atua no transporte coletivo de São Paulo, com uma arrecadação de mais de 730 milhões de reais apenas em 2016. Vejamos, primeiramente, a evolução das receitas e lucros nesta empresa:

## RECEITAS CORRENTE LÍQUIDA E LUCROS NA SAMBAIBA ENTRE 2008 E 2016

EM MILHÕES DE REAIS

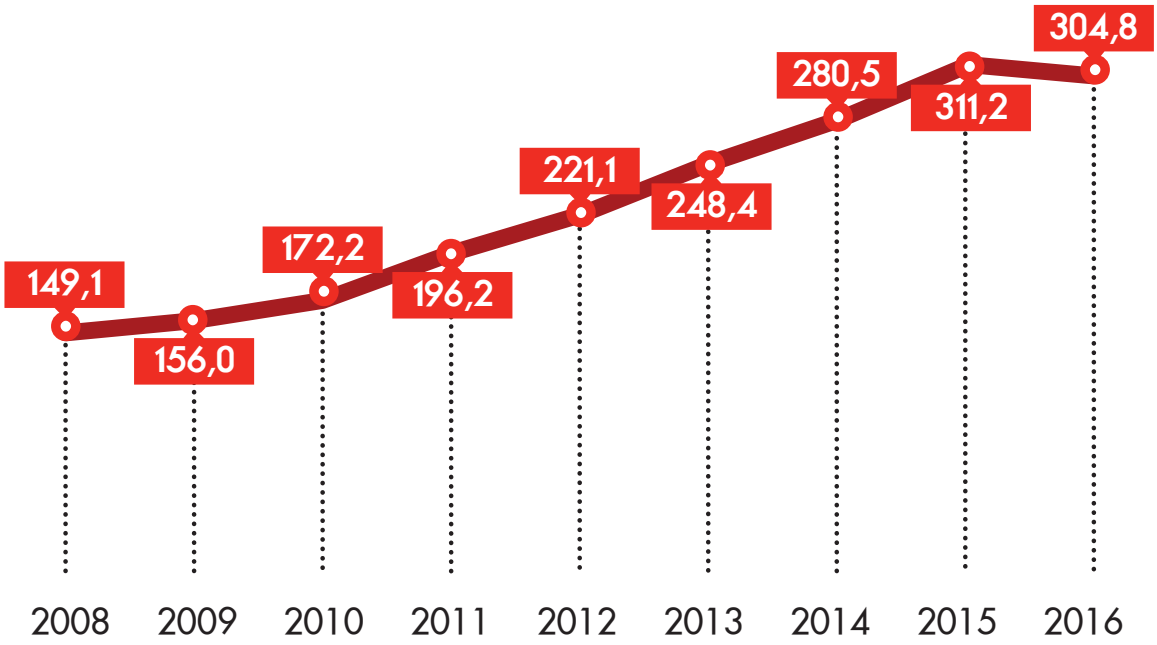



Fonte: Relatórios inidividuais e anuais das empresas divulgados pela SPTrans. Elaboração: ILAESE

Como podemos ver, a receita mais que dobrou no período em questão, enquanto os lucros multiplicaram por quatro. Vejamos, agora, o comportamento dos gastos da empresa com salários e benefícios.

## GASTOS COM PESSOAL E ENCARGOS NA SAMBAIBA ENTRE 2008 E 2016

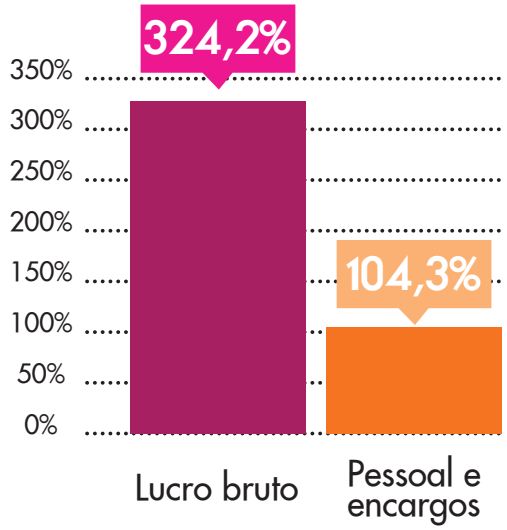
EM MILHÕES DE REAIS




Fonte: Relatórios inidividuais e anuais das empresas divulgados pela SPTrans. Elaboração: ILAESE

Esses números podem parecer elevados, já que englobam quase metade da receita corrente líquida da empresa. Mas não é o caso. O transporte enquanto uma atividade que não produz diretamente mercadorias, tem a maior fatia de seus gastos justamente com pessoal, sendo o restante dividido entre manutenção, combustível e depreciação da frota. Observemos que os gastos com pessoal reduziram entre 2015 e 2016 em mais de 5 milhões de reais e, de fato, o crescimento do gasto com pessoal nem de longe acompanha a evolução do lucro da empresa:

### VARIAÇÃO ENTRE 2008 E 2016

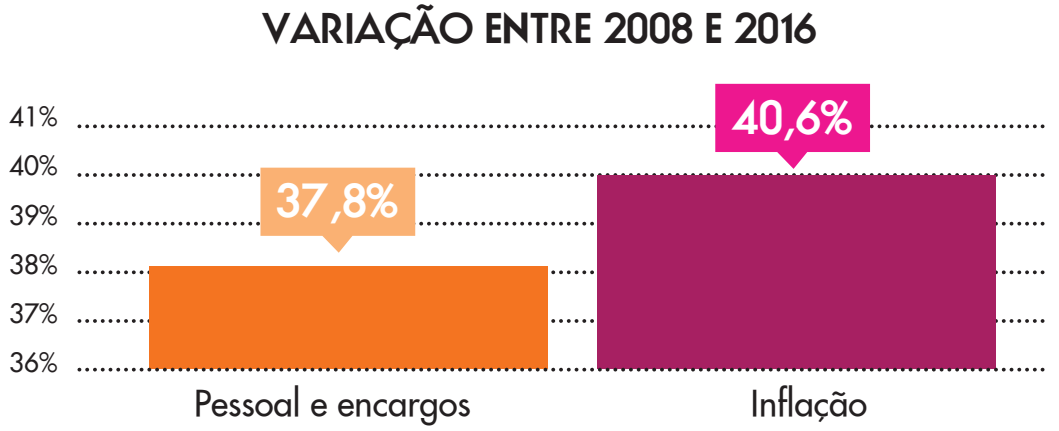



Fonte: Relatórios inidividuais e anuais das empresas divulgados pela SPTrans. Elaboração: ILAESE

Como podemos ver, no período considerado, o lucro bruto cresceu 324,2% enquanto os gastos com os trabalhadores do setor cresceram apenas 104,4%. Ou seja, o lucro cresceu 3 vezes mais que a remuneração dos trabalhadores. Isto, sem levar em conta que o número de trabalhadores do setor pode muito bem ter se ampliado entre 2008 e 2016, já que nesse longo período tivemos um elevado crescimento da demanda. Com isso, esses 104% não representam aumento real dos rendimentos dos trabalhadores, acima, portanto, da inflação, mas representa, em grande parte, um valor distribuído entre mais trabalhadores sem qualquer aumento real.

## Na Sambaiba os lucros cresceram 3 vezes mais que os salários nos últimos 9 anos

Tanto é assim que, se considerarmos os 5 últimos anos, os gastos da Sambaiba com pessoal e encargos cresceram menos que a inflação acumulada no período:




Fonte: Relatórios inidividuais e anuais das empresas divulgados pela SPTrans. Elaboração: ILAESE

Certamente, este caso é apenas um exemplo ilustrativo do que se passa no conjunto das empresas privadas que atuam no setor. Tanto é assim que os lucros, como vimos, possuem uma tendência de crescimento superior a inflação, acompanhando o crescimento das passagens.

Os dados gerais do trabalhadores do setor na região confirmam este diagnóstico. É o que veremos o item que se segue.

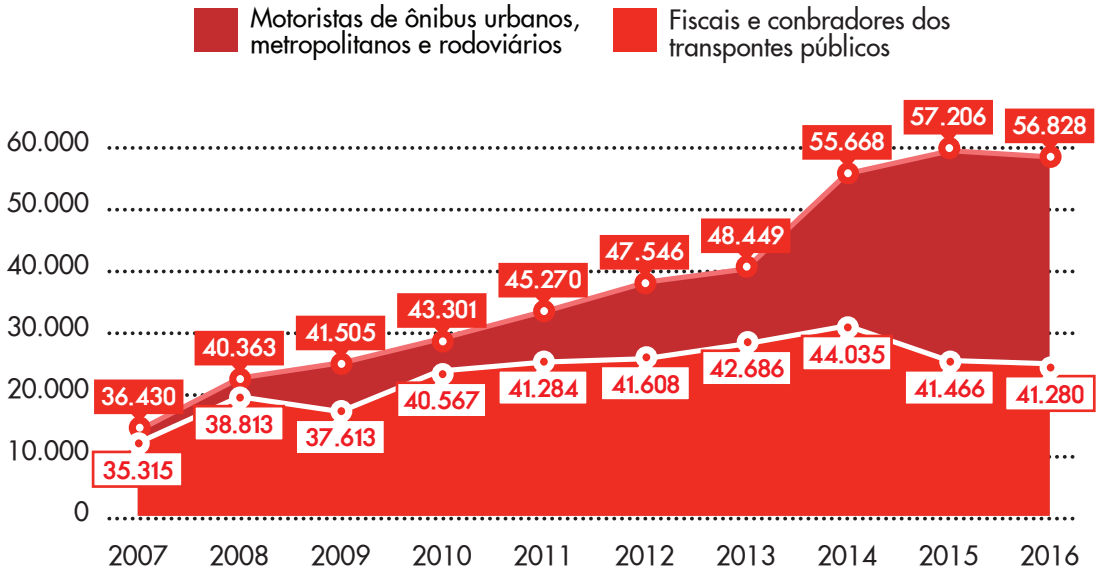
# 8 Precarização dos trabalhadores rodoviários

Se os dados individuais das empresas de ônibus integradas ao sistema de transporte coletivo de São Paulo ocultam a situação real dos trabalhadores que empregam e são responsáveis pela execução de todos os serviços oferecidos à população, podemos ter um vislumbre da situação geral por meio dos dados disponibilizados pela RAIS-MTE que abarcam toda zona metropolitana da cidade de São Paulo.

Nesses dados, os trabalhadores rodoviários podem ser encontrados em duas "famílias ocupacionais", conforme a divisão entre setor, subsetor e família ocupacional empregada pelo IBGE e utilizada pela RAIS. Estas famílias ocupacionais são: "Motoristas de ônibus urbanos, metropolitanos e rodoviários" e "Fiscais e cobradores dos transportes públicos".

O primeiro aspecto explicitado por esses dados é o número de trabalhadores empregados em cada uma dessas famílias ocupacionais. Vejamos:

## TOTAL DE TRABALHADORES RODOVIÁRIOS EMPREGADOS NA ZONA METROPOLITANA DE SÃO PAULO



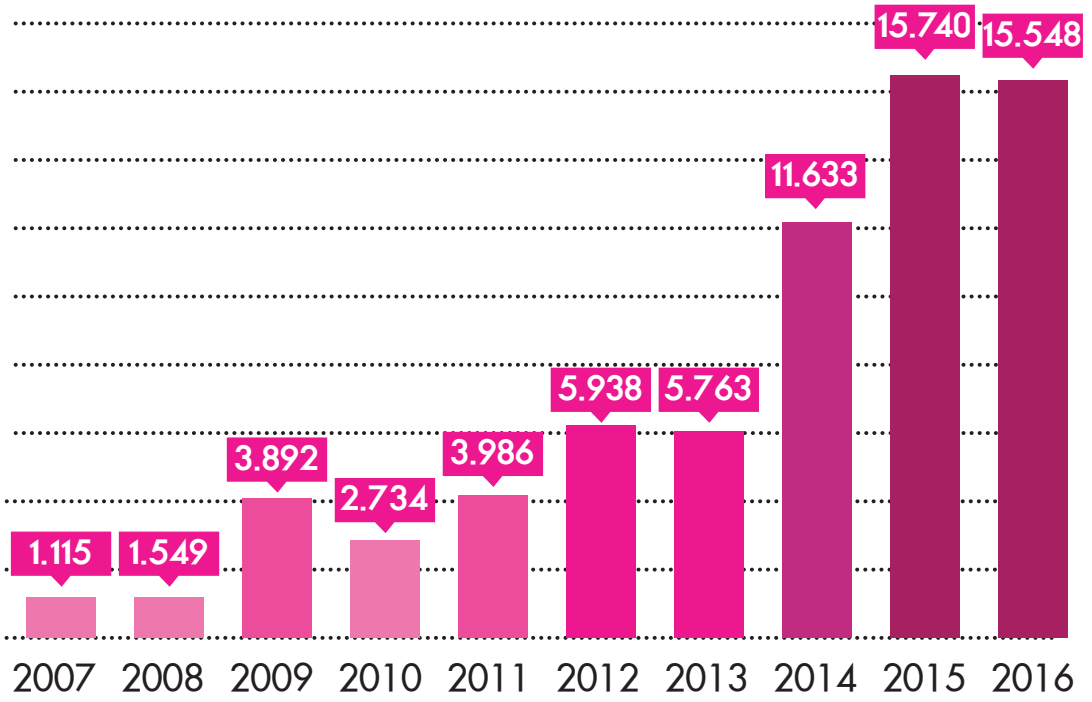

Fonte: RAIS-MTE. Elaboração: ILAESE

Esses dados revelam vários aspectos importantes. O primeiro deles é que, como sempre, os proprietários das empresas de ônibus, descontam a crise sobre os trabalhadores. Após um crescimento constante do número de trabalhadores empregados entre 2007 e 2014, verificamos um número considerável de demissões a partir de 2014. Foram demitidos quase 3 mil cobradores entre 2014 e 2016 e cerca de 400 motoristas de ônibus urbanos entre 2015 e 2016.

No entanto, outro aspecto que esses dados revelam é a redução paulatina do número de cobradores em relação ao número de motoristas. Esse fato revela, na zona metropolitana de São Paulo, um mecanismo corrente entre as empresas de ônibus Brasil afora: o aumento da intensidade e, por isso mesmo, da precarização do trabalho por meio da retirada dos cobradores fazendo com que os motoristas passem a assumir, simultaneamente, as duas funções. Regra geral, esse mecanismo tem se propagado nas linhas locais com ônibus de menor porte em todo o país e, em São Paulo, os dados indicam que a situação não é diferente.

Vejamos abaixo, o abismo entre o total d motoristas de ônibus urbanos e cobradores, abismo esse maior a cada ano:

## DIFERENÇA ENTRE O TOTAL DE MOTORISTAS DE ÔNIBUS E COBRADORES




Como se vê, em 2007, esta diferença era de apenas 1.115 trabalhadores. O número total entre motoristas e cobradores era muito parecido nesse ano, o que aponta para uma tendência de um motorista e um cobrador para cada ônibus em operação. No entanto, em 2016, essa diferença saltou para mais de 15 mil trabalhadores, ou seja, mais que 15 mil motoristas de ônibus empregados em relação ao total de cobradores. Essa redução generalizada no número de cobradores foi mais expressiva nos anos que abarcam o governo de Fernando Haddad do PT, quando a diferença entre o total de cobradores e motoristas cresceu mais de três vezes.

## A diferença entre o total de motoristas e cobradores aumento de 1.115 para mais de 15 mil em 10 anos. A diferença se ampliou de forma mais significativa nos anos da administração de Fernando Haddad (PT)

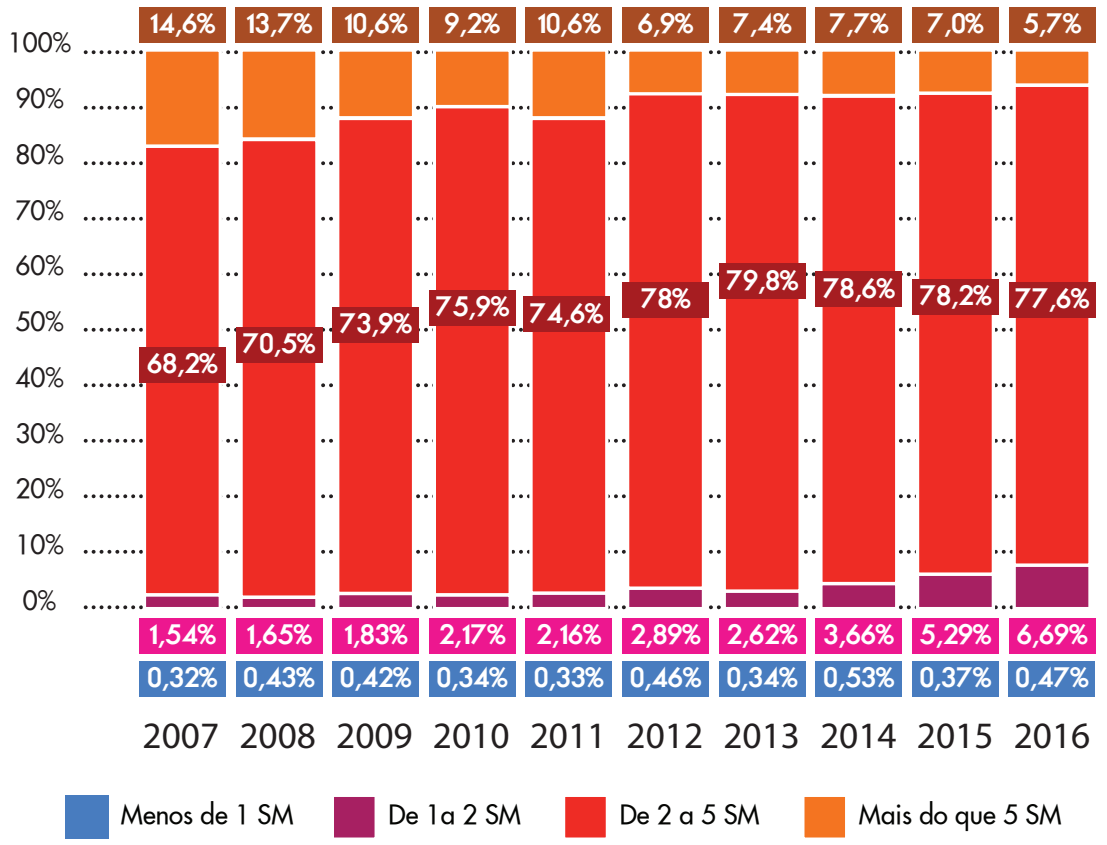
Além do preço das passagens, é exatamente esse tipo de mecanismo que permite um salto no lucro das empresas privadas. Ao mesmo tempo, esse mecanismo eleva a demissão e aumenta a intensidade do trabalho dos que estão na ativa, fazendo surgir as doenças do trabalho que literalmente se proliferaram em nossos dias.

No entanto, as demissões com a crise econômica e a precarização das condições de trabalho não são os únicos fatores que afetam aos trabalhadores rodoviários, os dados apontam, também, para uma queda considerável em seus rendimentos.

Indicamos nos gráficos abaixo a variação dos rendimentos de motoristas e cobradores nos últimos 10 anos, medidos em total de salários mínimo recebidos:

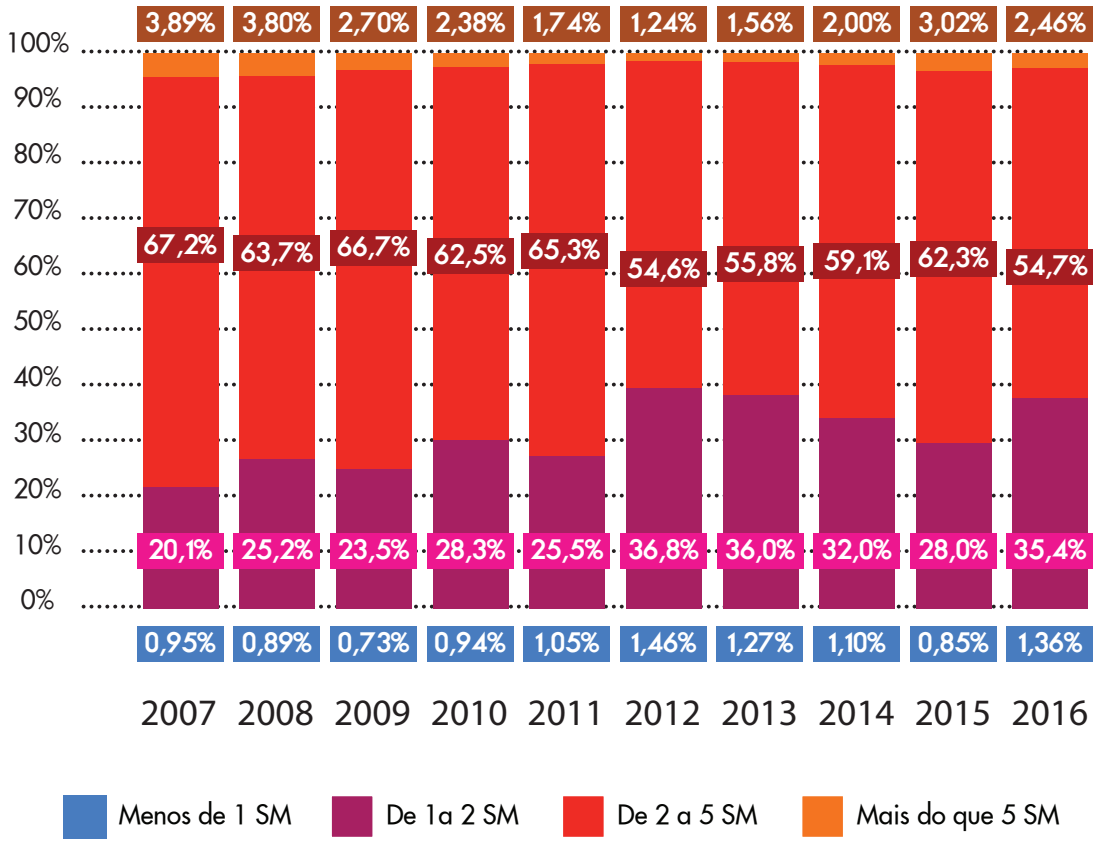
### REMUNERAÇÃO DOS MOTORISTAS DE ÔNIBUS

Em salários mínimos (SM)



# REMUNERAÇÃO DOS COBRADORES DE ÔNIBUS

Em salários mínimos (SM)




Esses dados apontam para um fato consumado: a redução dos salários e benefícios recebidos pelo conjunto dos trabalhadores rodoviários. No caso dos motoristas, cerca de 15% recebiam mais de 5 salários mínimos em 2007, em 2016 essa fatia decaiu para pouco mais de 5%. No mesmo sentido, ampliou de 1,5% para 6,69% a fatia de motoristas de ônibus que recebem entre 1 e 2 salários mínimos.

**A remuneração de motoristas e cobradores caem de forma continuada há mais de 10 anos**

Entre os cobradores o salário é ainda mais rebaixado e sofreu a mesma tendência de queda. De 2007 para 2016 a fatia dos cobradores que recebem entre 1 e 2 salários mínimos saltou de 20% para mais de 25%, enquanto a fatia dos que recebiam entre 2 e 5 salários caiu de 67% para 55%.

Como se vê, a precarização dos trabalhadores rodoviários é um fato inquestionável e se manifesta em vários aspectos analisados no curso desse estudo, os quais resumimos abaixo:

- Aumento do número de passageiros em relação a frota disponível, ou seja, ônibus mais cheios com trabalho mais intenso.
- Os dados apontam para a elevação da fatia de veículos que operam apenas com motorista e sem cobrador.
- Demissões no setor após a crise de 2014.
- Tendência histórica de redução na remuneração quando esta é medida em termos de salários mínimos.

# 9 Qual o caminho deve seguir os trabalhadores rodoviários?

• Apesar de ser considerado um serviço essencial, o transporte público não é tomado como um direito real da população, mas tão somente um serviço a ser entregue às concessionárias e grandes empresas. Como a finalidade dessas empresas é a acumulação de capital, precarizam o serviço e rebaixam os salários de seus funcionários, expondo-os ainda a jornadas de trabalho extenuantes e péssimas condições. As grandes empresas contam ainda com volumosos subsídios dos governos que, junto com as altas tarifas, transformam o transporte num lucrativo negócio. Serviço essencial deve significar, nesse caso, que o sistema deve ser controlado pelos trabalhadores e usuários e não por um seleto grupo de empresários e governos financiados por esses últimos. Nesse sentido:

• Deve ser feita uma ampla campanha para impedir que ônibus operem sem cobradores, ainda que em redes locais.

• O sistema deve funcionar de modo a reduzir o número de passageiros por unidade da frota, garantindo um transporte mais confortável, além de reduzir a intensividade do trabalho para o conjunto dos trabalhadores rodoviários.

• O aumento real e benefícios trabalhistas não podem ser desculpa para a ampliação das tarifas, tendo em vista a elevada margem de lucro das empresas privadas.

• Como vimos no curso deste estudo, o processo de privatização da CMTC está assentado em uma decisão consciente, atráves de concessões cedidas a empresas criadas do nada e um processo de desmantelamento para justificar sua venda. Esse processo levou a precarização dos serviços e dos salários dos trabalhadores rodoviários em um sistema orientado para o lucro e acumulação de capital. É necessário lutar pela reconstrução de uma empresa estatal de transporte, que integre, em um só sistema, todos os setores: rodoviário, ferroviário etc.. As 15 empresas que atualmente compõem o atual sistema devem ser integradas a esse sistema, garantindo o emprego dos atuais trabalhadores e, garantido também, um sistema de transporte voltado para o atendimento de uma necessidade essencial, controlado pelos usuários e pelos trabalhadores do setor.

• Nenhum dinheiro público para sistema privado. O atual sistema de subsídio tem por objetivo apenas viabilizar os negócios da iniciativa privada de modo a permitir os elevados lucros do setor. O dinheiro público não pode servir como garantidor dos negócios privados, mas ao atendimento das necessidades do conjunto da população.

• Para reverter a situação precária do transporte e acabar com o caos cotidiano no qual são submetidos milhões de pessoas, é preciso aumentar investimento do Estado. Segundo outro estudo que realizamos sobre a situação geral do transporte no Brasil seria necessário investir o equivalente a 2% do PIB em transporte público de massa, como, ônibus, trens e metrôs, para resolver de fato essa situação.

ILAESE

Instituto Latino-Americano de Estudos Sócioeconômicos

WWW.ILAESE.ORG.BR