

Capítulo 6

INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES EM GRANDES EVENTOS ESPORTIVOS: COPA DO MUNDO E OLIMPIADAS NO BRASIL

PAULO ROBERTO ALONSO VIEGAS¹

Introdução

O Brasil vive um momento muito especial na sua história. Os índices que denotam o crescimento do seu PIB têm sido expressivos, além de baixa taxa de desemprego e melhora nos indicadores de desenvolvimento social. A crise mundial ocorrida nos anos recentes, que abalou gravemente as principais economias do mundo, não abateu a economia brasileira, e o país atravessou esse período de forma equilibrada e com otimismo quanto ao futuro. O cenário da economia brasileira não é ignorado no exterior. Ele tem atraído a atenção da opinião pública e de importantes personalidades internacionais, que vão desde governantes, políticos e empresários a formadores de opinião e a grande mídia.

Muitos investidores externos têm difundido a ideia de que o Brasil está se tornando uma potência mundial – e um país bastante interessante para receber investimentos. Esses agentes destacam, entretanto, que o país requer alguns avanços para lhe permitir um fluxo de recurso mais intenso e estável. Dentre esses avanços, são citados de forma recorrente: a melhoria das condições de infraestrutura, notadamente nos segmentos de energia e transportes; a modernização do Poder Judiciário; a reorganização do Poder Legislativo; o combate à violência estabelecida em grandes centros urbanos; e a implementação de políticas públicas que incentivem a participação do setor privado no desenvolvimento social e econômico do país.

De qualquer forma, as mudanças podem ser percebidas no cotidiano, seja pela recorrente presença do país no noticiário da imprensa internacional, na maioria das vezes com conotação positiva sobre aspectos da economia e de conquistas sociais, ou pela intensa presença de empresários e executivos internacionais nos aeroportos brasileiros, que chegam em busca de novas oportunidades de negócio. Até a poderosa indústria cinematográfica de Hollywood, costumeiramente sintonizada com interesses internacionais, tem incluído o Brasil

¹ Mestre em Economia. Consultor Legislativo do Senado Federal.

como cenário de suas produções. Atletas brasileiros também têm aumentado a sua presença no exterior. Além da tradicional presença no futebol internacional, que muito se ampliou, atletas de outras modalidades de esporte, já disputam, por exemplo, a Liga Norte-Americana de Basquetebol (NBA), conquistam seguidos recordes internacionais na natação e galgam posições importantes no atletismo mundial, de uma forma não vista anteriormente.

Ainda, no tocante ao esporte, lideranças internacionais do setor depositaram confiança no país para receber importantes eventos esportivos, tais como a “Copa das Confederações” de futebol, que ocorrerá em 2013, a Copa do Mundo de futebol, em 2014, a Copa América de Futebol, que, a princípio, está agendada pela Conmebol² para ser disputada no Brasil, em 2015, e as Olimpíadas do Rio de Janeiro, em 2016. Isso sem falar em eventos de menor apelo midiático, mas que também movimentam grandes fluxos de pessoas, como os Jogos Paraolímpicos, em 2016, e os Jogos Mundiais Militares, em 2011, ambos previstos para a cidade do Rio de Janeiro. Trata-se, portanto, de um calendário esportivo intenso, que abrange um período de seis anos (de 2011 a 2016) e que terá o Brasil, em especial o Rio de Janeiro, como importante polo das atenções do Brasil e do mundo.

1 Desafios e oportunidades dos grandes eventos esportivos

Os grandes eventos esportivos, além de divulgar a imagem do país no exterior, tendem a atrair um fluxo expressivo de turistas para o país-sede, dada a ampla divulgação jornalística de que gozam. A mídia televisiva, invariavelmente, promove o marketing local com muita intensidade, sendo capaz de transformar a percepção das pessoas em favor do evento divulgado e de aumentar o interesse pelas coisas do país e da cidade-sede, inclusive no tocante a possibilidades de investimentos e de negócios.

Conforme já mencionado, a cidade do Rio de Janeiro será o principal centro desses eventos. Além de receber jogos da Copa das Confederações e da Copa do Mundo, será a provável sede da Copa América e receberá os Jogos Mundiais Militares, os Jogos Olímpicos (Olimpíadas) e os Jogos Paraolímpicos. Dessa forma, a cidade deverá estar preparada para receber um fluxo de turistas que, muito provavelmente, jamais antes recebeu, e receberá jornalistas provenientes de diversas partes do mundo, grandes formadores de opinião, o que leva à necessidade do Rio de Janeiro oferecer, sobretudo, uma adequada infraestrutura de transportes e de telecomunicações.

² Confederação Sul-Americana de Futebol.

Os esforços requeridos da cidade do Rio de Janeiro pela realização desses eventos se somarão, certamente, àqueles necessários ao desenvolvimento da pujante indústria do petróleo presente em seu litoral. Em contrapartida, existe a oportunidade de atrair mais pessoas e mais negócios para o Estado do Rio de Janeiro, em especial, para sua capital.

A cidade do Rio de Janeiro viverá, portanto, um momento muito particular que oportuniza a recuperação de sua imagem, há tanto tempo arranhada em decorrência, especialmente, da violência que enfrenta, que muitas vezes é difundida pela mídia internacional. Não há dúvidas de que esse será um importante momento para o Rio de Janeiro se transformar e divulgar ao mundo uma imagem de cidade receptiva, atraente e organizada, em busca da reafirmação como centro turístico internacional e importante polo de negócios, em especial relacionados à indústria do petróleo e à prestação de serviços.

Uma vez que a organização dos eventos consiga transmitir ao mundo uma boa imagem do Rio em transformação, esse efeito tende a se expandir, e todo o Brasil será beneficiado com o sucesso dos eventos e com a boa divulgação no exterior. É uma oportunidade ímpar de se transmitir ao mundo a imagem de um país em franco desenvolvimento, rico em recursos e pleno de oportunidades de negócios.

Cabe destacar que uma boa imagem relacionada a um evento esportivo, construído com a presença maciça de público, passa por questões sobre conforto da rede de hotelaria, comércio, disponibilidade e facilidade de acesso a pontos turísticos e segurança da cidade. Além disso, equacionar gargalos relacionados à infraestrutura e serviços da cidade, sobretudo no setor de transporte urbano, é outro grande desafio das cidades-sede dos eventos. Viabilizar transporte público de modo organizado, que permita ao usuário disponibilidade, pontualidade, intercambialidade entre modais³ e facilidade de acesso às praças de esporte (onde serão disputadas as competições), é essencial, quando se pretende atender, com notório destaque, grandes e exigentes contingentes de pessoas.

Esse desafio não se resume ao Rio de Janeiro. Eventos como a Copa das Confederações e a Copa do Mundo serão realizados em outras capitais⁴, muitas das quais enfrentarão desafios no setor de transporte semelhantes aos da capital fluminense. Assim, os investimentos em infraestrutura urbana também deverão ser alvo de atenção das autoridades

³ Modal de transporte refere-se a cada tipo diferente de transporte usado para o deslocamento de pessoas e de mercadorias, como rodoviário, ferroviário e aéreo.

⁴ A programação da Copa do Mundo prevê jogos em Porto Alegre, Curitiba, Rio de Janeiro, São Paulo, Belo Horizonte, Brasília, Cuiabá, Recife, Salvador, Fortaleza, Manaus e Natal.

nas outras capitais em que ocorrerão os eventos esportivos. Essas cidades estão relacionadas no mapa apresentado a seguir:

Cidades-sede da Copa do Mundo



Fonte: sítio da Confederação brasileira de Futebol (CBF).

O fluxo interestadual de deslocamento de pessoas no Brasil também deverá sofrer expressivo aumento. Pessoas se deslocarão de uma cidade a outra e de um Estado a outro, o que demandará uma reorganização dos setores de transporte, especialmente dos segmentos rodoviário e aéreo. Essas questões carecem de uma discussão aprofundada por parte de autoridades das três esferas de governo, de cada um dos entes federados, sobretudo daqueles que, diretamente, serão afetados pelo aumento da demanda esportiva e turística.

É importante destacar que o setor de turismo é muito relevante nessa discussão. O seu sucesso compreende as facilidades de locomoção propiciadas pelo setor de transportes, um amplo sistema de informação ao turista, a conservação de atrações turísticas e de monumentos, além da já mencionada segurança. Assim, ações do setor público, em parceria com o setor privado, são bem-vindas, e devem ser planejadas e executadas de forma integrada, evitando a sobreposição de esforços e o desperdício de recursos.

É importante frisar que a infraestrutura de transportes é um elo fundamental para o sucesso do turismo, esteja esse associado ou não à presença de grandes eventos desportivos. O setor de transportes ganha especial relevo na realização desses megaeventos, pois dele depende o trânsito e a movimentação das pessoas que fazem a grandiosidade do espetáculo: os atletas, as suas comitivas, a imprensa e o público espectador. São essas pessoas que

motivam o intenso fluxo turístico-financeiro local em transações comerciais que decorrem dos grandes eventos desportivos.

Por todas essas questões, os desafios a serem enfrentados pelo Brasil, com destaque para a cidade do Rio de Janeiro, não são pequenos.

2 Os Grandes Eventos Esportivos no Brasil

Conforme já comentado, o Brasil receberá, nos próximos seis anos, nada mais do que quatro eventos esportivos de grande escala, e que atrai a atenção da grande mídia mundial. Os eventos programados são os seguintes:

Quadro 1: Os grandes eventos esportivos a serem disputados no Brasil

Ano	Evento	Cidade
2011	V Jogos Mundiais Militares	Rio de Janeiro (ocorrerão provas em Seropédica/RJ e em Paty de Alferes/RJ)
2012	Não há evento de grande porte previsto	
2013	Copa das Confederações	Diversas capitais
2014	Copa do Mundo de Futebol	Diversas capitais
2015	Copa América de Futebol	Diversas capitais
2016	Jogos Olímpicos do Rio de Janeiro	Rio de Janeiro
2016	Jogos Paraolímpicos	Rio de Janeiro

2.1 Os Jogos Mundiais Militares

Em 2011, ocorrerão na cidade do Rio de Janeiro⁵, os V Jogos Mundiais Militares, denominado Rio 2011, ou Jogos da Paz. A organização e realização desses jogos estão sob a responsabilidade do Ministério da Defesa e das Forças Armadas brasileiras. Os Jogos servirão como uma experiência prévia para os demais eventos, alguns de maior envergadura, que a cidade posteriormente receberá. O evento, que acontece a cada quatro anos, é promovido pelo Conselho Internacional do Esporte Militar (CISM)⁶, e visa desenvolver as relações entre as Forças Armadas dos países participantes, visando os valores da amizade e solidariedade, contribuindo para o desenvolvimento do militar. As competições serão disputadas, pela primeira vez, em um país do continente americano, e estima-se que cerca de 6.000 atletas, de

⁵ A cidade do Rio de Janeiro sediará oficialmente os Jogos, mas algumas poucas modalidades serão realizadas em cidades vizinhas, como Paty de Alferes e Seropédica.

⁶ O CISM foi criado em 1948, sob um espírito pacifista e de integração das nações, congregando cerca de 130 países-membros que reúnem mais de um milhão de atletas militares ao redor do mundo – é, assim, a terceira maior entidade desportiva do planeta.

100 países, disputarão as 20 diferentes modalidades esportivas programadas. São elas: pentatlo, tiro, paraquedismo, atletismo, triatlo, vela, natação, saltos ornamentais, polo aquático, boxe, luta livre, judô, futebol, handebol, vôlei, taekwondo, orientação⁷, basquete, ciclismo e esgrima.

Para a realização dos Jogos, serão aproveitadas algumas instalações esportivas já existentes na cidade, em especial as praças de esportes que foram utilizadas nos Jogos Pan-americanos de 2007, tais como o Estádio João Havelange, o Estádio do Club de Regatas Vasco da Gama, o Parque Aquático Maria Lenk, o Ginásio do Maracanãzinho e o Centro Nacional de Hipismo. Além disso, estão sendo construídas Vilas de Atletas Militares para receber as delegações, como a Vila Branca, com capacidade para 2.358 atletas, a Vila Verde (que será aproveitada para os Jogos Olímpicos de 2016), com capacidade para 2.436, e a Vila Azul, com capacidade para hospedar até 2.396 pessoas. Dada proximidade dos jogos, a programação já está bem definida.

O fluxo internacional de turistas para o país, com vistas aos Jogos Mundiais Militares, não deve ser minimamente semelhante ao esperado para a Copa do Mundo de futebol e para as Olimpíadas. Estimativas apontam, também, que esse fluxo não deverá ser substancialmente maior do que o quantitativo de pessoas pertencentes às delegações de cada país participante. Além disso, o interesse da mídia internacional costuma ser bem mais limitado do que ocorre nos eventos da Copa do Mundo e dos Jogos Olímpicos.

De qualquer forma, os Jogos Mundiais Militares implicarão um fluxo adicional de pessoas, num intervalo curto de tempo, e demandará produtos e serviços adicionais à demanda local, trazendo a necessidade de se preocupar com a oferta de transportes e com o bom funcionamento de toda a infraestrutura necessária à realização do evento.

A demanda por transportes interestaduais não exigirá investimentos específicos no setor quanto à ampliação de oferta, mas é oportuna uma melhora dos serviços prestados, em especial, no tocante à disponibilidade e à pontualidade. Quanto aos transportes urbanos (ônibus, trem, metrô e táxis), os jogos demandarão um melhor planejamento, em especial, quanto à interligação dos modais. As instalações esportivas existentes atendem, em boa medida, às necessidades do evento. Apenas em algumas modalidades serão necessários investimentos com montagem e desmontagem de estruturas temporárias para a realização das competições.

⁷ Trata-se de um desporto individual, com o objetivo de percorrer uma determinada distância em terreno variado e desconhecido, obrigando o atleta a passar por determinados pontos de controle, que são descritos num mapa distribuído a cada concorrente.

2.2 A Copa das Confederações

A Copa das Confederações (ou *Confederations Cup*) é um torneio de futebol organizado pela FIFA entre seleções de diferentes países. Antes de 2005, ela era realizada a cada dois anos, mas, desde então, passou a ocorrer em intervalos de quatro anos – mesma periodicidade da Copa do Mundo –, sendo que, desde 2001, passou a ter a mesma sede e ser realizada no ano anterior da Copa, servindo como uma preparação para esse evento. Assim, como o Brasil organizará a Copa do Mundo de 2014, a Copa das Confederações será realizada no país, em 2013.

Participam da Copa das Confederações as seleções de futebol dos seis países campeões continentais, além do país-sede do evento e do campeão mundial anterior, perfazendo um total de oito países. Essas variáveis que pautam o evento, como periodicidade, como também os participantes, servem para parametrizar a demanda, a visibilidade e o alcance relacionados ao evento.

Na última Copa das Confederações, realizada na África do Sul em 2009, foram utilizados os estádios já existentes, que haviam passado por pequenas reformas estruturais e que seriam usados na Copa do Mundo de 2010. A média de público, porém, ficou aquém da estimada pela Fifa, sobretudo no início da competição.

Na África do Sul, em 2009, as estruturas disponibilizadas para a mídia internacional foram consideradas adequadas, tanto os centros de informação como também as demais áreas e os serviços disponibilizados para a imprensa mundial. Foram bem avaliados, sobretudo, no tocante ao espaço, à organização e à pontualidade. Os transportes para as equipes de mídia, no entanto, foram muito criticados. Apesar de toda a preparação para o evento, alguns jogos da Copa das Confederações de 2009 frustraram as expectativas de venda de ingressos, possivelmente em função da crise econômica manifestada em 2008 e de ter sido realizada num continente economicamente pouco desenvolvido, num país com problemas quanto à distribuição de riqueza.

Na Copa das Confederações, a infraestrutura demandada não se compara à de uma Copa do Mundo. Afinal, na Copa do Mundo participam 32 seleções, enquanto que na primeira são apenas 8 equipes. Até por isso, o apelo publicitário da Copa das Confederações tem menor alcance e sua atratividade é inferior à da Copa do Mundo.

Segundo notícias divulgadas pelo sítio da UOL, a Copa do Mundo da África do Sul motivou a entrada nesse país de cerca de 500.000 turistas. Com relação à Copa das

Confederações de 2009, esse número, muito provavelmente, não superou 100.000 pessoas no período de realização do evento, considerado o seu menor escopo e a maior proximidade com o ápice da crise econômica de 2008.

Com relação à Copa das Confederações a ser realizada no Brasil, em 2013, a estimativa, possivelmente, não alcançará um fluxo de turistas estrangeiros superior a 200.000 durante o evento. Contudo, o fluxo deverá superar o da África do Sul em 2009, em virtude, principalmente, da proximidade com países da América do Sul, nos quais o futebol é mais desenvolvido e os habitantes são mais interessados no futebol. Cabe destacar, ainda, que essas previsões serão influenciadas pelo momento econômico que o mundo estará vivendo em 2013.

2.3 A Copa do Mundo de Futebol

A Copa do Mundo de Futebol é um torneio realizado a cada quatro anos pela Federação Internacional de Futebol (FIFA). Desde a edição de 1998, ela é realizada com 32 equipes participantes, representando a Europa, as Américas, a África, a Ásia e a Oceania.

Desde a década de 1970, o evento passou a contar com expressivos patrocínios, o que ajudou a projetá-lo para todo o mundo e fortalecer sua marca. A Fifa, sua organizadora, tem contado com inúmeros patrocinadores de peso, como Adidas, Coca-Cola, Emirates, Hyundai Kia Motors, Sony e Visa. A última edição da Copa do Mundo contou, ainda, com patrocinadores como Budweiser, Castrol, Continental, McDonald's, MTN, Mahindra Satyam, Seara, Yingli Solar, além de seis patrocinadores locais (da África do Sul).

A atratividade dos negócios do futebol foi fortemente influenciada pela ação de marcas de produtos esportivos, como a Adidas e a Puma, que muito contribuíram para o desenvolvimento do chamado Marketing Esportivo. Foi ainda na década de 1970 que essas e outras empresas perceberam que multidões eram atraídas para competições esportivas internacionais e poderiam aumentar seus negócios, sendo eles relacionados ou não com o esporte. Nessa época, novas formas de patrocínio estavam surgindo, como aquelas que relacionavam o nome e a marca das empresas patrocinadoras a uma imagem de integridade e prestígio que o esporte oferecia. Desde então, os negócios do futebol só cresceram, implicando no aumento de importância e de atratividade da Copa do Mundo de Futebol. Não é fácil avaliar os impactos econômicos de grandes eventos esportivos, mas é intuitivo perceber que, ao sediar um evento dessa natureza e porte, o país-sede recebe um expressivo fluxo adicional de turistas e sua imagem é exposta a todo o mundo.

Contudo, a preparação desses eventos tem custos, e não apenas benefícios. Cláudio Shikida e Ari Francisco Araújo Jr, em artigo sobre o futebol publicado na *internet* pelo IBMEC, citaram trabalho de John Irons, do *Center for American Progress*, em que analisou as taxas de crescimento do PIB de países-sede de Copas do Mundo. Ele notou que a taxa de crescimento é menor no ano da Copa do que nos anos imediatamente anteriores ou posteriores. Irons mencionou, ainda, que em nove, dentre treze países que sediaram o evento desde 1954, a taxa de crescimento do PIB, nos dois anos seguintes à Copa, foram maiores do que a taxa no ano da própria Copa. Porém, o autor não explica o que determina tal comportamento das variáveis analisadas. De qualquer forma, seria interessante que os países tivessem um maior número de estudos científicos sobre o assunto, até então escassos.

Para se ter ideia do apelo da Copa do Mundo sobre o público, seria interessante constatar a evolução dos números de eventos passados. Nesse sentido, é possível aproveitar as informações do trabalho de Gurgel (2006), em que o autor identificou o desempenho da média de público nos estádios em Copas do Mundo, sugerindo que, mesmo com o aumento do número de participantes e do número de jogos, a média de público se mantém, denotando a consolidação do interesse da competição pelo público, como pode ser verificado no quadro a seguir:

Quadro 2: Copa do Mundo: evolução da média de público nos estádios

Ano	Participantes	Média de público nos estádios
1930	13	24.139
1934	16	23.235
1938	15	20.829
1950	13	60.773
1954	16	36.269
1958	16	24.800
1962	16	27.930
1966	16	50.458
1970	16	52.312
1974	16	46.554
1978	16	40.556
1982	24	39.699
1986	24	46.210
1990	24	48.410
1994	24	68.991
1998	32	46.639
2002	32	42.269

Fonte: Gurgel (2006).

O interesse em receber a competição se reflete na necessidade de o país-sede investir em sua infraestrutura, de modo a atender à demanda adicional provocada pelo evento. Por exemplo, na Copa do Mundo de 2010, disputada na África do Sul, as autoridades

prepararam o país para receber, durante a realização da competição, o dobro do número de voos em seus aeroportos, ou seja, cerca de 120 mil voos adicionais. Todavia, as expectativas para a Copa de 2010 foram frustradas, a ponto de a Fifa decidir distribuir parte dos ingressos gratuitamente aos torcedores do país-sede (cerca de 100.000 ingressos, dentre os 3,2 milhões de ingressos programados para venda). Ainda, o preço do ingresso para os torcedores do país já havia sido estipulado num valor mais barato (cerca de US\$ 17 por ingresso) do que os valores normalmente cobrados (entre US\$ 80 e US\$ 900).

No caso do Brasil, a Confederação Brasileira de Futebol (CBF) é a entidade privada brasileira que, junto com a FIFA, promove a competição. Por isso, ambas se articulam com os governos Federal e dos Estados que receberão jogos, para a preparação e organização das atividades relacionadas à Copa do Mundo de 2014.

Estimativas de órgãos do governo, como o Ministério dos Esportes, apontam que a competição vai gerar cerca de R\$ 183 bilhões, entre 2010 e 2019, para a economia brasileira. Esse valor considera impactos diretos, relacionados a investimentos em infraestrutura, emprego e turismo, além de impostos e consumo (estimados em R\$ 47 bilhões até 2019) e indiretos, decorrentes do giro do dinheiro na economia e de receitas futuras, obtidas a partir da influência da Copa do Mundo (estimados em R\$ 136 bilhões até 2019).

Os defensores da realização do evento no país destacam, ainda, a importância dos benefícios intangíveis por ele gerados, como a visibilidade internacional do país, a consolidação da imagem do Brasil no exterior pela organização de um grande evento, a maior exposição de produtos e serviços para o mundo e o maior aproveitamento do potencial turístico. Também, mencionam que as obras de infraestrutura tendem a contribuir para a melhoria da mobilidade urbana e para a qualidade de vida da população.

Há previsões divulgadas com certa frequência na grande mídia de que os investimentos em infraestrutura necessários para a Copa do Mundo chegarão a R\$ 33 bilhões. Esses investimentos incluirão estádios, mobilidade urbana, portos, aeroportos, telecomunicações, energia, segurança, saúde e hotelaria. Há, também, previsões de que cerca de 600.000 turistas estrangeiros entrem no país para ver a Copa, além de outros 3 milhões que se deslocarão internamente. Outras estimativas apontam para um fluxo de R\$ 5 bilhões no consumo, causado pela renda gerada em empregos na realização de obras de preparação da Copa do Mundo.

Quanto à arrecadação de tributos, o Ministério dos Esportes anunciou que deverão ser arrecadados R\$ 17 bilhões (R\$ 11 bilhões apenas em tributos federais), compensando as isenções fiscais previstas, da ordem de R\$ 500 milhões, que serão concedidas à FIFA e às empresas por ela contratadas para a realização do mundial.

Recentemente, a Ernst & Young, em parceria com a Fundação Getúlio Vargas (FGV), divulgou, no trabalho intitulado “Brasil Sustentável: Copa do Mundo de 2014”, levantamento diverso sobre o anteriormente apresentado. Trata-se de estimativas apontando que serão injetados R\$ 142,3 bilhões na economia brasileira entre 2010 e 2014 – parte devida a investimentos em infraestrutura da ordem de R\$ 29,6 bilhões, e parte relativa aos impactos indiretos na produção de bens e serviços, estimados em R\$ 112,7 bilhões. O mesmo trabalho estimou a criação de 3,6 milhões de empregos, com um impacto de R\$ 63,4 bilhões sobre a renda, enquanto que a arrecadação dos cofres públicos deve ter um adicional de R\$ 18,1 bilhões.

As duas estimativas apresentadas denotam valores superiores a R\$ 150 bilhões quanto ao impacto da Copa de 2014 sobre a economia brasileira. Não obstante, muito vai depender da situação econômica brasileira e mundial na época do evento. De qualquer forma, esse evento, juntamente com os Jogos Olímpicos de 2016, serão os grandes eventos desportivos que o Brasil receberá nos próximos 10 anos.

2.4 A Copa América de Futebol

A Copa América é a principal competição entre seleções de futebol das nações da Confederação Sul-Americana de Futebol, CONMEBOL. A disputa da Copa América compreende seleções de futebol representantes de 12 países. São elas: Brasil, Argentina, Uruguai, Paraguai, Chile, Peru, Equador, Bolívia, Colômbia e Venezuela, além de duas seleções de outras Federações, convidadas para participar de cada edição da Copa (o que vêm ocorrendo desde 2003).

O evento tem sido realizado em uma única cidade e, até o momento, a previsão é de que a Copa América de 2015 ocorra no Brasil. Todavia, há movimentações na Conmebol para que o Brasil passe a ser sede do torneio em 2019, cedendo o lugar em 2015 para outro país da América do Sul.

Quanto aos investimentos necessários, a Copa América poderá utilizar a mesma estrutura que será preparada para a Copa do mundo, que ocorrerá no ano anterior, ou seja, em

2014. Portanto, como esse torneio envolve menos países e tem um apelo mundial de mídia inferior ao da Copa do Mundo, não parece haver pontos críticos no seu planejamento e na sua estruturação. Resta, apenas, a confirmação se o evento vai ser, ou não, sediado no Brasil.

2.5 Os Jogos Olímpicos do Rio de Janeiro

Os Jogos Olímpicos modernos são separados em jogos de verão e jogos de inverno. O Rio de Janeiro receberá, em 2016, uma edição dos Jogos Olímpicos de verão. Esses jogos são um grande evento internacional de que participam milhares de atletas provenientes de diversos países.

As competições realizadas nos jogos englobam diferentes esportes olímpicos. São eles: atletismo, *badminton*, basquete, beisebol, boliche, boxe, canoagem, ciclismo, esgrima, esqui aquático, futebol, futsal, ginástica artística, ginástica de trampolim, ginástica rítmica, handebol, hipismo, hóquei sobre grama, judô, karate, levantamento de peso, lutas, nado sincronizado, natação, patinação artística, patinação de velocidade, pentatlo moderno, polo aquático, remo, salto ornamental, *softbol*, *squash*, taekwondo, tênis, tênis de mesa, tiro com arco, tiro esportivo, triatlo, vela, vôlei e vôlei de praia.

No plano internacional, o evento é promovido pelo Comitê Olímpico Internacional (COI), organização não-governamental criada em 1894 por Pierre de Coubertin, com a finalidade de promover, em intervalos de quatro anos, a realização de jogos baseados nos que ocorriam na antiga Grécia. O financiamento do COI decorre da publicidade e comercialização de artigos de sua marca, bem como da comercialização de direitos de imagem dos eventos que organiza.

A expansão das atividades e da importância do COI se deu, em grande medida, pela atuação de seu ex-presidente, o espanhol Juan Antônio Samaranch, que buscou parcerias com empresas do setor de roupas e artigos esportivos para financiar a entidade e promover os eventos por ela organizados. O COI, hoje, atua como administrador e legislador de seus eventos, além de deter e representar os direitos de sua marca e propriedades relacionadas a seus eventos.

No Brasil, a organização dos Jogos Olímpicos está a cargo do Comitê Olímpico Brasileiro (COB). Seus objetivos são a representação e difusão do ideal olímpico no país, trabalhando em parceria com as confederações brasileiras de diversas modalidades em prol da organização dos Jogos Olímpicos de 2016.

Comparativamente aos demais eventos esportivos que ocorrerão no Brasil, antes de 2016, é possível dizer que a organização dos Jogos Olímpicos está, ainda, em fase inicial. Contudo, muito do que será necessário para a sua realização já está planejado. Por exemplo, os investimentos que serão feitos para a Copa do Mundo, no tocante ao setor de infraestrutura de transportes no Rio de Janeiro, por exemplo, serão aproveitados para os Jogos de 2016. Ainda, o Rio de Janeiro já possui equipamentos esportivos e estádios próprios para o esporte olímpico, fruto dos investimentos realizados para a realização dos Jogos Pan-americanos que a cidade recepcionou em 2007.

Neste momento, portanto, parece mais relevante focalizar os esforços de organização da Copa do Mundo de 2014, na medida em que a preparação desse evento gera benefícios para a realização de eventos congêneres, em especial, para os Jogos Olímpicos de 2016.

2.6 Os Jogos Paraolímpicos

Os Jogos Paraolímpicos são um evento composto por múltiplos esportes, sendo equivalente aos Jogos Olímpicos, com provas restritas a atletas com deficiências físicas, mentais ou sensoriais. Os Jogos Paraolímpicos ocorrem a cada quatro anos, após os Jogos Olímpicos, e são geridos pelo Comitê Paraolímpico Internacional.

Dentre as modalidades disputadas nesses jogos estão: arco e flecha, atletismo (corridas, saltos, lançamentos e pentatlo), basquete em cadeira de rodas, bocha, ciclismo, esgrima, futebol de 5, futebol de 7, goalball, levantamento de peso, equitação, judo, natação, rugby, tênis de mesa, tênis em cadeira de rodas, tiro, vela e vôlei.

No Brasil, a organização está por conta do Comitê Paraolímpico Brasileiro (CPB), em parceria com o Ministério do Esporte. Além da organização, esses órgãos estão mobilizados na busca de financiamentos para a implantação da infraestrutura necessária aos Jogos, que não necessariamente são as mesmas previstas para os Jogos Olímpicos que ocorrerão previamente.

O CPB estima preliminarmente que os investimentos necessários para organizar os jogos demandarão recursos da ordem de R\$ 70 milhões a cada ano até 2016. Atualmente, a

entidade dispõe de recursos oriundos de patrocínios e daqueles oriundos da arrecadação das loterias federais⁸.

Como o evento ocorrerá, tão somente, em 2016, o planejamento ainda se encontra em estágio inicial. A expectativa de público e movimentação de pessoas relacionada ao evento é bem mais modesta do que para os Jogos Olímpicos, e não deve superar de forma significativa a que ocorrerá nos Jogos Militares, por exemplo.

3 O Setor de infraestrutura no Brasil

A infraestrutura agrupa um conjunto de atividades e estruturas que formam a base de uma economia, compreendendo a oferta de produtos ou serviços que servem de base para o desenvolvimento de outras atividades econômicas. O setor compreende, essencialmente, os segmentos de saneamento, fornecimento de energia, transportes e telecomunicações, os quais, inegavelmente, contribuem para que haja produção de bens e serviços e facilitam o fluxo de comércio.

Os segmentos de atividades econômicas agrupados no setor de infraestrutura possuem atributos típicos que o caracterizam, tais como custos que tendem a ser altos e irreversíveis ou irrecuperáveis, pouca mobilidade de capital fixo, grande relação capital-produto e dispersão no consumo.

Assim, investimentos em melhores estradas, por exemplo, melhoram a *performance* dos transportes de carga e tendem a elevar a eficiência e a produtividade do segmento de transporte rodoviário, estendendo benefícios às cadeias produtivas dele dependentes, em termos de custo e confiabilidade⁹ no serviço de entrega. Também, investimentos em energia elétrica podem contribuir para a estabilização ou para a expansão da capacidade do sistema elétrico nacional, conferindo maior segurança às operações das empresas consumidoras de energia, gerando efeitos positivos no que tange à atração de investimentos produtivos para o país.

⁸ A Lei nº 10.264, de 2001 (Lei Agnelo/Piva), estabelece que valores referentes a 2% da arrecadação bruta das loterias federais sejam repassados ao Comitê Olímpico Brasileiro (COB) e ao Comitê Paraolímpico Brasileiro (CPB).

⁹ Confiabilidade na entrega pode ser entendida como recebimento da mercadoria no prazo correto, com embalagem correta, sem danos causados pelo transporte e erros no faturamento, e com o suporte de um serviço de atendimento ao cliente que resolva seus problemas com presteza e urbanidade.

A importância do setor de infraestrutura para as economias dos países levou os Estados, durante o Século XX, a atuarem como principais ofertantes desses serviços, situação que só perdeu força nos anos de 1980, quando ficou evidente o esgotamento do modelo de oferta pública de tais serviços. Uma grande parte dos Estados ocidentais encontrava-se, nessa época, diante de alto endividamento e com problemas fiscais, situação decorrente da atuação do Estado como provedor de serviços em diversas áreas da economia. Para reverter o quadro de crise mundial então vigente, o papel do Estado foi revisto, cedendo espaço para que a iniciativa privada assumisse o seu lugar como ofertante de serviços de infraestrutura.

Dentre as formas utilizadas para sustentar a mudança de paradigma, os Estados buscaram inovar. O Brasil, por exemplo, aprovou a Lei nº 11.079, de 2004, chamada Lei das Parcerias Público-Privadas (PPP), que previa a participação do setor privado, junto com o setor público, para realizarem investimentos em infraestrutura e conceder a exploração do respectivo serviço ao setor privado, por determinado tempo. Esse modelo foi adotado com relativo sucesso em países como Inglaterra e Portugal, com destaque para o setor de infraestrutura em transportes. Todavia, as PPP brasileiras ainda não deslançaram, cabendo ao governo superar os gargalos e promover uma solução eficaz para o problema.

Independentemente da realização de PPP, o setor de transportes possui estimativas de investimentos consideráveis. Para o município de São Paulo, por exemplo, a previsão do Poder Executivo é de R\$ 15,3 bilhões para construir 65 quilômetros de metrô (R\$ 12,3 bilhões) e 279,5 quilômetros de corredores de ônibus (R\$ 3 bilhões).

Ainda considerando estimativas do Executivo para a Copa do Mundo de 2014, os investimentos inicialmente previstos totalizam R\$ 51,4 bilhões, sendo que, para cada cidade-sede, os valores são descritos a seguir:

Quadro 3: Investimentos para a Copa do Mundo de 2014, por cidade

Cidades	Previsão de Investimentos (em R\$)
Belo Horizonte	Sem previsão
Brasília	2 bilhões
Cuiabá	5 bilhões
Curitiba	4,5 bilhões
Fortaleza	9,2 bilhões
Manaus	6 bilhões
Natal	1,7 bilhões
Porto Alegre	Sem previsão
Recife	1,5 bilhões
Rio de Janeiro	10 bilhões
Salvador	1,5 bilhões
São Paulo	10 bilhões
TOTAL	R\$ 51,4 bilhões*

* Exclusive Belo Horizonte e Porto Alegre.

No caso dos eventos esportivos, em especial, a Copa do Mundo de 2014 e dos Jogos Olímpicos de 2016, a necessidade de se investir em infraestrutura requer investimentos nos segmentos de energia, construção e recuperação de estádios e praças de esporte, implantação de centros de informação, ampliação e remodelagem de aeroportos, replanejamento do transporte urbano e da segurança, e incremento dos segmentos de serviços, em especial, do segmento hoteleiro.

3.1 Investimentos em energia

O local com maior risco de problemas com fornecimento de energia no transcorrer dos eventos esportivos aqui tratados é a cidade do Rio de Janeiro.

A cidade é atendida pela concessionária Light que, para eliminar os riscos, está investindo R\$ 728 milhões em novos projetos, que ampliarão, até 2012, a sua capacidade de fornecimento em 27%.

Além disso, um dos principais projetos do Estado na área de energia é a retomada da construção da usina de energia nuclear Angra 3, com potência de 1.350 MW e capaz de gerar 10,9 milhões de MW/h por ano. Estão previstos para esse projeto investimentos da ordem de R\$ 7,3 bilhões no período de 2010 a 2012.

Governos precisam, portanto, colocar especial atenção sobre tais necessidades, especialmente quando envolvem o uso de verbas públicas. A aprovação do orçamento das diversas esferas de governo envolvidas nos investimentos requer a priorização da alocação dos respectivos recursos, na medida de sua necessidade.

3.2 Investimentos em construção e recuperação de estádios e praças de esporte

O alvo principal das reformas em estádios que estão em andamento são os jogos da Copa do Mundo de Futebol de 2014. Nas doze cidades que serão sede do evento, serão construídos novos estádios em Belo Horizonte, Brasília, Cuiabá, Curitiba, Manaus, Porto Alegre e São Paulo. Nas demais cidades-sede, os estádios serão reformados.

Governos de algumas cidades, como no caso de São Paulo, têm se mostrado bastante avessos ao uso de recursos públicos para o financiamento de obras relativas aos estádios, alegando que as obras estádios podem (e devem) ser feitas com recursos privados, deixando os escassos recursos públicos para outras destinações. Além disso, a alternativa possibilitada pelo modelo de PPP para essa finalidade tem sofrido críticas importantes,

relacionadas ao retorno requerido para a viabilização desses empreendimentos, o que poderia levar a um aumento expressivo nos preços dos ingressos.

As requisições da Fifa quanto aos estádios não são pequenas. Ela exige, via de regra, conforto para os espectadores, número de vagas de garagem superior a 10% do número total de assentos do estádio, espaço para instalação de *stands*, entre outras.

Organizadores do evento e governos têm, hoje, a difícil tarefa de desenhar uma engenharia financeira que atraia investidores a participar dos projetos de adequação dos estádios para a Copa do Mundo. Para isso, o governo federal contará, em boa medida, com o know-how do BNDES quanto ao financiamento de projetos. O Banco, inclusive, abriu uma linha de financiamento de R\$ 4,8 bilhões para financiar a construção ou reconstrução das arenas, limitando o valor a R\$ 400 milhões para cada arena.

Trabalhando-se com a lógica de financiamento de projetos, é necessário que haja bons projetos para que se consiga a aprovação dos respectivos financiamentos, não havendo certeza dos empreendedores quanto à certeza da obtenção dos recursos. Portanto, é necessário sejam feitas análises de viabilidade dos projetos de interesse para a Copa do Mundo, de preferência envolvendo, de forma integrada, os governos de diferentes esferas em busca de soluções equilibradas para eventuais entraves no processo de obtenção de recursos.

Os projetos de financiamento devem, portanto, gerar receitas suficientes para cobrir as despesas e os custos, inclusive os financeiros. No caso dos projetos requeridos para os estádios de futebol, ainda há, no Brasil, dificuldades para se modelar negócios atrelados ao uso dessas construções. As principais fontes de receita atreladas à exploração econômica de um Estádio referem-se à venda de camarotes e cadeiras cativas (que compreende um valor de venda inicial e as respectivas taxas mensais de manutenção) e ao aluguel do estádio para jogos (que, em geral, representa cerca de 10% da receita com a venda dos ingressos). É possível, ainda, o uso para shows e eventos religiosos e associativos. Para se estimar racionalmente essas receitas, porém, é necessário o uso de informações estatísticas passadas, seja quanto ao número de jogos, à lotação média e ao valor médio do ingresso. Ocorre que essas informações, no caso do Brasil, não estão facilmente disponíveis, o que dificulta os estudos.

Para enfrentar os desafios de modernização e ampliação de nossos estádios, o Governo Federal lançou um pacote de benefícios fiscais, denominado RECOM. Além disso, é provável que ele tenha que aportar diretamente recursos financeiros da União aos projetos de estádios, possivelmente a fundo perdido, situação que deverá estar legalmente amparada.

3.3 Investimentos em segurança

Algumas cidades-sede dos eventos, como Rio de Janeiro e São Paulo, e seus respectivos Estados, enfrentam problemas de violência que insistem em se manifestar. Os governos dos respectivos Estados e municípios têm procurado enfrentar o problema, que se mostra entranhado em algumas camadas da sociedade.

O Rio de Janeiro, com o auxílio do Governo Federal, vem procurando aproximar o Estado das camadas menos favorecidas da sociedade local, com integração urbanística e social, como o Programa Favela-Bairro.

De qualquer forma, estão previstos investimentos da ordem de 2 bilhões para o Rio de Janeiro, com vistas, em primeiro plano, à Copa do Mundo, parte dos quais destinados ao enfrentamento da violência.

3.4 Melhoria nos demais serviços – os segmentos de tecnologia da informação, mídia e hotelaria

Dentre os mais importantes serviços de apoio aos eventos esportivos está a estrutura de comunicações oferecidas pelas cidades-sede a um público que vai desde as equipes dos conglomerados internacionais de mídia, até atletas e turistas.

A evolução da tecnologia da informação pôde ser acompanhada nas últimas Copas do Mundo com notável destaque, passando do uso da tecnologia *Wi-Fi* em 2002, até a disponibilidade da Internet em aparelhos do tipo *smartphone* e *iPad* na última Copa. Em 2014, a tecnologia estará mais desenvolvida, demandando estruturas de *hardware* e de sistemas de TI capazes de suportar essas tecnologias num ambiente de demanda de pico, notada e expressivamente superior à hoje existente.

A organização e divulgação dos eventos no Brasil serão baseadas, certamente, em tecnologias de mobilidade e, para isso, a infraestrutura de comunicações deverá demandar investimentos substanciais, de modo a prover serviços alinhados em todas as cidades-sede. Por exemplo, questões que passam pelo custo do *roaming* devem requerer atuação não apenas das empresas, mas também dos órgãos reguladores do governo, que devem promover a transparência e a divulgação dos respectivos custos para os turistas. Outro ponto importante é a oferta de múltiplos serviços via aparelhos de telefonia celular e *internet*, incluindo a aquisição de ingressos para as competições e passes para os meios de transporte disponíveis ao turista.

A demanda por serviços dessa natureza é elevada nos grandes eventos. A Fifa divulgou que, apenas na Copa de 2006, a audiência acumulada foi de 23,6 bilhões de pessoas. As estimativas para 2014 nesse aspecto são grandiosas – por exemplo, estima-se que existirão no mundo cerca de seis bilhões de aparelhos celulares, que continuarão ligados à Internet e considerados centrais para uma oferta de serviços de mídia de padrão internacional.

Para se ter ideia do aumento de demanda desses serviços em eventos de tal grandeza, basta recordarmos que, na abertura dos Jogos Olímpicos de Pequim, em 2008, houve um pico de 220 mil chamadas simultâneas, volume muito superior à demanda corrente de nossas grandes cidades, como Belo Horizonte, Rio de Janeiro e São Paulo.

Investimentos terão que ser feitos, especialmente na conexão de banda larga, que pode ter uma maior densidade de conexão por grupo de habitantes, ser mais barata, ter maior velocidade, acessibilidade e estabilidade.

Instalar centros de informação também é uma iniciativa importante e requer investimentos. Essas instalações devem ser capazes de receber empresas de comunicação e mídia de diversas partes do mundo, e oferecer modernas redes e sistemas de informação para atendê-las nos estádios e nesses centros. No Rio de Janeiro, por exemplo, já há previsão de instalação de um centro de transmissão dos jogos.

Quanto ao setor hoteleiro, há previsões não oficiais¹⁰ de que o setor terá, apenas com a Copa do Mundo, um faturamento adicional da ordem de R\$ 3 bilhões. A participação direta do setor público, neste caso, é mais contida, na medida em que os investimentos são, na grande maioria, privados. Exceções ocorrem no caso dos Jogos Militares, Jogos Olímpicos e Para-olímpicos, com a construção de vilas olímpicas para os atletas. No Rio de Janeiro, há investimentos previstos em favor do seu parque hoteleiro, visando consolidar a sua imagem de importante centro turístico.

3.5 Investimentos em transportes

Os sistemas de transporte compreendem diferentes modalidades, como os modais rodoviário, aéreo, marítimo e ferroviário. Muitas vezes, as rotas de cada passageiro podem ser cumpridas pelo uso da combinação de diferentes modais. As combinações que atendem a cada rota são planejadas pelo governo a partir de um estudo sobre os custos envolvidos.

¹⁰ Essas informações foram levantadas em importantes veículos da mídia carioca.

Assim, o sistema pode ser composto não de apenas um modal, mas de vários modais. Para o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC, 2002), um sistema de transporte pode ser classificado em função de sua forma em: modal, quando envolve, apenas, uma modalidade de transporte; intermodal, quando envolve mais de uma modalidade; ou multimodal, quando envolve mais de uma modalidade, porém, regido por um único contrato.

As diferentes modalidades de transporte têm vantagens e desvantagens. O modal rodoviário interestadual (o mais usado no país), por exemplo, apresenta baixo custo inicial de implantação, exigindo apenas a construção do leito (estrada de rodagem), uma vez que os veículos pertencem a terceiros. Esse modal tem grande flexibilidade operacional e permite o acesso a pontos isolados. Porém, apesar de sua maior simplicidade no atendimento da demanda, é menos competitivo para longas distâncias, pois apresenta elevado custo operacional e excessivo consumo de combustível. Além disso, no Brasil algumas rodovias ainda apresentam estado de conservação ruim, aumentando os custos com manutenção dos veículos, os riscos de acidentes e os gastos com combustível.

O modal ferroviário, incluindo o metrô urbano, possui um custo de implantação elevado, não apenas pela exigência de trilhos, que apresentam um custo mais caro do que as estradas de asfalto do transporte rodoviário, mas também pela necessidade de aquisição simultânea das locomotivas e vagões. Apresenta baixo custo operacional, mas pouca flexibilidade, operando através de pontos fixos (ou seja, as estações). Esse modal é mais adequado para longas distâncias e grandes contingentes de pessoas por viagem. Ele tem a desvantagem de, eventualmente, uma rede de linhas de trem apresentar diferença na largura de bitolas, o que traz maiores dificuldades. Porém, essas desvantagens são mais sentidas no transporte de carga, e não no de pessoas.

O modal aeroviário, por sua vez, apresenta baixo custo de instalação e elevado custo operacional. Registra grande flexibilidade e rapidez no deslocamento, além de permitir o acesso a pontos isolados do país. Esse modal apresenta as desvantagens de transportar menor número de passageiros por viagem em relação ao transporte ferroviário, e de ter um custo mais elevado em relação aos outros modais.

O sistema de transportes brasileiro é essencialmente composto pelo modal rodoviário. Apesar de ter um amplo sistema de bacias hidrográficas, conta com um sistema de

transporte fluvial bastante limitado. O modal ferroviário e, em menor escala, o modal aéreo têm, também, uma oferta limitada, consideradas as dimensões do país.

Dentre as grandes competições desportivas previstas para o Brasil, as maiores demandas de investimentos para o setor de transportes serão estimuladas pela Copa do Mundo de 2014, em virtude de seu maior porte e por envolver doze sedes (doze capitais brasileiras).

Segundo previsões do Ministério do Turismo, a infraestrutura de transporte para atender satisfatoriamente o público na Copa do Mundo de 2014 no Brasil exigirá investimentos da ordem de R\$ 38,51 bilhões.

3.5.1 O modal aeroviário

No tocante ao modal aeroviário, o Brasil conta com 34 aeroportos internacionais. O principal aeroporto do país é o Aeroporto Internacional de São Paulo, localizado na cidade de Guarulhos (vizinha à capital paulista), ligando São Paulo a quase todas as grandes cidades do mundo, sendo, portanto, a principal porta de acesso ao país.

Os aeroportos são essenciais para o sucesso de grandes eventos esportivos, sobretudo fora da Europa. Na Europa, é possível receber turistas estrangeiros com facilidade pelos sistemas ferroviários, rodoviários e marítimo, considerado o grau de desenvolvimento desses sistemas no Velho Continente. No Brasil, dadas as suas dimensões, bem como as distâncias dos principais países de origem de turistas, o transporte aéreo torna-se essencial para receber os turistas estrangeiros.

Apesar de possuir um bom número de aeroportos, as empresas estrangeiras, visando à otimização de suas operações, trabalham, normalmente, com um número limitado de aeroportos, trazendo a necessidade de que o turista estrangeiro faça uma ou mais escalas para alcançar inúmeros destinos turísticos brasileiros.

A malha aérea nacional é operada, basicamente, por duas grandes empresas, existindo outras, de menor porte, que realizam trajetos regionais, além de empresas estrangeiras que atuam em voos internacionais.

A operação do modal aeroviário implica a construção de aeroportos, estruturas que requerem grandes espaços e complicadas instalações de chegada e decolagem de voos. Somando-se os custos de manutenção dos aeroportos aos de aquisição e manutenção dos aviões, os gastos são altos, tornando caro esse meio de transporte vis-à-vis os demais.

Dada a sua importância no deslocamento de pessoas entre longas distâncias, necessidade que aflora de modo mais incisivo num país de grandes dimensões territoriais como Brasil, o setor terá papel muito importante na realização dos grandes eventos esportivos no país. No entanto, o setor aéreo brasileiro tem apresentado diversas limitações e gargalos operacionais nos últimos anos. A estrutura aeroportuária do país deverá ser, portanto, reorganizada, com investimentos em aeroportos, reorganização e balanceamento das linhas aéreas e o desenho de um planejamento especificamente voltado para os períodos de cada um dos grandes eventos.

Quanto à adequação dos aeroportos especificamente à Copa do Mundo de 2014, o Governo já anunciou algumas medidas, como a que prevê a instalação de módulos provisórios de embarque e desembarque para atender o maior volume de passageiros no evento. No entanto, as necessidades vão muito além dessa medida. A Infraero, por exemplo, pretende reformar ou ampliar 13 aeroportos que atenderão ao fluxo de passageiros destinados às cidades-sede, com investimentos da ordem de R\$ 5,15 bilhões até 2014.

Cabe destacar que o setor também tem se confrontado com inúmeros problemas. O principal, talvez, seja a necessidade de um aparato legal que favoreça a coordenação das políticas e o alinhamento das ações de três importantes protagonistas do setor: a Secretaria de Aviação Civil (SAC), do Ministério da Defesa, a ANAC e a Infraero.

3.5.2 Outros modais de transporte para longas distâncias

O modal rodoviário tem uma malha de cerca de 1,8 milhão de quilômetros (sendo apenas 8% compreendida por rodovias pavimentadas). O modal ferroviário conta com uma extensa rede, compreendendo cerca de 30 mil km de extensão. Quanto aos modais fluvial, marítimo e de cabotagem, cabe destacar que o Brasil conta com 37 grandes portos e com cerca de 50.000 km de hidrovias.

No tocante ao transporte ferroviário, a malha brasileira é obsoleta, além de ser pequena para o extenso território que o país possui. Na maior parte, o que prevalece é o transporte de carga. O transporte de pessoas pelo modal ferroviário fica quase restrito ao transporte urbano e a pouquíssimos trechos de longa distância (menos de dez trechos). Para os eventos esportivos o metrô (ou outra modalidade do modal) é uma alternativa importante de deslocamento de pessoas nas cidades, e algumas iniciativas nesse sentido têm sido realizadas em cidades como São Paulo e Brasília.

Quanto às rodovias, aquelas que apresentam boas condições, exceto poucas exceções, são as que fazem parte de concessões ao setor privado, que cobram pelos serviços preços nem sempre muito justificáveis. De qualquer forma, é necessário que o Governo Federal assuma um amplo esforço em prol da melhoria do sistema rodoviário, sobretudo no que envolva estradas que liguem cidades-sede distantes em até 500 km. Tal situação ocorre, por exemplo, nos eixos Belo Horizonte–São Paulo–Rio de Janeiro e Natal–Recife–Salvador. O deslocamento que envolva distâncias maiores poderia ser feito pelo transporte aéreo.

O setor de portos enfrenta inúmeros problemas, como o alto custo de operação e a falta de preparo adequado para o recebimento de um fluxo de turistas exigentes. Para eventos como a Copa do Mundo, portos como o do Rio de Janeiro, Santos e Recife poderiam atrair relevantes contingentes de turistas vindos de países do hemisfério norte.

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) prevê investimentos, até 2013, da ordem de R\$ 740 milhões nos portos relacionados às cidades-sede da Copa. De oito portos relacionados a essas cidades, apenas os das cidades de Santos e do Rio de Janeiro têm terminais de passageiros. Esses portos receberão investimentos para ampliação, enquanto que os portos de Salvador, Recife, Manaus, Natal e Mucuripe¹¹ receberão investimentos para implantação de terminais de passageiros, entre outras obras necessárias.

3.5.3 A reorganização e o planejamento de transportes urbanos

Cabe destacar os transportes urbanos, separadamente, em função de sua grande demanda e importância para a mobilidade de pessoas durante os grandes eventos desportivos.

Além do que já foi mencionado quanto à importância de se investir em sistemas de metrô e de interligações desses com o transporte coletivo mediante ônibus, algumas soluções adotadas na última Copa do Mundo são oportunas. Ideias como a construção de estacionamentos distantes dos estádios, com transporte coletivo direto do estacionamento ao estádio, tende a desafogar o trânsito das cidades-sede dos eventos. Além disso, deve-se evitar que haja obras que atrapalhem o trânsito durante a realização das partidas, o que também poderia piorar o deslocamento nas cercanias dos estádios. Ainda, um sistema de faixas viárias de uso exclusivo para ônibus e minivans de transporte oficial de torcedores pode gerar conforto para quem vai ao estádio para ver os jogos.

¹¹ Localizado no Estado do Ceará.

Iniciativas adicionais, como o planejamento de linhas de ônibus e seus horários e a reorganização da atuação dos táxis, de modo a facilitar a mobilidade nos horários que atendam o deslocamento de chegada e saída das partidas e competições, são, também, pertinentes.

4 O papel do Poder Legislativo nos grandes eventos esportivos

Conforme já sugerido neste trabalho, dentre os segmentos que requerem mais atenção para a organização dos grandes eventos esportivos, destaca-se o setor de infraestrutura de transportes. Esse setor carrega inúmeros desafios que provocam a necessidade de especial atenção do poder público. O raciocínio justifica-se, em primeiro lugar, porque o setor de infraestrutura de transportes é importante para facilitar a mobilidade de pessoas e proporcionar, com isso, grandiosidade aos eventos esportivos. Além disso, cabe ao poder público coordenar os esforços dos agentes econômicos, ainda que esses agentes tenham objetivos não totalmente alinhados, em busca de um fim único: a realização de eventos esportivos com sucesso, que promovam o país, a sua força produtiva e capacidade de organização e realização do povo brasileiro.

Ressalta-se que o poder público não se resume ao Poder Executivo, mas a toda a organização institucional do país. Nesse contexto, o Poder Legislativo das três esferas de governo exerce importante papel. O Congresso Nacional e, em especial, o Senado Federal, têm desafios maiúsculos a serem enfrentados. A aprovação de leis orçamentárias que promovam a alocação eficiente de recursos públicos traz às Casas Legislativas uma grande responsabilidade. A iniciativa desses projetos, muitas vezes, cabe ao braço operacional do Estado: o Poder Executivo. Contudo, o refinamento das proposições, a fiscalização da aplicação de recursos e a legitimidade do processo dependem da atuação do Poder Legislativo. Por exemplo, requerem discussão no Legislativo, temas como a concessão de crédito subsidiado aos agentes privados, investidores de projetos que vão desde a construção de estádios à recuperação de rodovias, ou da reestruturação do sistema aéreo à modernização e ampliação de portos.

Ainda, o Poder Legislativo federal deve discutir temas como a concessão de isenções fiscais e incentivos correlatos, a aprovação de leis sobre direitos autorais, o combate à pirataria e a proteção contra ações oportunistas do chamado *marketing de emboscada*¹².

Muitos projetos de lei voltados para os grandes eventos esportivos, ou que tenham importância para esses, já tramitaram, ou ainda tramitam, no Legislativo Federal. Alguns das principais proposições estão relacionados a seguir:

- ✓ o Projeto de Lei Complementar nº 579, de 2010, que dispõe sobre isenção do Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza, de competência dos Municípios e do Distrito Federal, à FIFA e a outras pessoas, para fatos geradores relacionados com a Copa das Confederações FIFA 2013 e com a Copa do Mundo FIFA 2014;
- ✓ o Projeto de Lei nº 7.422, de 2010, que concede benefícios fiscais à FIFA e a outras e a outras pessoas, físicas e jurídicas, envolvidas na realização da Copa das Confederações FIFA 2013 e da Copa do Mundo FIFA 2014. O projeto de lei possibilita um regime especial de tributação para a realização de obras de estádios, com isenção de PIS/Pasep, Cofins e IPI, além de outros benefícios;
- ✓ a Medida Provisória nº 472, de 2009 (transformada no Projeto de Lei de Conversão nº 01, de 2010), que dispõe sobre diversos assuntos, inclusive a concessão de incentivos fiscais a vários setores da economia;
- ✓ a Medida Provisória nº 487, de 2010, que altera a Lei nº 12.096, de 2009, que autoriza a concessão de subvenção econômica ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), em operações de financiamento destinadas à aquisição e produção de bens de capital e à inovação tecnológica; afasta a incidência de restrição à contratação de novas dívidas pelos Estados na hipótese de revisão do programa de ajuste fiscal em virtude de crescimento econômico baixo ou negativo; e dá outras providências;
- ✓ a Medida Provisória nº 488, de 2010, que autoriza a criação da Empresa Brasileira de Legado Esportivo S.A. (BRASIL 2016) e dá outras providências.
- ✓ a Medida Provisória nº 489, de 2010, que autoriza a União a integrar, na forma de consórcio público de regime especial, a Autoridade Pública Olímpica (APO), e dá outras providências. Essa medida flexibiliza as disposições da Lei das Licitações (Lei nº 8.666, de 1993), propondo um

¹² Marketing de emboscada é a associação irregular de uma marca ou negócio a marcas consagradas, no caso, às marcas da Copa do Mundo ou de outro grande evento.

regime específico para a aquisição de bens e contratação de obras e serviços, inclusive de engenharia e de infraestrutura aeroportuária, com vistas às Olimpíadas de 2016 e à Copa do Mundo de 2014;

- ✓ a Medida Provisória nº 497, de 2010, que Promove desoneração tributária de subvenções governamentais destinadas ao fomento das atividades de pesquisa tecnológica e desenvolvimento de inovação tecnológica nas empresas, institui o Regime Especial de Tributação para construção, ampliação, reforma ou modernização de estádios de futebol (RECOM), e dá outras providências. Essa medida prevê benefícios fiscais para as obras dos estádios que serão utilizados na Copa das Confederações, em 2013 e Copa do Mundo, em 2014. Ainda, instituiu o RECOM – Regime Especial de Tributação para construção, ampliação, reforma ou modernização de estádios de futebol, com isenções de PIS, COFINS e IPI;
- ✓ a Medida Provisória nº 502, de 2010, que dá nova redação às Leis nºs 9.615, de 24 de março de 1998, que institui normas gerais sobre desporto, e 10.891, de 9 de julho de 2004, que institui a Bolsa-Atleta; cria os Programas Atleta Pódio e Cidade Esportiva, e dá outras providências.

Portanto, há muito o que se discutir no âmbito do Poder Legislativo, relativamente às matérias que correm por conta dos grandes eventos esportivos. Outras, certamente, ainda virão, sejam oriundas Poder Executivo, ou do Poder Legislativo. A maioria delas visa atender aos desafios de se prover uma infraestrutura adequada aos eventos esportivos a serem organizados no país, em especial, quanto ao setor de transportes e do esporte propriamente dito.

Boa parte dessas matérias, entretanto, visam a benefícios concedidos a entidades particulares cujo negócio é o esporte. O esporte traz benefícios à sociedade, mas cabe medir se o que será concedido em benefícios fiscais a entidades privadas compensa os potenciais, mas incertos, benefícios a serem obtidos pela sociedade com a atividade. Essa discussão deve ser travada pelo Poder Legislativo, e não apenas por ele endossada.

A força política do esporte não é pequena. Basta lembrar que o setor goza de proteções constitucionais próprias e inéditas, como a disposta no § 1º do art. 217 da Constituição Federal:

DO DESPORTO

Art. 217. É dever de o Estado fomentar práticas desportivas formais e não-formais, como direito de cada um, observados:

I – a autonomia das entidades desportivas dirigentes e associações, quanto a sua organização e funcionamento;

II – a destinação de recursos públicos para a promoção prioritária do desporto educacional e, em casos específicos, para a do desporto de alto rendimento;

III – o tratamento diferenciado para o desporto profissional e o não-profissional;

IV – a proteção e o incentivo às manifestações desportivas de criação nacional.

§ 1º O Poder Judiciário só admitirá ações relativas à disciplina e às competições desportivas após esgotarem-se as instâncias da justiça desportiva, regulada em lei.

§ 2º A justiça desportiva terá o prazo máximo de sessenta dias, contados da instauração do processo, para proferir decisão final.

§ 3º O Poder Público incentivará o lazer, como forma de promoção social.

As estimativas da Receita Federal quanto ao tamanho das isenções fiscais concedidas alcançam a ordem de R\$ 900 milhões até 2015, começando a valer em 2011. Desse valor, cerca de R\$ 350 milhões referem-se a obras nos estádios. A FIFA e empresas por ela credenciadas receberão, também, pela renúncia fiscal concedida, valores inicialmente estimados de R\$ 560 milhões.

Dentre as entidades que se beneficiarão das isenções e demais vantagens, cabe destacar as seguintes: a FIFA; eventuais subsidiárias por ela criadas no Brasil; a emissora fonte, geradora das imagens da Copa; o Comitê Organizador Local; as confederações e federações internacionais de futebol; a CBF; os prestadores de serviços e as pessoas físicas não domiciliadas no Brasil que trabalharem na organização do evento.

Os projetos de lei até agora apresentados não compreendem todas as exigências da FIFA para a realização do evento. Das exigências feitas pela entidade ao governo brasileiro, as proposições supramencionadas só alcançam parte delas, ficando de fora, até o momento, questões sobre imigração e alfândega, impostos de importação e outras isenções.

Apesar de o Poder Executivo divulgar na mídia que o Projeto da Copa do Mundo tem natureza privada – contrariamente à sua posição sobre os Jogos Olímpicos, que considera ter natureza estatal –, ele já concedeu expressivas vantagens aos entes privados que têm interesse comercial na Copa do Mundo.

Novamente, cabe salientar que esses benefícios podem ser concedidos, desde que haja efetivo interesse público, bem como uma lógica econômica e racionalidade de gastos que os sustentem. A questão gera controvérsias porque os benefícios, em grande parte, são direcionados à infraestrutura do esporte, e não à infraestrutura de transportes, essa sim, capaz de gerar consequências positivas não apenas para o setor do esporte, mas também benefícios

de longo prazo para todas as demais atividades da economia e para a sociedade. Nesse caso, as medidas poderiam ser justificadas por razões de eficiência, de forma mais efetiva do que podem estar sendo justificadas inúmeras medidas propostas pelo Poder Executivo até então.

5 Conclusão

O valor de investimentos requeridos pelos grandes eventos esportivos no Brasil tem usado como referencial principal as necessidades requeridas para a realização da Copa do Mundo de 2014. O outro grande evento programado são os Jogos Olímpicos, os quais, além de agendado para momento posterior à Copa do Mundo, implicam investimentos inferiores aos requeridos pela CBF e pela FIFA para a Copa. Os demais eventos esportivos programados compreendem pretensões mais modestas e acabam se beneficiando de alguma maneira, ou de investimentos já realizados, ou da programação feita para os eventos maiores.

Além disso, inúmeras exigências têm sido colocadas ao governo brasileiro pela CBF e pela FIFA, muitas das quais sendo atendidas pela publicação de proposições legislativas, especialmente mediante Medidas Provisórias. Cabe ao Poder Legislativo, portanto, participar do processo, analisando as proposições de forma equilibrada.

A discussão pelo Legislativo das leis orçamentárias dos próximos anos, sobre a destinação de recursos para o esporte e para a infraestrutura que suportará a realização dos eventos esportivos, é essencial e confere segurança jurídica aos potenciais investidores que têm interesse nos eventos.

No tocante aos investimentos requeridos para a realização da Copa do Mundo no Brasil, as previsões apontam para a necessidade de inversões, apenas em infraestrutura, de cerca de R\$ 33 bilhões.

Como mencionado no trabalho, estima-se que cerca de 600.000 turistas estrangeiros entrem no Brasil no período da Copa do Mundo. Na Copa da África do Sul, em 2010, cada turista estrangeiro que foi ao país com a finalidade de assistir a Copa do Mundo permaneceu nesse país por um período médio de 18 dias, gastando cerca de US\$ 800 por dia, aí incluídos a passagem aérea e a hospedagem. De acordo com essas informações, é possível estimar que cerca de US\$ 8,6 bilhões serão gastos por estrangeiros no Brasil, durante a Copa de 2014. Além disso, estima-se que cerca de 4 milhões de pessoas se movimentarão internamente no país nesse período.

Cabe ao Poder Legislativo federal, então, aprofundar a discussão acerca do tema, especialmente para avaliar se os recursos públicos estão sendo alocados eficientemente pelo Executivo para a realização dos eventos, em especial, da Copa do Mundo de 2014. Cabe, ainda, ao Poder Legislativo, promover a discussão acerca de temas que protejam o investidor interessado em se engajar nas iniciativas esportivas (por exemplo, na defesa de direitos sobre o uso de marcas). Finalmente, é essencial a discussão sobre o desenvolvimento do setor de infraestrutura, em especial, do setor de transportes, cujas demandas são inúmeras, algumas das quais diretamente associadas ao trabalho legislativo, como requer a reorganização do setor aéreo.

Referências bibliográficas

BARAT, Josef. **Logística, transporte e desenvolvimento econômico**. São Paulo: Editora CLA, 2007. ISBN 978-85-85454-29-6

BITTENCOURT, Fernando M. R.; **Investimento Público Federal em Infraestruturas: de Transportes em Regime de Concessão – Subsídios para o Desenho de Políticas**. Textos para Discussão 60. Senado federal, Centro de Estudos da Consultoria Legislativa: Brasília, 2009.

KEEDI, Samir. **Logística de transporte internacional: veículo prático de competitividade**. 3 Ed., São Paulo: Aduaneiras, 2007. ISBN 978-85-7129-482-0

FERREIRA, Luiz Antonio Félix. **Transporte aéreo internacional: características, custos e visão estratégica de logística**. São Paulo: Aduaneiras, 2003. ISBN 978-85-7129-381-6

FRÓES, Fernando. **Infraestrutura: Privatização, Regulação e Financiamento**. Belo Horizonte: Una, 1999.

GUNSTON, Bill. **Transport: Problems and Prospects**. Londres: Thames and Hudson, 1972. ISBN 978-0-500-08013-9

GURGEL, Anderson. **Futebol S/A: A Economia em Campo**. São Paulo: Ed. Saraiva, 2006.

HOWARD, D.; CROMPTON, J. L. **Financing Sport**. 2nd ed. Morgantown / WV: West Virginia University – Fitness Information Technology, 2005.

SHARP, L. A.; MOORMAN, A. M.; CLAUSSEN, C. L. **Sport Law: A Managerial Approach**. Scottsdale/Arizona: Holcomb Hathaway, 2007.

SMIT, Barbara. **Invasão de Campo: Adidas, Puma e os bastidores do esporte moderno**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2007.

Sítios da internet consultados:

<http://copa2010.ig.com.br/transporte+supera+violencia+como+maior+preocupacao/n1237636017250.html> , consultado em 25/8/2010;

<http://economaiainvestidor.blogspot.com/2009/12/investimentos-na-copa-do-mundo-de-2014.html>, consultado em 20/8/2010;

<http://www.administradores.com.br/informe-se/artigos/modais-de-transportes/38696>, consultado em 24/8/2010;

<http://www.comerciodojahu.com.br/novo/Esportes/FIFA+VAI+DISTRIBUIR+INGRESSOS+DA+COPA+2010.html> , consultado em 25/8/2010;

<http://www.cpb.org.br> , consultado em 25/8/2010;

http://www.ibmecnews.com.br/ed_anteriores/ibmec8/doi_a_dois_1.asp, consultado em 25/8/2010;

<http://iejorgehori.blog.uol.com.br> , consultado em 25/8/2010.

<http://www.meionews.com.br/index.php/noticias/19-brasil/5523-copa-do-mundo-vai-gerar-r-183-bilhoes-para-a-economia-brasileira-preve-estudo.html> , consultado em 25/8/2010;

http://www.sebrae.com.br/setor/textil-e-confecoes/o-setor/mercado/Brasil_Sustentavel_Copa_do_Mundo_2014.pdf, consultado em 25/8/2010;

http://www.uai.com.br/htmls/app/noticia173/2010/06/23/noticia_economia,i=165552/COPA+DO+MUNDO+DEVE+INJETAR+R+142+BI+NA+ECONOMIA+ATE+2014.shtml, consultado em 20/8/2010;