CONJUNTURA ECONÔMICA

Entrevista
Jorge Wilheim

Uma publicação da Fundação Getulio Vargas editada desde 1947
OUTUBRO 2013 • vol. 67 • nº 10 • R$ 13,00 • www.conjunturaeconomica.com.br
ISSN 0010-5945

Carta do IBRE
O período de juros baixos nos EUA pode durar mais do que se pensava

Ponto de Vista
O *status quo* e a alternativa, no petróleo e nas ferrovias

Macroeconomia
Cenário externo e lógica política inteferem no *timing* do ajuste da economia

O Brasil pode repetir o "milagre" econômico?

Acertando as contas

As conquistas femininas no mercado de trabalho



Mobilidade Urbana

COMO FAZER O PAÍS ANDAR

Congestionamentos nas grandes metrópoles brasileiras pressionam por mudanças substantivas no planejamento da mobilidade urbana

UM PAÍS SE CONSTRÓI

Saúde, educação, trabalho.
O desenvolvimento econômico e social
do Brasil passa pela Indústria da Construção.

Vamos erguer juntos um grande país!



A CBIC, representante nacional da indústria da construção e do setor imobiliário, por meio do diálogo constante, atua no desenvolvimento e disseminação da inovação tecnológica, das boas práticas sustentáveis, além de promover ações que visam a maior eficiência e competitividade do setor.

CBIC
Câmara Brasileira da Indústria da Construção

www.cbic.org.br

CNI SESI SENAI IEL
SENAI

www.senai.br

© Gadioli Cipolla

Capítulo 1

Três homens e um sonho

O ano era 1948. Flávio Gutierrez, Roberto e Gabriel Andrade eram apenas amigos com um sonho: ir longe. Muito longe. E, para isso, abriram caminhos, construíram estradas, dando início à história da AG. O que parecia impossível na época virou realidade, com muito trabalho e dedicação.



Os três fundadores e o primeiro trator da AG

Capítulo 65



Site de Atendimento da Contax, uma das maiores empresas de contact center do mundo

250 mil colaboradores e uma realidade

Hoje, o Grupo Andrade Gutierrez tem em seu portfólio empresas de diversos segmentos: saneamento (Sanepar, Waterport), telecomunicações (Oi), contact center (Contax), energia (Cemig, hidrelétricas Santo Antônio e Belo Monte), logística e saúde (Logimed), engenharia e construção (AG), defesa e segurança, infraestrutura (CCR). Todas com os mesmos princípios e objetivos: trabalho duro e foco nas pessoas.

Investimentos em Infraestrutura

AG ANDRADE GUTIERREZ



APRENDA NUM DIA E COLOQUE EM PRÁTICA NO OUTRO.

Para quem se atualiza no CADEMP – Cursos de Curta Duração da FGV –, o resultado é imediato. As aulas são voltadas para a prática e, em pouco tempo, transformam você em um profissional mais completo e preparado. Mais de 180 mil alunos, em 40 anos, estudaram aqui. Afinal, o mercado exige respostas rápidas.

CADEMP FGV

fgv.br/cademp-rio

Cursos de Curta Duração da FGV Contabilidade e Finanças | Logística | Marketing e Vendas | Operações | Recursos Humanos

CONJUNTURA ECONÔMICA









Carta do IBRE

8 O período de juros baixos nos EUA pode durar mais do que se pensava
Todos os fatores ligados à questão política e fiscal, ao mercado de trabalho e à inflação se combinam com essa evolução da abordagem do Fed na direção de indicar que o processo de normalização da política monetária norte-americana pode tomar bem mais tempo do que imaginava a maioria dos agentes econômicos. Com isso, as consequências da normalização, como a grande pressão de desvalorização sobre a moeda de países emergentes (que afetou fortemente o real), também devem ser mitigadas e postergadas. O que não deixa de ser uma boa notícia para a equipe econômica da presidente Dilma Rousseff.

Ponto de Vista

12 O *status quo* e a alternativa, no petróleo e nas ferrovias
No frenesi de mudanças, alteram-se muitas vezes os regimes com resultados liquidamente negativos, além de se exaurir os parcos recursos políticos e de gestão do Estado.

Entrevista

16 Jorge Wilheim
O autor de planos urbanísticos municipais diz a Solange Monteiro que é "preciso transformar espaço em lugar, que é o espaço ao qual você empresta emotividade".

Especial/Mobilidade Urbana

22 Como fazer o país andar
Congestionamentos nas grandes metrópoles brasileiras, que costumam provocar engarrafamentos diários na hora do *rush* de cerca de 200 quilômetros, pressionam por mudanças substantivas no planejamento nas grandes cidades brasileiras. Em busca de soluções, Solange Monteiro entrevistou especialistas e as diversas propostas apresentadas apontavam para necessidade de se fazer alguma coisa capaz de melhorar a qualidade de vida da população urbana.

32 Não existe almoço grátis, nem passe livre
Para Maurício Canêdo Pinheiro, não existe uma receita única e perfeita para desatar o nó da mobilidade urbana – cada cidade precisa achar o seu modelo.

Macroeconomia

36 Cenário externo e lógica política interferem no *timing* do ajuste da economia
Depois de ouvir economistas, Fernando Dantas constatou que quanto menor o crescimento, menor a capacidade de absorver sustentavelmente o aumento do passivo externo líquido engendrado por déficits em conta-corrente.

42 O Brasil pode repetir o "milagre" econômico?
Fernando de Holanda Barbosa lembra que o crescimento econômico dos países asiáticos se deve à acumulação de capital físico e de capital humano. O "milagre" brasileiro não teve contribuição do capital humano.

44 Acertando as contas
Kalinka Iaquinto destaca as opiniões dos participantes dos seminários "Avaliação do risco de crédito dos governos estaduais e municipais", promovido pelo IBRE, e "Reforma orçamentária e gestão pública: para além do ajuste fiscal", pela Ebape. E lembra que, com o aval da União, o volume de empréstimos de estados e municípios no exterior, no primeiro semestre de 2013, teve um salto de quase 50% se comparado ao ano passado.

50 Conquista feminina
A taxa de participação da força de trabalho feminina passou de 47,2%, em 1992, para 50,1%, em 2012, enquanto a dos homens caiu de 76,6% para 70,5% no mesmo período, informa Thais Thimoteo.

54 Renúncias incertas
O aumento de setores desonerados neste ano deve elevar a previsão de renúncia previdenciária de R$ 12,8 bilhões para R$ 18,7 bilhões, oito vezes mais que os R$ 2,5 bilhões previstos na LDO, escreve Kalinka Iaquinto.

Comércio Exterior

60 Cadeias regionais de valor: nova/velha motivação para o Mercosul?
O Mercosul deixa de ser identificado como um fator que beneficia as diretrizes das políticas domésticas dos países. Não é possível pensar em aprofundar a integração quando se elegem práticas protecionistas, afirma Lia Valls Pereira.

Comunicação

64 O aumento de capital da Telefónica na Telco e suas repercussões no Brasil
Aguarda-se o posicionamento do governo brasileiro, que pode ser atraído por um pacote de contrapartidas a serem oferecidas pela Telefónica, para ampliar sua participação no mercado nacional, acredita Marcio Lago Couto.

I Conjuntura Estatística
XX Índices Econômicos

Instituição de caráter técnico-científico, educativo e filantrópico, criada em 20 de dezembro de 1944, como pessoa jurídica de direito privado, tem por finalidade atuar no âmbito das Ciências Sociais, particularmente Economia e Administração, bem como contribuir para a proteção ambiental e o desenvolvimento sustentável.

Praia de Botafogo, 190 – CEP 22250-900 – Rio de Janeiro – RJ
Caixa Postal 62.591 – CEP 22257-970 – Tel.: (21) 2559-6000

Primeiro Presidente e Fundador
Luiz Simões Lopes

Conselho Diretor
Presidente: Carlos Ivan Simonsen Leal

Vice-presidentes: Francisco Oswaldo Neves Dornelles, Marcos Cintra Cavalcanti de Albuquerque, Sergio Franklin Quintella.

Vogais: Armando Klabin, Carlos Alberto Pires de Carvalho e Albuquerque, Ernane Galvêas, José Luiz Miranda, Lindolpho de Carvalho Dias, Manoel Pio Corrêa Jr., Marcílio Marques Moreira, Roberto Paulo Cezar de Andrade.

Suplentes: Antonio Monteiro de Castro Filho, Cristiano Buarque Franco Neto, Eduardo Baptista Vianna, Gilberto Duarte Prado, Jacob Palis Júnior, José Ermírio de Moraes Neto, Marcelo José Basílio de Souza Marinho, Mauricio Matos Peixoto.

Conselho Curador
Presidente: Carlos Alberto Lenz César Protásio

Vice-presidente: João Alfredo Dias Lins (Klabin Irmãos & Cia.)

Vogais: Alexandre Koch Torres de Assis, Angélica Moreira da Silva (Federação Brasileira de Bancos), Ary Oswaldo Mattos Filho, Carlos Moacyr Gomes de Almeida, Andrea Martini (Souza Cruz S.A.), Eduardo M. Krieger (Estado do Rio Grande do Sul), Heitor Chagas de Oliveira, Jaques Wagner (Estado da Bahia), Luiz Chor (Chozil Engenharia Ltda.), Marcelo Serfaty, Marcio João de Andrade Fortes, Pedro Henrique Mariani Bittencourt (Banco BBM S.A.), Orlando dos Santos Marques (Publicis Brasil Comunicação Ltda.), Raul Calfat (Votorantim Participações S.A.), Leonardo André Paixão (IRB-Brasil Resseguros S.A.), Ronaldo Vilela (Sindicato das Empresas de Seguros Privados, de Previdência Complementar e de Capitalização nos Estados do Rio de Janeiro e do Espírito Santo), Sandoval Carneiro Junior.

Suplentes: Aldo Floris, José Carlos Schmidt Murta Ribeiro, Luiz Ildefonso Simões Lopes (Brookfield Brasil Ltda.), Luiz Roberto Nascimento Silva, Manoel Fernando Thompson Motta Filho, Nilson Teixeira (Banco de Investimentos Crédit Suisse S.A.), Olavo Monteiro de Carvalho (Monteiro Aranha Participações S.A.), Patrick de Larragoiti Lucas (SulAmérica Companhia Nacional de Seguros), Roberto Castello Branco (Vale S.A.), Rui Barreto (Café Solúvel Brasília S.A.), Sergio Lins Andrade (Andrade Gutierrez S.A.), Victório Carlos De Marchi.

Instituto Brasileiro de Economia
Diretoria: Luiz Guilherme Schymura de Oliveira

Vice-Diretoria: Vagner Laerte Ardeo

Superintendência de Clientes Institucionais: Rodrigo de Moura Teixeira

Superintendência de Produção de Bens Públicos: Vagner Laerte Ardeo

Superintendência de Estudos Econômicos: Marcio Lago Couto

Superintendência de Planejamento e Organização: Vasco Medina Coeli

Controladoria: Regina Célia Reis de Oliveira

CONJUNTURA ECONÔMICA 65 anos

Fundador
Richard Lewinsohn

Editor-Chefe
Luiz Guilherme Schymura de Oliveira

Editor-Executivo
Claudio Roberto Gomes Conceição

Editores
Bertholdo de Castro e Solange Monteiro

Repórteres
Kalinka Iaquinto e Thais Thimoteo

Editoria de arte
Ana Elisa Galvão e Marcelo Nascimento Utrine
Capa: Marcelo Nascimento Utrine
Foto da capa: Shutterstock
Projeto gráfico: Cintia de Sá
Revisão: Mariflor Rocha
Produção gráfica: Alexandre de Castro
Impressão: Edigráfica

Colaboram nesta edição
Fernando Dantas
Fernando de Holanda Barbosa
Lia Valls Pereira
Marcio Lago Couto
Maristela Santos do Nascimento (estatísticas)
Mauricio Canêdo Pinheiro

Secretaria e apoio administrativo
Priscila Gomes de Souza
Rua Barão de Itambi, 60 – 2º andar
Botafogo – CEP 22231-000 – Rio de Janeiro – RJ
Tel.: (21) 3799-6840 – Fax: (21) 3799-6855
conjunturaredacao@fgv.br

Conjuntura Econômica é uma revista mensal editada pelo Instituto Brasileiro de Economia, da Fundação Getulio Vargas, desde novembro de 1947. As opiniões emitidas nos artigos assinados são de inteira responsabilidade de seus autores e não exprimem, necessariamente, as da Fundação Getulio Vargas. A reprodução total ou parcial do conteúdo da revista somente será permitida com autorização expressa dos editores.

Assinaturas e renovações
conjunturaeconomica@fgv.br

Rio de Janeiro:
(21) 3799-6844

Outros estados:
08000-25-7788 ligação gratuita

Circulação
Bernardo Nunes Chefer
Tel.: (21) 3799-6848
Fax: (21) 3799-6855

Distribuição
FC Comercial e Distribuidora S.A.
Rua Teodoro da Silva, 907
Tel.: (21) 3879-7766
Rio de Janeiro – RJ

Publicidade
Nova Central de Negócios
(11) 3554-7399

Diretor de Negócios e
Relações Institucionais: Fernando Monteiro
(11) 99153-2132
fernando@conjunturainstitucional.com.br

ANER
www.aner.org.br

IVC
INSTITUTO VERIFICADOR DE CIRCULAÇÃO

ISSN 0010-5945 Conjuntura Econômica. – Vol. 1, n. 1 (nov. 1947)
-.- Rio de Janeiro: Fundação Getulio Vargas, 1947-v. il.; 28cm.
Mensal.
Órgão oficial de: Instituto Brasileiro de Economia. Diretores: Nov. 1947-mar. 1952, Richard Lewinsohn; Maio 1952-dez. 1968, José Garrido Torres; Jan. 1969-mar. 1974, Sebastião Marcos Vital; Abr. 1974-mar. 1979, Antonio Carlos Lemgruber; Abr. 1979-abr. 1994, Paulo Rabello de Castro; Maio 1994-set 1999, Lauro Vieira de Faria; Out. 1999-nov. 2003, Roberto Fendt; Dez. 2003-jun. 2004, Antonio Carlos Pôrto Gonçalves; Jul. 2004, Luiz Guilherme Schymura de Oliveira.
ISSN 0010-5945
1. Economia — Periódicos. 2. Brasil — Condições Econômicas — Periódicos. I. Fundação Getulio Vargas. II. Instituto Brasileiro de Economia.
CDD 330.5



Claudio Conceição

Editor
claudio.conceicao@fgv.br

Nos últimos meses, o país foi surpreendido por uma onda de manifestações cujo estopim foi o aumento de R$ 0,20 nos preços das passagens de ônibus. Multidões tomaram as ruas em várias cidades clamando por serviços públicos mais dignos. As reivindicações foram se ampliando, tendo como pano de fundo a visceral aversão pela impunidade e corrupção. Até hoje, há manifestações pelo país, com outras reivindicações e aumento do vandalismo por um pequeno grupo de pessoas que depredam bens públicos e privados.

Perplexo, o governo não conseguiu dar uma resposta à altura. Mas o clamor das ruas levou a classe política a derrubar projetos que dormiam nas gavetas da Câmara e do Senado há anos e que, em certa medida, poderiam ampliar a impunidade, a corrupção.

Mas nenhuma sinalização mais contundente foi dada no sentido de melhorar o vergonhoso e péssimo sistema de transportes urbanos no país. E é sobre a mobilidade urbana que a matéria de capa desta edição se debruça este mês. Estudo feito por Marcos Cintra, vice-presidente da Fundação Getulio Vargas (FGV), parte publicado na edição de julho de *Conjuntura Econômica*, apontou que o custo de oportunidade do tempo perdido pelas pessoas no trânsito em São Paulo — além de gasto com combustível, emissão de gases poluentes e transporte de bens — gerou perdas de R$ 40 bilhões no ano passado na capital paulista. A Federação das Indústrias do Rio de Janeiro (Firjan) estimou que os congestionamentos na região metropolitana do Rio de Janeiro tiveram uma conta salgada: R$ 27,2 bilhões em 2012. Outro estudo, esse do Instituto de Economia da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), aponta que o tempo que os cariocas perdem parados no trânsito já equivale a 5% do PIB da região.

Ou seja a mobilidade urbana tornou-se uma questão crucial não só para a mobilidade das pessoas, mas também para o aumento de produtividade e competitividade de nossa economia. Melhorar essa mobilidade será, sem dúvida, um dos principais temas a serem debatidos pelos candidatos à Presidência da República em 2014.

O período de juros baixos nos EUA pode durar mais do que se pensava

Em setembro, o Federal Reserve (Fed) e o mercado financeiro global passaram por um momento trepidante da sua relação. Para surpresa quase geral, o banco central norte-americano anunciou que não começaria o chamado *tapering* — o jargão em inglês para a redução gradual de compras, pela autoridade monetária dos Estados Unidos, de títulos públicos de longo prazo e papéis hipotecários, ao ritmo de US$ 85 bilhões por mês. Como é bem sabido, essas aquisições fazem parte de uma estratégia não convencional de política monetária, voltada a manter baixas as taxas de juros de longo prazo, com o objetivo de promover a recuperação da economia.

A decisão do Fed gerou uma série de críticas e análises sobre quais teriam sido as razões do *chairman*, Ben Bernanke, e demais membros do FOMC (Comitê de Política Monetária) para empurrar o início do *tapering* mais para frente.

Há quem pense, por exemplo, que Bernanke teria errado (no mínimo se precipitado) ao sinalizar em maio a possibilidade de o *tapering* começar ainda no ano corrente. Tal sinalização teria criado a expectativa de que seria em setembro. Note-se, porém, que nenhum membro do FOMC jamais mencionou um mês específico. Todos os que se manifestaram publicamente (Bernanke, principalmente) ressaltavam que o começo do *tapering* dependia de sinais claros de melhora da economia, particularmente das condições vigentes no mercado de trabalho. De qualquer modo, tiveram oportunidade de negar a possibilidade de ser em setembro e não o fizeram. O fato concreto é que a volatilidade dos mercados se elevou consideravelmente.

Independentemente de o Fed ter errado ou não, discussões a respeito da decisão recente têm grande relevância, pois ajudam a entender o quadro em que verdadeiramente se encontra a economia americana, base do traçado de qualquer prognóstico.

Como todo banco central, o Fed tem a missão de administrar riscos distintos. A arte da política monetária reside justamente na capacidade de ponderá-los da forma adequada. Isso significa saber distinguir os momentos em que a atividade econômica e o emprego pesam mais na balança, quando comparados à inflação. Ou ainda se existem bolhas de preços de ativos em formação.

No caso do Fed, nos últimos meses, há uma série de fatores conjunturais que têm atuado simultaneamente sobre esse delicado balanço de riscos. Além disso, existe um processo de médio prazo de evolução da abordagem de política monetária de modo geral, diante do desafio singular representado por operar no piso dos juros nominais (isto é, zero), ou muito perto disso, para não falar da evolução das pesquisas acadêmicas.

Resumidamente, é possível dizer que, desde maio, quando Bernanke se incumbiu de pôr na mesa o tema do início do *tapering*, até a última reunião do FOMC em setembro, quase todos os fatores conjunturais se moveram na direção de ampliar a desconfiança quanto à melhora da atividade e do emprego, comparativamente aos riscos de retomada da inflação nos mercados de bens ou de ativos.

O impasse político americano

Um primeiro e importante fator que seguramente foi (e precisava ser) considerado pelo FOMC diz respeito ao risco político relacionado à disputa

entre o governo Obama e seu Partido Democrata, de um lado, e a crescente radicalização da oposição republicana, de outro.

Como tem sido amplamente divulgado, o impasse orçamentário já levou à paralisação parcial das atividades do governo federal americano. Diante disso, nada mais natural do que considerar a possibilidade de *default* da dívida pública, como resultado de os dois partidos não se entenderem sobre a questão orçamentária. Se não há concordância nesse terreno, pode não haver também no tocante à elevação do teto de endividamento público. A disputa entre democratas e republicanos já produziu redução automática de gastos governamentais este ano, o que provavelmente contribuirá para um crescimento econômico ainda mais tímido em 2013 e parte de 2014, criando dificuldades adicionais para a tarefa do Fed de acelerar o ritmo da retomada.

Deve-se ter em mente também que, como no passado, um acordo provisório pode ser o máximo que republicanos e democratas consigam fechar em relação às questões orçamentárias e do teto do endividamento. Assim, a briga seria jogada para alguns meses à frente, mas ainda bem dentro do prazo pelo qual se estenderá o processo de normalização da política monetária americana.

Nível de emprego

O mercado de trabalho, por sua vez, continua apresentando desempenho muito modesto. Além da questão dos níveis historicamente altos da duração média da desocupação, deve-se notar que a observada queda da taxa de desemprego não reflete a verdadeira situação do mercado. De fato, toda boa parte da queda da taxa de desemprego ocorrida no último ano é devida à redução da taxa de participação (força de trabalho sobre a população em idade ativa). Como se sabe, pessoas que deixam o mercado de trabalho, por decidir não mais procurar emprego, reduzem o número dos que são considerados desocupados.

Os dados sugerem que um quinto da queda da taxa de participação que ocorreu desde 2007 tem a ver com questões demográficas associadas ao conhecido fenômeno do *baby boom*. Pode-se admitir que o restante se divida meio a meio entre pessoas que passaram a receber auxílio doença ou invalidez e os que decidiram voltar à escola. Além disso, entre os considerados ocupados, houve forte aumento da participação de trabalhadores em tempo parcial. Por conta disso, pode-se esperar que boa parte desse grupo voltará a buscar emprego na medida em que percebam uma melhora no desempenho da economia.

Assim, fica caracterizado que a queda do desemprego não decorreu propriamente do aquecimento da economia. Adicionalmente, se os desalentados voltarem ao mercado de trabalho, as taxas de crescimento econômico projetadas pelo FOMC não serão suficientes para reduzir o desemprego, condição definida pelo Fed como necessária para que se dê início a um ciclo de alta da taxa básica, hoje virtualmente em zero.

A decisão do Fed gerou uma série de críticas e análises sobre quais teriam sido as razões do chairman, Ben Bernanke, e demais membros do FOMC (Comitê de Política Monetária) para empurrar o início do tapering mais para frente

Os juros de longo prazo

Outro fator que pode ter pesado na decisão do Fed de adiar o *tapering* foi o forte impacto sobre os juros de longo prazo das expectativas que se formaram após as sinalizações dadas por Bernanke em maio e junho. A rentabilidade dos papéis de dez anos do Tesouro subiu de pouco mais de 1,6% no início de maio até tocar em 3% no começo de setembro. Agora, com a decisão de empurrar para frente o início do *tapering*, as taxas recuaram para 2,62% (cotação de 7 de outubro).

No tocante aos juros das hipotecas de 30 anos, importantíssimos como fator de influência sobre o decisivo mercado residencial, o nível médio de juros saiu de 3,6% em maio para mais de 4,6% no momento de maior estresse. Esse movimento certamente constituiu grande fonte de preocupação para os membros do FOMC, uma vez que o setor imobiliário

ainda não consolidou sua recuperação. Como afirmou recentemente o presidente do Fed de Nova York, William Dudley, o ritmo de início de novas construções ainda se encontra na casa das 900 mil unidades anuais, contra a desejável marca de 1,5 milhão.

A inflação

Não bastassem esses fatores, é preciso considerar ainda a baixa taxa de inflação. Os preços estão subindo a uma taxa anual de 1,2% (dado de agosto), bem aquém, portanto, da meta do Fed, de 2%. Na diretoria da instituição certamente há os que não desejariam iniciar o *tapering* antes de a inflação subir, pelo menos um pouco.

De maio até a última reunião do FOMC em setembro, quase todos os fatores conjunturais se moveram na direção de ampliar a desconfiança quanto à melhora da atividade e do emprego, comparativamente aos riscos de retomada da inflação nos mercados de bens ou de ativos

Política monetária

A combinação de fatores descrita acima já seria suficiente para fazer o BC americano manter o afrouxamento quantitativo (nome técnico da política de aquisição de títulos) em sua integridade. Entretanto, para respaldar ainda mais essa linha de ação, há toda uma evolução da concepção da política monetária em curso no Fed, para a qual não se está prestando a devida atenção. As mudanças têm a ver com o imperativo presente de atuar com taxas básicas nominais de juros já limitadas pelo nível zero.

De forma simplificada, há fortes indicações de que os membros do FOMC estariam inclinados a dar início à alta dos *Fed Funds*, a taxa básica de juros, somente em 2015. Contrariando o que, aparentemente, seria a predisposição do FOMC em 2012.[1]

Em síntese, portanto, todos os fatores ligados à questão política e fiscal, ao mercado de trabalho e à inflação se combinam com essa evolução da abordagem do Fed na direção de indicar que o processo de normalização da política monetária norte-americana pode tomar bem mais tempo do que imaginava a maioria dos agentes econômicos. Com isso, as consequências da normalização, como a grande pressão de desvalorização sobre a moeda de países emergentes (que afetou fortemente o real) também devem ser mitigadas e postergadas. O que não deixa de ser uma boa notícia para a equipe econômica da presidente Dilma Rousseff. ■

[1]Numa fala em abril de 2012, Janet Yellen, vice-presidente e atual favorita para comandar o Fed a partir de janeiro, examinou quatro cenários para a evolução dos *Fed Funds*, a taxa básica de juros dos EUA: a previsão dos membros do FOMC (cenário "baseline", no jargão em inglês), a regra de Taylor proposta em 1993, a regra modificada de Taylor (Taylor 1999), e uma chamada "regra ótima".

A regra de Taylor (do economista John Taylor, de Stanford) indica de maneira simples de que modo os juros básicos devem ser manipulados em resposta aos desvios da inflação com relação à meta, e também aos desvios do produto ou do emprego em relação a determinados níveis. As duas propostas de Taylor, de 1993 e de 1999, diferem entre si pelo peso atribuído aos desvios do emprego, sendo que a modificada dá mais importância ao que ocorre no mercado de trabalho, comparativamente à anterior.

Para entender o quarto cenário possível para a trajetória dos *Fed Funds,* dado pela "regra ótima", é preciso levar em conta que a regra de Taylor indicaria hoje uma taxa de juros nominais negativa, o que não é possível. Ou seja, já há alguns anos, devido a essa impossibilidade, os juros americanos estão mais altos que o previsto pela regra de Taylor. A ideia da regra ótima é compensar no tempo o fato de que os juros não puderam ser negativos quando havia indicação para tanto. Assim, depois de encerrado um período deste tipo, no momento em que a regra de Taylor sugerir que é chegada a hora de elevar os juros, a regra ótima indica que eles devem ser mantidos por um tempo suficientemente longo em praticamente zero, para compensar o período em que deveriam ter sido negativos e não o foram (porque isso era impossível).

Dessa forma, a regra ótima leva a trajetórias em que a taxa básica demora mais para começar a subir do que a regra de Taylor de 1999. O que a chama atenção, porém, é que, na apresentação de Yellen em 2012, as projeções do FOMC estavam bem mais próximas da regra de Taylor de 1999 do que da regra ótima. Já um Relatório da Goldman Sachs divulgado há pouco tempo, que recalcula os dois cenários de política monetária (Taylor 99 e regra ótima) com dados mais recentes, constata que, hoje, o cenário *baseline* está muito mais próximo da regra ótima do que da regra de Taylor 99. Assim as projeções dos membros do FOMC para a evolução da taxa básica estão bem mais próximas da trajetória mais branda da chamada regra ótima do que da trajetória sugerida pela regra de Taylor, em que os *Fed Funds* começariam a subir num prazo mais curto.



*Ao final do curso, o aluno escolhe uma área: Finanças ou Economia.

Master in Business Economics
Master in Economic Analysis
Master in Financial Economics
Master in Corporate Finance, Controllership and Economics
Mestrado Profissional em Finanças e Economia*

Inscrições: Mestrado até 25/10. Master até 6/12. www.fgv.br/eesp

FUNDAÇÃO GETULIO VARGAS
EESP
Escola de Economia de São Paulo

O *status quo* e a alternativa, no petróleo e nas ferrovias

Depois de uma longa espera, aproxima-se o momento do primeiro leilão de blocos do pré-sal, estreando o novo marco regulatório adotado em 2010 especialmente para esses campos considerados estratégicos.

Na verdade, o antigo marco regulatório funcionava muito bem. O justo desejo do governo de arrecadar mais da exploração altamente lucrativa do pré-sal necessitaria apenas uma elevação das alíquotas do regime que já existia, o que poderia ser obtido por um simples decreto presidencial.

O real motivo da mudança regulatória foi facilitar o processo de política industrial, com o objetivo de desenvolver os setores vinculados à exploração do petróleo. Entre as modificações, estão a imposição de que a Petrobras seja a única operadora do pré-sal, e a criação de uma empresa 100% pública com maioria no comitê operacional que administrará o consórcio formado pela Petrobras, pelas demais empresas e pela própria nova estatal.

Desse ponto de vista, o novo marco parece ser a solução encontrada para um *status quo* com possíveis limitações — no caso, a falta de instrumentos para que a Petrobras e o Ministério das Minas e Energia realizem a política industrial almejada pelo governo.

Como em todo redesenho institucional, há perdas e ganhos — a resultante depende de cada caso. Um custo que não pode ser esquecido é a existência simultânea de diversos marcos regulatórios, já que campos petrolíferos foram licitados pelo antigo regime.

E, mesmo que haja mais ganhos do que perdas na mudança, há que se considerar também os custos de transição. Alguns exemplos são o longo tempo perdido até o início efetivo da exploração do pré-sal, os problemas com o Legislativo e a agenda do Executivo, o preço político de processar a nova lei e o custo em termos de recursos de gestão do setor público para desenhar e implantar o novo marco.

Uma boa pergunta é saber se os eventuais ganhos da mudança do pré-sal compensam todos esses custos. Com essa indagação em mente, é interessante analisar outra alteração de marco regulatório conduzida pelo governo, no caso, das ferrovias.



Um primeiro aspecto a ser levado em conta é que, como no petróleo, há evidências, como o estudo de Paulo Fleury,[1] de 2012, de que o marco regulatório adotado após a privatização das ferrovias funcionou bastante bem.

Esse modelo, parecido com o americano, concentra na mesma empresa a operação da ferrovia e a propriedade dos trilhos, de um lado, e a oferta dos serviços de frete, do outro, com verticalização dessas atividades. A justificativa para essa arquitetura é que há fortes economias de escopo entre as duas funções. Além dessas economias, existem enormes complementaridades tecnológicas, que podem ser percebidas no fato simples de que "trem destrói trilho e trilho destrói trem".

É claro, por outro lado, que o modelo tem problemas, como a formação de monopólio. A forma encontrada para lidar com esse problema é a criação do novo marco regulatório, desverticalizando aquelas duas atividades. Assim, uma empresa constrói e mantém a estrada de ferro, e outras oferecem o serviço de fretes, pagando para utilizar os trilhos.

O risco, porém, é que, ao se tentar atacar o problema do monopólio, o novo modelo acabe levando a outras dificuldades. Adicionalmente, como no caso do petróleo, há os custos de transição e da convivência de diferentes marcos regulatórios.

É bom levar em conta que, no caso das ferrovias, não se trata necessariamente de um monopólio puro, já que, se houver volume de carga suficiente, é cabível ter duas linhas competindo, para não mencionar a concorrência com outros modais. Assim, é de se perguntar se o problema de baixa competição era tão grave a ponto de justificar o abandono dos ganhos proporcionados pelo marco muito simples e leve implantado nos anos 1990.

Um provável entrave adicional é de que a separação vertical não funcione. A experiência internacional sugere que ela só teve resultados razoáveis em redes de ferrovias voltadas ao transporte de passageiros. Não há exemplos bem-sucedidos desse tipo de regime quando o modal ferroviário é usado prioritariamente para carga, como no caso brasileiro.[2]

Assim, é muito possível que, tanto no caso do petróleo quanto no das ferrovias, tenha havido uma falha de percepção e de avaliação muito comum quando nos deparamos com a comparação entre o *status quo* e alguma alternativa. Enquanto o primeiro reflete a situação presente, real, vivenciada, com todos os problemas inevitáveis a qualquer sistema, a alternativa seduz por ser uma ideia teórica, com um funcionamento ideal.

É comum, portanto, que os defeitos da alternativa "ideal" sejam subestimados, enquanto os do *status quo* real sejam, inversamente, superestimados. De forma similar, as vantagens da alternativa parecem maiores do que verdadeiramente são, enquanto o lado bom do *status quo* tende a ser menosprezado.

Some-se a isso a tendência à omissão, na conta de prós e contras, dos custos de transição e de convivência de diversos marcos regulatórios, e o resultado é um excesso de ativismo legislativo. No frenesi de mudanças, alteram-se muitas vezes os regimes com resultados liquidamente negativos, além de se exaurir os parcos recursos políticos e de gestão do Estado — que faltam para tocar as agendas realmente importantes.

No frenesi de mudanças, alteram-se muitas vezes os regimes com resultados liquidamente negativos, além de se exaurir os parcos recursos políticos e de gestão do Estado — que faltam para tocar as agendas realmente importantes

Como em diversas outras atividades humanas, menos também pode ser mais em política pública.

Coordenação editorial de Samuel Pessôa, pesquisador associado da FGV/IBRE.

[1]Paulo Fleury, 2012, "Evolução do desempenho das ferrovias privatizadas 1997-2010", parte 1 e parte 2, http://www.ilos.com.br/web/index.php?option=com_content&task=view&id=1917&Itemid=74 e http://www.ilos.com.br/web/index.php?option=com_content&task=view&id=1909&Itemid=74.

[2]Veja a revisão de literatura e os novos resultados no estudo de novembro de 2012 "EVES-Rail, Economic effects of vertical separation in the railway sector" relatório de pesquisa preparado para a Community of European Railway and Infrastructure Companies de autoria de Didier van de Velde e colaboradores, http://www.europolitics.info/pdf/gratuit_en/323894-en.pdf. Para uma análise da proposta do governo, ver Pinheiro, A.C. (2013) "A nova reforma regulatória do setor ferroviário", em Pinheiro, A.C. e Frischtak, C. (organizadores), *Gargalos e soluções na infraestrutura de transportes*, Ed. FGV, Rio de Janeiro (no prelo).


100
FEDERAL RESERVE NOTE
HB 67862465 F
B2
UNITED STATES
FEDERAL RESERVE SYSTEM
THIS NOTE IS LEGAL TENDER
FOR ALL DEBTS, PUBLIC AND PRIVATE
Anna Escobedo Cabral
Treasurer of the United States.
G1
SERIES
2006
100
FRANKLIN



ENTENDA O QUE A ECONOMIA TEM A DIZER.

CONJUNTURA ECONÔMICA

FGV IBRE

agência3

Cidades em transição

Foto: Patrícia Stavis/Folhapress



Jorge Wilheim

Arquiteto e urbanista

Solange Monteiro, de São Paulo

Conurbações, congestionamentos, manifestações. As grandes capitais brasileiras vivem em contínua efervescência, observada por Jorge Wilheim. Aos 85 anos, esse italiano radicado em São Paulo e autor de alguns dos ícones arquitetônicos da cidade, como o Parque do Anhembi, defende que tal processo reflete um momento de transição vivido pela sociedade, do qual fazem parte a busca por legitimidade, representatividade e maior participação. Autor dos planos urbanísticos de municípios como Curitiba, Campinas e Natal, e secretário municipal de Planejamento de São Paulo por duas vezes, nas gestões de Mário Covas (1983-1985) e Marta Suplicy (2001-2004), Wilheim critica a série de políticas equivocadas que levaram a um atraso na expansão do transporte público no país. Também defende que, em se tratando de urbanismo, é necessário privilegiar a antropologia às estatísticas. "É preciso transformar espaço em lugar, que é o espaço ao qual você empresta emotividade. O essencial do urbanismo é que tem gente na cidade que está lá para morar, viver, produzir, estudar", afirma à *Conjuntura Econômica*.

***Conjuntura Econômica* — O senhor foi o autor do Plano Diretor que possibilitou a implantação do BRT (Bus Rapid Transit) em Curitiba, pelo prefeito Jaime Lerner. O que fez o BRT ser tão bem-sucedido, e por que não o vemos replicado em outras cidades brasileiras?**

Jorge Wilheim — Outro dia um jornalista me perguntava sobre as inovações que fiz nos meus 60 anos de profissão. Comecei a listar alguns pontos, e na realidade eram coisas absolutamente óbvias. Se eu pude dar alguma contribuição, foi a de perceber o que estava acontecendo. O caso de Curitiba é um axioma muito simples: onde há muita gente, tem que ter transporte público. A união de densidade de população com localização de transporte é óbvia. Então, identifiquei onde estavam as vias estruturais importantes, e lá coloquei um zoneamento de adensamento, para permitir que mais gente morasse nessa região, e que as vias fossem adequadas para o transporte de ônibus. O que acontece em outras cidades em que esse axioma continua sendo o mesmo é certa fraqueza do sistema de planejamento e da visão do prefeito em relação às forças de mercado, que puxam para lá e para cá, deformando coisas que são naturais e óbvias.

Entretanto, outras cidades do mundo, como Bogotá, na Colômbia, optaram por esse sistema com sucesso.

Eu me lembro de ter conversado com o ex-prefeito de Bogotá, Henrique Peñalosa, que me elogiava, dizendo que tudo o que fez em Bogotá foi inspirado em Curitiba. Disse que ficava gratificado, mas convidei-o a analisar o caso de Bogotá com cuidado. A cidade promoveu uma desapropriação quatro vezes maior do que em Curitiba. A largura do sistema Trans Milênio é enorme. Cabem muitas vias de automóvel, cabe o ônibus, a ultrapassagem do ônibus quando necessário, cabem calçadas muito largas, e isso

não aconteceu em Curitiba na mesma escala. Em Bogotá eles apostam que não será necessário fazer metrô no futuro, mas eu acho que será. E as linhas que foram escolhidas para o Trans Milênio são as mesmas que existiriam para o metrô, o que poderá significar uma concorrência direta no futuro. Há outro aspecto que gostaria de mencionar. Hoje em dia tenho receio de fazer um levantamento em Curitiba para saber quantas pessoas que moram ao lado do BRT usam o sistema. Esse é um levantamento que nunca foi feito e que o pessoal de Curitiba talvez não tenha vontade de fazer. Meu palpite é que, apesar de o transporte público estar correndo aos pés do apartamento de muitos, a afluência da classe média fez com que esta comprasse automóvel, e o prestígio do carro ainda não foi suficientemente contradito por congestionamentos. O tráfego é intenso em Curitiba, mas não chega aos níveis de congestionamento de São Paulo e do Rio de Janeiro. Tenho medo de afirmar que aquele axioma já não tem um desempenho tão natural atualmente quanto tinha no passado.

Na contramão dos incentivos que resultaram em um aumento da compra de automóveis pelos brasileiros, hoje se observa maior conscientização sobre a necessidade de se priorizar o transporte coletivo. O senhor acha que as principais metrópoles estão respondendo adequadamente a essa tendência, melhorando o investimento no transporte público?

Antes de responder, é preciso colocar duas premissas. Primeiro, é preciso notar que o automóvel é um objeto de desejo. Pirandello (Luigi Pirandello, escritor e dramaturgo italiano) dizia que o automóvel é uma invenção do diabo. Ele é bonito, é sensual. Segundo, ele dá o sentido da liberdade. Dentro do automóvel nós aparentemente circulamos quando queremos, onde queremos, e com quem queremos. E podemos até não circular, porque o jovem usa o carro para sair de casa e ficar namorando até mesmo na porta de casa, desde que longe dos pais. Esse sentimento de liberdade é inato no ser humano, e o automóvel simboliza isso. E, em terceiro lugar, porque de fato ele serve para a mobilidade. Quando Ford dizia "tem um Ford no seu futuro", grande marca publicitária do começo do automóvel, na década de 1950, realmente espelhou nossa crença de que há um carro no nosso futuro.

Já a segunda premissa é a questão do crédito. Foi algo circunstancial do governo brasileiro que, ante a crise de 2008, decidisse por medidas anticíclicas. Nesse momento, o presidente Lula foi o mais keynesiano dos keynesianos. E acertou. Ele deu crédito às duas cadeias produtivas mais longas e diversificadas, que são a automobilística e a da construção civil. Claro que isso aumentou o número de automóveis nas ruas, da mesma forma que aumentou o número de construções. Agora, esse crédito que foi dado, e que em parte ainda existe, pois o governo pode ter medo de parar completamente com essa política temendo deflação, tem que ter horizonte, pois há risco de inadimplência. Quem conduz a economia nacional tem que ter cuidado para o limite disso. Veremos o que acontecerá daqui para frente.

De qualquer forma, a gente não pode culpar o governo brasileiro pelos congestionamentos. Isso é exagero. Mesmo que não tivesse havido um aumento recente de compra de automóveis, a quantidade de automóveis já não cabe nas ruas de São Paulo, nem nas do Rio de Janeiro, que é uma cidade atípica por causa dos grandes maciços, das montanhas, que criou linearidades, a sul, de Copacabana até a Barra, e a norte, do centro ao subúrbio. Lá existe uma enorme de-

Mesmo que não tivesse havido um aumento recente de compra de automóveis, a quantidade de automóveis já não cabe nas ruas de São Paulo, nem nas do Rio de Janeiro, uma cidade atípica por causa dos grandes maciços

fasagem do transporte público, pois não tem sentido o Rio não ter metrô, e que os trens lá sejam tão antiquados. Tivemos políticas equivocadas que causaram um enorme atraso em todo o país. O abandono da ferrovia no Brasil foi um claro equívoco. Mas hoje esse déficit é mais complicado pelo aumento do congestionamento. E aí entra uma visão de classe, dos automobilistas, que está se democratizando, juntamente às pessoas que jamais precisaram entrar em um ônibus na vida. Mesmo assim, hoje há iniciativa. O fato de serem processos demorados não deve nos desanimar. Temos que exigir que esses projetos e investimentos sejam feitos.

Tivemos políticas equivocadas que causaram um enorme atraso em todo o país. O abandono da ferrovia no Brasil foi um claro equívoco. Mas hoje esse déficit é mais complicado pelo aumento do congestionamento

Recentemente, o prefeito de São Paulo, Fernando Haddad, apresentou uma proposta de revisão do Plano Diretor da cidade com medidas polêmicas, como a de fixar um número máximo — e não mínimo, como é atualmente — de vagas de garagem por apartamento em novos edifícios. O senhor acha que o mercado imobiliário e a sociedade estão preparados para esse tipo de mudança, já que a tendência sempre é achar que o carro do outro é que é o problema?

Eu fiz uma proposta alternativa àquela que a revisão propõe, e que talvez o mercado aceite. Hoje, os metros quadrados de garagem não contam no cômputo geral da construção para efeito de coeficiente de aproveitamento, como se essa construção não existisse, permitindo construir acima da garagem aquilo que o zoneamento permite. Na minha proposta, a garagem passa a ser contada dentro do total da área construída para efeito do coeficiente. Então o empreendedor terá duas alternativas. Se ele quer vender para a classe AAA, que exige quatro vagas de garagem, por exemplo, ele poderá fazê-lo, mas isso implicará que o edifício terá dois ou três andares a menos. Ou ele decide que quer maximizar os metros quadrados de venda, minimizando o espaço da garagem a uma vaga por apartamento, para fazer o maior número de unidades possível. Em ambos os casos haverá uma redução, e acho que se atenderá a essa necessidade de reduzir o número de veículos dentro da garagem, pois é aí que os congestionamentos começam.

O senhor acha possível a aprovação de medidas como essa?

Esse jogo se joga na Câmara Municipal, e nas ruas também. As ruas deverão defender, mas sabemos que a grande pressão do mercado imobiliário se dá na Câmara. Mas, se fosse empreendedor imobiliário, eu não temeria. A demanda em São Paulo é grande, basta se adequar à legislação. Não há risco de os empreendedores se desesperarem e fechar seus escritórios. Isso não existe. É uma onda que é feita porque faz parte do jogo das pressões.

Hoje, vemos a conscientização de que a melhora do transporte também passa por atrair mais gente para morar no centro e por levar mais atividade econômica para a periferia. Entretanto, municípios como São Paulo devem ser pensados como uma macrometrópole — o senhor mesmo engloba na conta da cidade a região metropolitana de Campinas, a Baixada Santista, Sorocaba e São José dos Campos. Há disposição de mudança nas políticas públicas para adequar o planejamento a uma gestão intermunicipal?

Estamos preparados para discuti-la, mas não para operá-la. A macrorregião de São Paulo

que menciono soma mais ou menos 24 milhões de habitantes, dos quais cerca de três milhões mudam diariamente de município, do domicílio para o trabalho. Mas tanto as pessoas quanto as instituições tendem a ser conservadoras sempre, só a dinâmica urbana e a própria vida as obriga a alterar. Para isso, entretanto, é preciso crise, momentos caóticos, revoluções. Nada acontece nem um minuto antes. É preciso levar em conta que as dificuldades de gestão urbana são maiores do que as de planejamento dos espaços. Eu me lembro, quando a prefeita Marta Suplicy era candidata à reeleição, que nos círculos mais próximos debatia-se sobre minha permanência na Secretaria do Planejamento. Eu dizia: quem não quer continuar no Planejamento sou eu, pois acho que a coisa importante é a gestão. Porque toda forma de trabalho em instituições e prefeituras é hierárquica, em que você divide os setores — educação, habitação, planejamento —, colocando um coronel no topo delas, e daí se ramificam as estruturas hierárquicas dessas unidades. Elas a rigor não conversam, nem precisam conversar umas com as outras. É uma divisão que partilha a gestão com grande dificuldade de fazer as pessoas trabalharem juntas. A grande alteração a ser feita é trabalhar por programa. Se o tema é descongestionamento, é claro que a Secretaria de Transportes participa, mas é verdade que também participam a de Habitação, a de Indústria e Comércio, se houver, e a de Comunicação. E tem também a participação do usuário, ONGs ativas nesse campo. Uma vez que se resolve o descongestionamento, a rede se dissolve. Outro programa poderá derivar daí, mas o agrupamento dos interessados será diferente. Na empresa privada, trabalha-se assim. No setor público é mais difícil, pois os políticos querem preservar seu território de poder. Mas é necessário aprender a fazer gestão dessa forma.

O que é urbanismo? É a arte e a ciência da cidade. As cidades são grandes regiões urbanizadas, metrópoles. Mas o essencial é que tem gente lá para morar, viver, produzir, estudar. A qualidade dessa vida é o que interessa ao humanismo

O senhor foi consultor do Ministério dos Esportes para a candidatura do Rio de Janeiro às Olimpíadas de 2016. Como avalia o impacto dos projetos relacionados ao evento?

Na época da candidatura, minhas teses não coincidiram muito com as do Carlos Arthur Nuzman, presidente do Comitê Olímpico Brasileiro. Na minha análise, eu estava preocupado com o legado, não com os jogos, pois tinha gente mais competente cuidando dos estádios. Em primeiro lugar, questionava onde e como ampliar a capacidade hoteleira do Rio de Janeiro, carente em 20 mil leitos. Defendi a tese de abrir uma nova frente turística, e que o melhor lugar para isso seria na Zona Portuária. O turismo que não é sol e praia é o de negócios, é o cultural. No levantamento que fiz da área, vi que o patrimônio cultural entre o cais Mauá e a região de São Cristóvão, do Maracanã, é de qualquer paulista ficar babando. Propus uma linha de bonde turístico com 20 estações, descrevendo o entorno, e a iniciativa privada teria uma garantia efetiva da Prefeitura da viabilidade da construção de hotéis, porque haveria uma nova frente turística. Por isso, também defendi que deveria haver alguma sede das Olimpíadas mais próxima do Maracanã. Durante o projeto olímpico, isso não foi atendido, mas depois esse potencial foi percebido pelo prefeito Eduardo Paes. Ele inclusive adotou outro critério, mais amplo e mais perigoso, de entregar aquela região com coeficientes enormes. A quantidade de metros quadrados que será entregue beneficia o mercado, embora ache que o benefício oferecido tenha sido um pouco exagerado, pois impli-

cará um desafio de transporte muito grande. É preciso lembrar que naquelas imediações, na antiga estação Leopoldina, deverá chegar o trem-bala, ainda que não saibamos quando. Cheguei a estudar o entorno de todas as estações para um consórcio e estou consciente da dificuldade de mover-se desse lugar para o resto da cidade, bem como da necessidade de fazer alterações na linha de metrô que atenderá à ferrovia nessa estação.

Quando se trata de urbanismo, o senhor defende que é mais importante preocupar-se com a antropologia do que com a estatística. Por quê?
No fundo, o que é urbanismo? É a arte e a ciência da cidade. As cidades são grandes regiões urbanizadas, metápoles, metrópoles. Mas o essencial disso tudo é que tem gente que está lá para morar, viver, produzir, estudar. A qualidade dessa vida é o que interessa ao humanismo. Você tem que analisar como as pessoas vivem. Não apenas identificar os grandes agrupamentos e fazer levantamentos estatísticos, de classe de renda, mas saber qual o jeitão dessa vida. O carioca não vive da mesma maneira que o paulista, que também não vive da mesma forma que os habitantes de uma cidade pequena do interior de Minas. É preciso perceber quais os sistemas de vida fundamentais e dar qualidade a isso. Claro que a mobilidade, que está forçosamente na moda, é importante, mas a qualidade com que se move também é importante. O que acontece no nível da calçada, nos andares térreos, é completamente diferente do que acontece nos andares superiores. Então o urbanismo tem que ter essa visão da vida e das pessoas, nas suas postulações. Nesse sentido, é preciso transformar espaço em lugar, ter espaços que signifiquem lugares, pois ambos são diferentes. Espaço você mede, e lugar é o espaço ao qual você empresta emotividade, aquele que você escolhe para suas atividades, que você adota dentro da sua vida. E espaços que são lugares para muita gente adquirem uma importância maior.

As manifestações sociais que vimos nos últimos meses não são negativas, pois têm como objetivo alcançar uma situação melhor. Já quem segue a tese do vandalismo realmente aposta na destruição

É isso que o senhor chama de urbanismo humanista?
Quando me refiro a humanista, remeto ao movimento humanista da civilização que foi o Renascimento, nos séculos 15, 16. Uma das características desse movimento cultural é que ciência e arte eram tratadas no mesmo nível, e havia uma relação ente elas. Havia uma compreensão filosófica da vida que se refletia até na política. Portanto, as diversas disciplinas dialogavam e se interligavam. Esse é o sentido que eu gostaria de ver refletido no século 21 e no urbanismo do século 21, e que tem reflexos na formação das pessoas em escolas e universidades, na gestão, na forma de trabalhar, assim por diante.

Hoje, entretanto, o urbanismo é reflexo de insatisfação e insegurança?
E imobilidade, injustiça. É o que chamo de crise do "i", que leva a um urbanismo conduzido pelo medo. Para mudar, precisamos mexer em tudo. Primeiro, em um problema de atitude. Pode-se ter uma visão distópica ou utópica da vida na cidade. A visão utópica é o sonho, que não será nunca exatamente como você sonha, mas que será diferente do que é hoje. A distópica é a catastrófica. Sobre isso você não constrói. As manifestações sociais que vimos nos últimos meses não são negativas, pois têm como objetivo alcançar uma situação melhor. Já quem segue a tese do vandalismo realmente aposta na destruição. Mesmo quando se inventa uma ideologia para defendê-lo, que é destruir os elementos que correspondem ao capitalismo, em um anarquismo na sua forma mais rudimentar e primitiva. Essa tese, que eu não compartilho, até seria positiva, se a estratégia não fosse equivocada.

De qualquer forma, temos como reduzir esses "is". Mais do que evento, tudo é processo. Em momentos de transição da história — e defendo a tese de que nos últimos 20 anos, e talvez nos próximos dez, estivemos e estaremos vivendo um processo de transição — traz insegurança, pois envolve riscos e potencialidades. São momentos que o Bauman (Zygmunt Bauman, sociólogo polonês) chama de fluidos, em que as estruturas não são rígidas, não são tão seguras. A gente vive mal esses períodos, com medo, e mesmo quando se é otimista, nunca se está seguro. Nesse período, precisamos nos ancorar na esperança de que existem processos nos quais podemos nos envolver, mesmo que o desejo final não seja conhecido. Mas isso sempre foi assim. Quando tudo era exatamente rígido e conhecido, como na Idade Média, em que a religião, qualquer uma delas, era impositiva, sentia-se mais seguro até na ignorância, pois os parâmetros estavam estabelecidos. Mas se você quisesse ultrapassar esses parâmetros porque eles cerceavam sua liberdade de imaginação e de criação, você corria risco gravíssimo.

No atual momento, a educação *lato sensu* é importante, bem como a participação nos diversos processos, para se encontrarem iguais que construam algo. Ninguém precisa comandar isso, a sociedade faz. Também é importante que isso tenha reflexos na esfera da vida política. Hoje, a revisão da nossa política é absolutamente necessária, é um obstáculo, e por isso defendo a necessidade de redemocratizar a democracia, de voltar a ter no exercício da democracia uma presença maior de povo. Essa presença do povo na política é relativamente recente. E nem estou me remetendo à descoberta europeia do Brasil. Se você pegar os grandes eventos, a Independência, a Proclamação da República, o povo esteve de acordo, mas não teve participação. O problema é de legitimidade, de representatividade e de participação. São três coisas que nós temos condições de melhorar no curto prazo. Não dá para esperar que o Congresso faça isso. Se for pressionado, poderá fazê-lo de forma atabalhoada.

O senhor se considera otimista com o momento em que o país vive?

Eu sou uma pessoa otimista. Acho que os movimentos nas ruas foram importantes e não vão parar. Acho que eles foram um salto qualitativo na participação, por mais caótico que tenha sido na aparência. É claro que, se permanecer de forma caótica, se dissolverá. Mas eu tenho esperança de que isso acabe em uma pressão positiva às lideranças políticas.

Agora, também é bom lembrar que nem tudo o que aconteceu nas nossas cidades até agora foi negativo. Tem gente que diz ter saudade do passado. Nada disso. Eu cheguei ao Brasil em 1940, tinha 11 anos. E ficava impressionado com a quantidade de garotos e adultos descalços nas ruas. Cheguei a São Paulo depois de uma passagem de um ano pela Argentina, logo após viver a infância na Itália. Claro que em países frios ninguém pode ficar descalço, senão morre. Mesmo assim, era um estado de pobreza que eu não conhecia. Por isso, dizer que o passado era melhor não é verdade. A coisa avançou. Pense então na época da Proclamação da República, há quase 130 anos: 80% da população brasileira era analfabeta. Que grau de politização você podia almejar se não havia nem como se comunicar por escrito? Em plena Revolução Industrial, a expectativa de vida na Inglaterra, sede do progresso, era de 41 anos. Hoje, praticamente dobrou, e no Brasil também. Assim, não há como dizer que o passado era bom. ■

A revisão da nossa política é absolutamente necessária, é um obstáculo, e por isso defendo a necessidade de redemocratizar a democracia, de voltar a ter no exercício da democracia uma presença maior de povo

COMO FAZER O PAÍS ANDAR



Congestionamentos nas grandes metrópoles brasileiras pressionam por mudanças substantivas no planejamento da mobilidade urbana



Solange Monteiro, do Rio de Janeiro

Visto em imagens aéreas, o congestionamento médio de 200 quilômetros nas grandes vias da cidade de São Paulo em horários de pico sintetiza o pesadelo de todo habitante de uma metrópole que, para trabalhar, tem de atravessar um trajeto de desperdício de tempo, exposição excessiva à poluição e perda de qualidade de vida. A falta de planejamento urbano e de investimento em transporte público, aliada a uma política de incentivo ao uso do automóvel, não é exclusiva da capital paulista e tem levado outras grandes metrópoles brasileiras à imobilidade, desperdiçando seu potencial indutor de desenvolvimento, cultura, inovação e bem-estar.

Detalhado na planilha de economistas, esse excesso de tráfego também já é traduzido em perdas de produtividade e monetárias, que ainda comprovam seu efeito nefasto nos esforços de redução da desigualdade social nas grandes cidades. Estudo apresentado por Marcos Cintra, vice-presidente da Fundação Getulio Vargas (FGV), na edição de julho da *Conjuntura Econômica*, apontou que entre o custo de oportunidade do tempo perdido pelas pessoas no trânsito e o custo pecuniário de gastos adicionais com combustível, transporte de bens, além da emissão de poluentes, as perdas totais contabilizadas pela cidade de São Paulo chegaram a R$ 40 bilhões, em 2012.

Na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, os congestionamentos alcançaram 130 quilômetros e representaram um custo operacional de R$ 27,2 bilhões, em 2012, segundo levantamento da Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Firjan). Outro estudo, desenvolvido pelo Instituto de Economia da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), indica que o tempo que os cariocas desperdiçam no trânsito já representa perdas equivalentes a até 5% do PIB da região. "Se valorarmos esse tempo de forma conservadora, como 50% do rendimento médio por hora, tais perdas somariam R$ 7 bilhões", diz Carlos Eduardo Frickmann Young, economista coordenador do levantamento. Tal montante se equipara aos R$ 6,95 bilhões estimados pela prefeitura para a construção dos 150 quilômetros de BRTs (*bus rapid transit*) e dos 30 km de VLT (veículo leve sobre trilhos) que constam dos projetos da Empresa Olímpica Municipal para promover a melhoria da mobilidade na capital fluminense até 2016.

O estudo da UFRJ também indica que o desperdício de tempo é mais daninho para a população de baixa renda. "Registramos uma perda maior onde o desenvolvimento humano é menor — como na Baixada Fluminense —, entre as pessoas que mais precisam desse tempo para se requalificar", diz Young. "Isso cria uma dupla exclusão de cidadania: se tenta se deslocar para a região central em busca de melhor remuneração, a pessoa perde o tempo de estudar; se aceita um subemprego na região onde mora, perde a possibilidade de aumentar sua renda", sentencia.

As manifestações sociais em junho, cujo estopim foi o aumento do preço das passagens e

"Sem levar desenvolvimento econômico para a periferia e incentivar mais gente a morar no centro, investir em transporte será como enxugar gelo"

Carlos Leite

a baixa qualidade do transporte público, indicaram o esgotamento da população frente a essa realidade, e vêm sendo respondidas pelo poder público com investimentos e projetos. Para especialistas, entretanto, uma mudança consistente do quadro de mobilidade dependerá da retomada do planejamento urbano de longo prazo e da disposição da sociedade em alterar a cultura de hegemonia do automóvel, não apenas priorizando vias, como taxando seu uso para subvencionar o transporte público.

Reflexo das cidades

Urbanistas são unânimes em apontar que parte desse problema não está exatamente na lentidão do ônibus ou na falta do metrô, mas na expansão desordenada das cidades. A densidade demográfica de São Paulo, por exemplo, de 100 habitantes por quilômetro, é metade da de cidades como Nova Iorque ou Tóquio, cujo planejamento proporcionou uma ocupação sem os mesmos desequilíbrios. Na capital paulista, cerca de dois milhões de habitantes deslocam-se diariamente da Zona Leste para trabalhar na região central. Esta, por sua vez, concentra 153 vagas de trabalho por cada morador da cidade. "Sem levar desenvolvimento econômico para a periferia e incentivar mais gente a morar no centro, investir em transporte será como enxugar gelo", diz o arquiteto e urbanista Carlos Leite. Isso sem contar outras três milhões de pessoas que saem de municípios vizinhos para trabalhar na capital.

Para equacionar essa situação, recentemente o prefeito Fernando Haddad enviou à Câmara Municipal um projeto de revisão do Plano Diretor da cidade em que constam benefícios fiscais como isenção de IPTU para atrair empresas de serviços à Zona Leste, sobretudo de *call center*, informática, hotelaria e educação. "Para reduzir deslocamentos, temos que levar tudo de uma cidade para as bordas, desenvolvê-las de forma polinuclear", reforça Leite.

No Rio, além dos resultados da implementação de quatro linhas de BRT, do VLT e da ampliação do metrô, as discussões se ampliam para a consolidação de um Plano Diretor que abarque toda a região metropolitana, com apoio financeiro do Banco Mundial. Formada por 19 municípios que concentram 70% da população do estado, a região metropolitana é altamente dependente da capital, que reúne 75% da oferta de emprego. Entretanto, uma série de grandes projetos deverá

Foto: Cidadeolimpica.com



Rio de Janeiro: o Terminal Alvorada (Barra) receberá passageiros dos corredores TransOeste e TransCarioca

estimular a economia da Baixada Fluminense, entre eles o Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro (Comperj), em construção em Itaboraí, e o potencial do município de Itaguaí que, além do porto, deverá abrigar uma importante base de apoio *offshore* para a exploração da camada do pré-sal. O aumento da atividade produtiva na região poderá impulsionar uma descentralização da oferta de trabalho, com a criação de cerca de 800 mil vagas fora da capital nos próximos 15 anos, segundo estimativas do governo do estado.

"Para sermos bem-sucedidos, entretanto, é preciso um planejamento que inclua desde o cuidado de evitar ocupações irregulares, que possam sobrecarregar o sistema, até identificar os desafios de mobilidade", afirma Riley Rodrigues, especialista em competitividade e desenvolvimento da Firjan. Riley destaca, entre outros, a importância de vias como o Arco Metropolitano e da expansão da Via Light para reduzir a saturação da rodovia Presidente Dutra. "Para se ter uma ideia, somente os 33 quilômetros da Via Dutra entre Queimados e o trevo de acesso à Avenida Brasil, por exemplo, hoje representam um prejuízo de R$ 1,1 bilhão por ano", ilustra.

Não são só R$ 0,20

Aliada à falta de planejamento urbano, a opção pelo transporte individual agrava o quadro da mobilidade nas grandes cidades de forma geral. "Essa é uma característica que faz parte da evolução da sociedade brasileira", define Samuel Pessôa, chefe do Centro de Desenvolvimento Econômico da FGV/IBRE. "A São Paulo dos anos 1940 contava com uma rede de bondes que chegou a ter 300 quilômetros. Quando as elites passaram a ter acesso ao automóvel, decidiu-se destruir a rede de trilhos para os carros andarem confortavelmente, em vez de preparar a cidade para ter uma rede de melhor qualidade, dado seu crescimento. Se olharmos retrospectivamente, foi uma insanidade, da mesma forma que é insanidade deixar sete de cada 10 crianças de sete a 14 anos de idade fora da escola, o que fizemos na mesma época", lembra. Para o economista, a opção pelo metrô feita a partir da redemocratização, na década de 1980, manteve o mesmo espírito, ao criar vias segregadas que não brigassem com o carro. "O metrô de São Paulo tem 45 anos e 74 quilômetros. Isso significa uma expansão de 1,6 km por ano. Sabemos que não é falta de competência, bem como a importância desse meio. Mas, nesse ritmo, a cidade demoraria 200

"Para sermos bem-sucedidos, é preciso um planejamento que inclua o cuidado de evitar ocupações irregulares até identificar os desafios de mobilidade"

Riley Rodrigues



Foto: Tânia Rêgo/ABr

A má qualidade dos transportes públicos nas grandes cidades, como o Rio de Janeiro, gerou protestos

"O metrô de São Paulo tem 45 anos e 74 quilômetros. Isso significa uma expansão de 1,6 km por ano. Nesse ritmo, a cidade demoraria 200 anos para ter 400 quilômetros de metrô"

Samuel Pessôa

anos para ter 400 quilômetros de metrô. Já não temos mais tempo, tampouco dinheiro."

Hoje, entretanto, Pessôa aponta que a sociedade cansou de ficar congestionada, e o equilíbrio político mudou desde as manifestações sociais de junho, cujo estopim foi o preço e a qualidade do transporte público, e que resultou na resposta imediata do governo de um aumento de R$ 50 bilhões nos investimentos em mobilidade urbana. "Agora ficou claro que a decisão não é uma questão técnica, e as reivindicações da sociedade mudaram esse panorama", corrobora Otávio Cunha, presidente executivo da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU). "É evidente que você não resolve uma questão dessa magnitude da noite para o dia. Transportamos 40 milhões de passageiros diariamente, em cidades que cresceram de forma desgovernada. Mas já estamos vendo respostas positivas", acentua.

Ironicamente, o choque de realidade escolhido pelos governos concentra-se na retomada de um sistema criado no Brasil há 40 anos: o BRT. O sistema de vias segregadas para ônibus articulados lançado por Jaime Lerner na década de 1970, em Curitiba, já correu o mundo, mas até então não tinha vingado no país. A alta capacidade do sistema — 40 mil passageiros por hora em cada sentido — se dá graças a características como corredores segregados com via de ultrapassagem, controles de semáforos e estações fechadas com passagem pré-paga, agilizando o embarque e desembarque. "Atualmente, temos 54 projetos em instalação no Brasil em 19 cidades", diz Cunha.

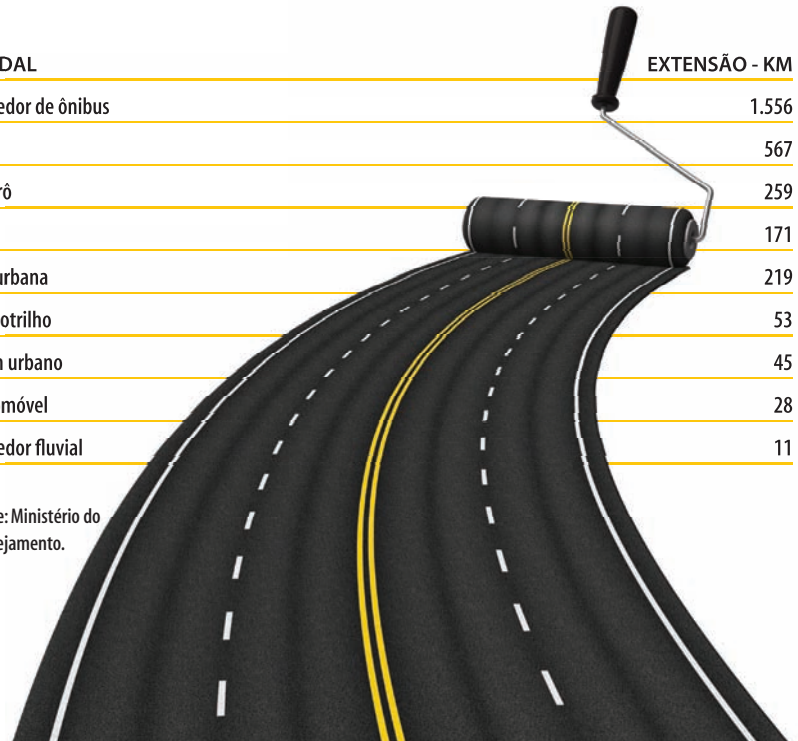
Dos 2.908 quilômetros de vias para transporte coletivo urbano que envolvem recursos do governo federal e passaram a ser executados a partir de 2007, 567 quilômetros correspondem a BRTs. O sistema só perde para o investimento em corredores de ônibus, que somam 1,55 quilômetro e são mais fáceis e baratos de construir. "No caso de São Paulo, que tem muitas ruas estreitas, a implantação do BRT implica desapropriações, o que prolonga o tempo das obras e se converte em uma dificuldade adicional, pois a cidade tem um alto nível de endividamento", lembra Ciro Biderman, chefe de gabinete da SPTrans. A meta do governo é entregar, até 2016, a mesma extensão de BRTs no Rio, de 150 quilômetros. Além disso, quer disponibilizar 220 quilômetros de corredores até o final do ano. "É uma meta corajosa, se

Investimentos do governo federal

2.908 km de vias para transporte coletivo urbano

MODAL	EXTENSÃO - KM
Corredor de ônibus	1.556
BRT	567
Metrô	259
VLT	171
Via urbana	219
Monotrilho	53
Trem urbano	45
Aeromóvel	28
Corredor fluvial	11

Fonte: Ministério do Planejamento.



a adoção de corredores fosse antes das manifestações, não acho que o nível de aceitação seria tão alto", afirma Biderman.

No Rio, a expectativa gerada pelos BRTs é alta. "Entre 2003 e 2011, a frota de veículos da cidade cresceu 34,4%, e o tráfego registrou um aumento superior de 50,6%", revela o engenheiro Fernando Mac Dowell, ex-diretor do Metrô Rio. "Com uma melhoria da oferta, acho que é possível ver resultados rápidos, pois o carioca, de forma espontânea, não usa 40% da frota — diferentemente do que acontece em São Paulo, onde foi preciso instaurar o regime de rodízio automotivo para alcançar a metade desse percentual", compara.

Modicidade e eficiência

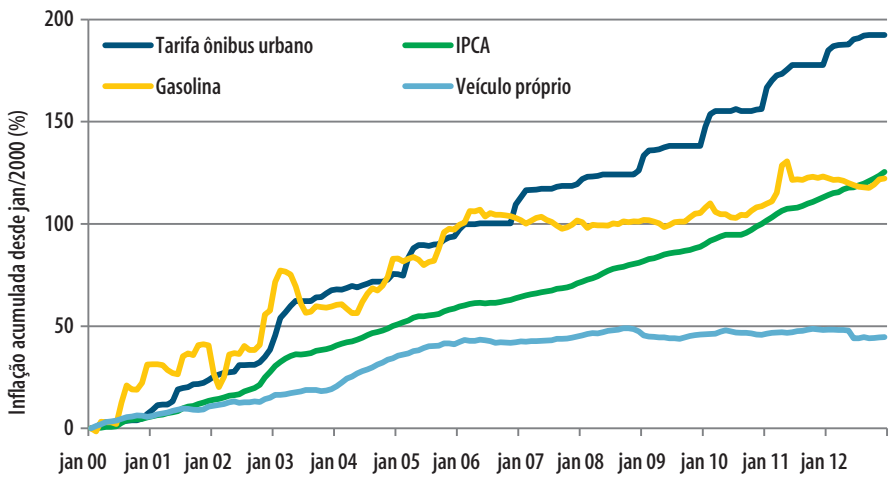
O aumento de velocidade com os BRTs e os corredores de ônibus pode gerar redução no custo do serviço em até 20%, na opinião de Cunha, da NTU. "Esse ganho acontece com um aumento de 50% da velocidade comercial. Em São Paulo, os ônibus que operavam a 14 km/h já têm registrado 20 km/h em alguns corredores; já o BRT pode alcançar até 35 km/h", diz. A melhoria do sistema com redução efetiva dos custos operacionais e conquista de modicidade, entretanto, dependerá, segundo os especialistas, de maior grau de disposição da sociedade para mudar a cultura hegemônica do transporte individual, que vem encarecendo o transporte público na última década.

A disparidade de custos entre transporte individual e coletivo não veio apenas do subsídio fiscal e estímulo creditício para a compra de automóveis. Levantamento do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) aponta que entre janeiro de 2000 e dezembro de 2012 o preço da gasolina subiu 122%, abaixo do IPCA do período (125%), enquanto a inflação das tarifas

"Transportamos 40 milhões de passageiros diariamente, em cidades que cresceram de forma desgovernada. Mas já estamos vendo respostas positivas"

Otávio Cunha

Inflação por componentes do IPCA associados a transporte urbano no Brasil*, 2000-2012



*Regiões Metropolitanas de Belém, Fortaleza, Recife, Salvador, Belo Horizonte, Rio de Janeiro, São Paulo, Curitiba e Porto Alegre, Brasília e o município de Goiânia
Fonte: Ipea - IBGE



Foto: Filipe Matos Frazão Shutterstock.com

São Paulo adota o sistema de rodízio para atenuar os problemas de engarrafamento que chegam até 200km

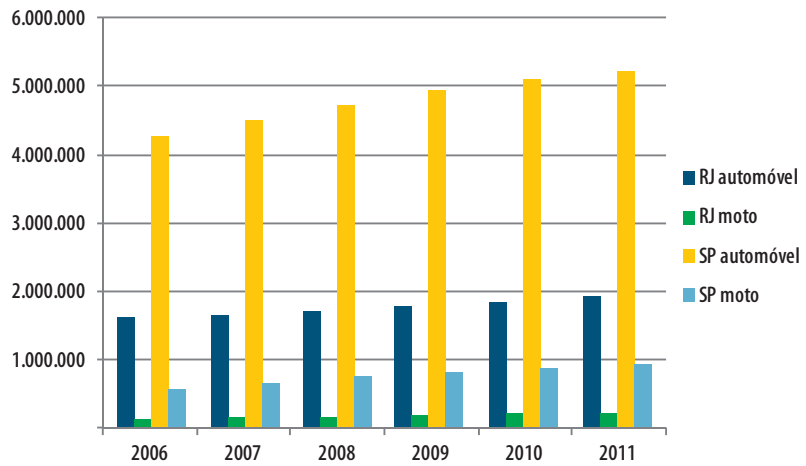
de ônibus cresceu 192%. "O ônibus sofreu tanto no aumento dos componentes do custo, numerador dessa conta, quanto no denominador, ou seja, na quantidade de passageiros, que tem decrescido", diz o economista Carlos Henrique Ribeiro de Carvalho, coautor do estudo.

Dentro do custo de operação dos ônibus, a pressão veio principalmente de um forte aumento do diesel. "Para se ter uma ideia, há 15 anos o diesel representava 8% da tarifa; hoje, está em torno dos 25%, em média", ilustra Carvalho. Para agravar a situação, a queda de demanda pelo ônibus no mesmo período também gira em torno dos 25%, fruto da própria degradação da oferta devido à falta de investimentos, que estimulou a opção pelo transporte individual, gerando um círculo vicioso. "Se o transporte por carro e moto fica mais barato, atrai o usuário do transporte público, transferindo a demanda pagante. Esse aumento de carros, por sua vez, prejudica o trânsito, demandando mais ônibus para garantir a frequência dos serviços, pressionando ainda mais os custos", observa Carvalho, desfiando o círculo ao qual o setor está exposto. "Para se ter uma ideia, há 15 anos o Ipea fez um estudo sobre o valor do congestionamento, e calculou em 16% seu custo sobre a tarifa. Já vi relatos que em São Paulo essa despesa está em 25%", diz. Ou seja, um aumento de R$ 0,60 seria em função desses atrasos dos ônibus, que implica mais frota e pessoal.

Quem paga a conta?

Nesse contexto, o mais prejudicado é o usuário do transporte público. O comprometimento da renda das famílias das nove maiores regiões metropolitanas do país é, em média, de 3,4%, chegando a 13,6% no primeiro decil mais pobre, segundo levantamento de 2009. "Com o aumento da renda das famílias das

Evolução da frota de automóveis e motos nas cidades do Rio de Janeiro e de São Paulo



Fonte: Detrans RJ e SP.

classes mais baixas em termos reais, esse problema foi amortizado, e houve uma redução desse percentual se compararmos com 2003. Entretanto, não vislumbramos um mesmo cenário no futuro, e não podemos deixar que o transporte público se converta em um problema social", afirma Carvalho.

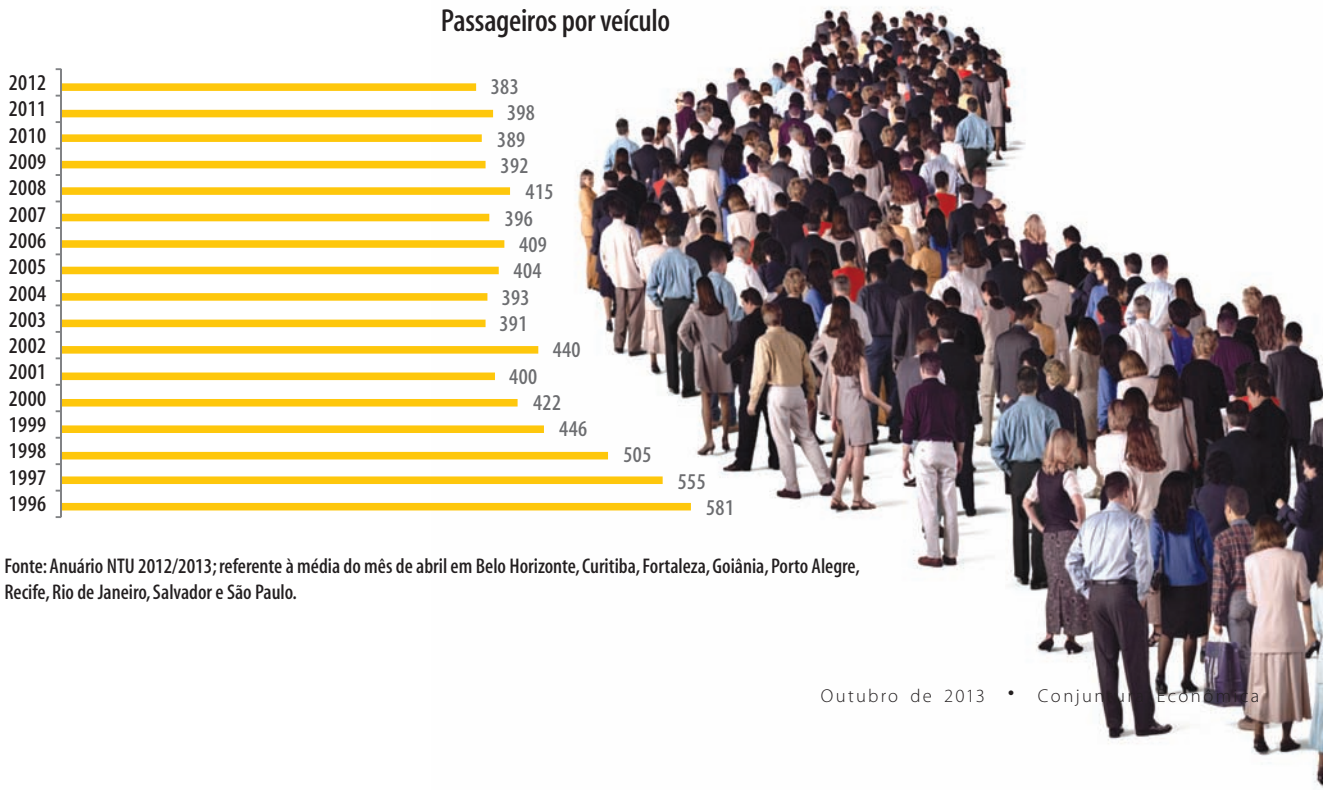
Alguns avanços adicionais foram conquistados para a redução do custo de operação dos ônibus: a desoneração da folha de pagamento, desde janeiro, que representa uma redução de custo de cerca de 4%, e, em junho, PIS/Cofins das empresas de ônibus urbanos, com 3,65% de redução de custo. Especialistas defendem, entretanto, que a busca por modicidade tarifária também deverá vir de um modelo de subvenção do transporte público que abranja toda a sociedade, principalmente o usuário do automóvel. "É o momento de aproveitar e partir para uma discussão de arrecadação progressiva: quem tem mais, paga mais", acentua Pessôa, da FGV/IBRE. A subvenção do transporte público é comum nos países europeus, onde cerca de 50% da tarifa, em média, é financiada por fundos exclusivos. Carvalho, do Ipea, ainda cita o exemplo de Bogotá, que para financiar o Trans Milenio passou a taxar a gasolina. "Nos países asiáticos, como Cingapura, paga-se uma taxa altíssima de licenciamento de carro, cuja arrecadação é revertida para o transporte público", diz.

Cunha, da NTU, calcula que 50% de subvenção, no caso das viagens de ônibus urbano, representariam algo em torno de R$ 50 bilhões: "É um montante significativo, que demanda uma fonte perene". Hoje, apenas a cidade de São Paulo conta subsídio ao transporte público, de cerca de 20%, oriundo do orçamento municipal. "Mas isso é outro problema, porque prejudica os mais pobres duas vezes: primeiro porque nossa tributação

"Entre 2003 e 2011, a frota de veículos da cidade do Rio de Janeiro cresceu 34,4%, e o tráfego registrou um aumento superior de 50,6%"

Fernando Mac Dowell

Evolução dos passageiros transportados por dia no sistema de ônibus urbano



Fonte: Anuário NTU 2012/2013; referente à média do mês de abril em Belo Horizonte, Curitiba, Fortaleza, Goiânia, Porto Alegre, Recife, Rio de Janeiro, Salvador e São Paulo.

"No caso de São Paulo, que tem muitas ruas estreitas, a implantação do BRT implica desapropriações, o que prolonga o tempo das obras"

Ciro Biderman

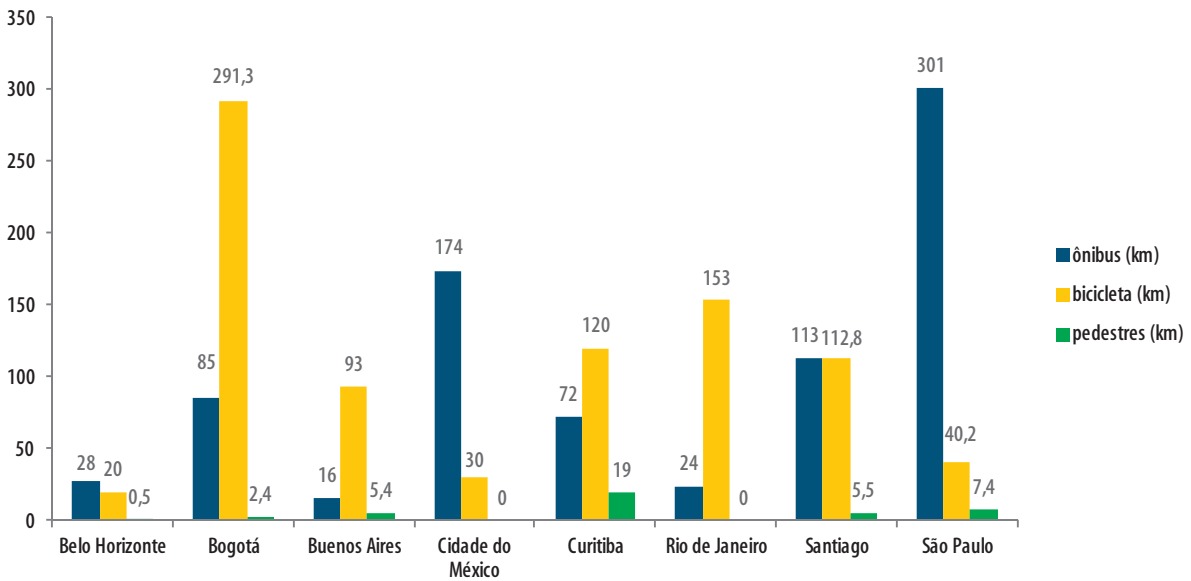
é indireta, e acaba impactando a população de baixa renda. Segundo, porque quando você tira dinheiro do orçamento está comprometendo outras políticas sociais, como educação e saúde. Por isso é importante discutir novas fontes de financiamento", assinala Carvalho, do Ipea.

No âmbito do município, algumas alternativas de arrecadação são a tributação sobre a propriedade (IPTU), sobre o uso do espaço urbano, como o estacionamento, e até mesmo o pedágio urbano, que apesar de polêmico é cobrado em alguns países. "Não podemos descartar o setor produtivo, que já paga uma parte com o vale-transporte, mas só para os empregados de baixa renda", observa Cunha. O principal alvo dos defensores da subvenção, entretanto, é a retomada da Contribuição de Intervenção de Domínio Econômico (Cide) na gasolina. Para os economistas, a trajetória dessa arrecadação reflete a política que beneficiou o transporte individual na última década. No ano de sua criação, em 2001, a alíquota da Cide para a gasolina era de R$ 0,50. Em 2002, passou para R$ 0,86, e a partir de 2004 foi decrescendo, até ser zerada em junho de 2012 — curiosamente, no dia de encerramento da Rio+20 —, como forma de evitar repasse de alta de preços ao consumidor.

Segundo especialistas, a volta da Cide seria uma estratégia ganha-ganha: não implicaria impacto orçamentário, tampouco inflacionário. "Ela pode onerar o preço da gasolina, mas, ao baratear o custo do diesel, tem impacto positivo na tarifa de ônibus, que pesa muito mais no cálculo da inflação", afirma Carvalho. Segundo o economista do Ipea,

Vias prioritárias para ônibus, ciclistas e pedestres em cidades latino-americanas

Passageiros por veículo



Fonte: Corporação Andina de Fomento (CAF), 2010.

uma alíquota de R$ 0,22 seria suficiente para eliminar o custo do combustível das tarifas de ônibus. "Subsidiando o diesel do transporte público, que equivale a menos de 2% do total consumido no país, conseguiríamos reduzir o valor das tarifas em mais de 20% no Brasil", afirma.

Estudo da FGV Projetos, coordenado pelo economista Samuel Pessôa, corrobora os efeitos identificados pelo Ipea. Em uma das simulações realizadas, a aplicação da alíquota de R$ 0,10 da Cide possibilitaria uma redução de 6,73% na tarifa de ônibus urbano — suficiente para eliminar o impacto inflacionário — e ainda geraria ganho de receita para o setor público de R$ 191 milhões. "Subsídios neutros em relação à inflação significariam um aumento de bem-estar à população com orçamento familiar de até 12 salários mínimos", diz Pessôa. O economista lembra que a estimativa de inflação ainda inclui o efeito benéfico da volta da Cide na demanda de etanol combustível, cujo preço se tornaria mais atraente.

Desde as últimas manifestações de rua, o coro para a volta da Cide tem aumentado, puxado não apenas por instituições como a NTU, quanto pelo próprio prefeito de São Paulo, Fernando Haddad, que defende ainda sua municipalização. "Indo direto para o município, evitaríamos riscos de arbitragens indevidas no meio do processo", diz Biderman, da SPTrans. Para Carvalho, pleitear a municipalização é optar por um caminho mais difícil. "Isso demandaria mudar a Constituição, o que complica o processo", observa. Para o economista do Ipea, a alternativa mais simples é manter o modelo atual e aproveitá-lo para baratear o diesel, já que o subsídio dentro da cadeia é uma das três destinações previstas para a Cide, com apoio a projetos ambientais e investimento em infraestrutura de transportes. "A desvantagem de transferir diretamente da União para a estrutura da Petrobras, nesse caso, é que será preciso criar cotas e controlá-las, enquanto em um modelo de municipalização a prefeitura aplicaria o dinheiro diretamente, conforme a necessidade do sistema de transporte", pondera.

Otavio Cunha, presidente executivo da Associação Nacional das Empresas de Transportes (NTU), espera que o governo federal tenha propostas formalizadas sobre modelos de desoneração e subvenção até meados de outubro. Antes de colocá-los em prática, entretanto, o executivo defende a necessidade de definição de outros temas, como a questão das gratuidades. "Hoje, 33% dos passageiros de ônibus têm direito a gratuidade ou desconto — impactando em torno de 19% o valor da tarifa. A aprovação da PEC 90 (que propõe a inclusão do transporte público dentro dos direitos sociais), certamente levará a um exame dessas gratuidades e à busca da criação de fundos específicos que cubram esses gastos", diz.

"Subsidiando o diesel do transporte público, que equivale a menos de 2% do total consumido no país, conseguiríamos reduzir o valor das tarifas em mais de 20% no Brasil"

Carlos Henrique Ribeiro de Carvalho

Outra frente que deve estar bem asfaltada antes da largada das subvenções, na opinião de Cunha, é a organização do sistema operacional, que demanda aperfeiçoamento. "As redes precisam estar racionalizadas, para que na hora em que você crie a subvenção, não se remunerem as ineficiências presentes. Esse é outro ponto que tem sido muito debatido, pois com o fim da Empresa Brasileira de Planejamento de Transporte (Geipot), perdeu-se um centro de formação e qualificação de profissionais da área de transporte, e isso precisa ser retomado de alguma forma", afirma Cunha. "Temos uma oportunidade única para mudar a mobilidade urbana no Brasil, e não devemos desperdiçá-la", conclui.



Não existe almoço grátis, nem passe livre

Mauricio Canêdo Pinheiro

No final das contas não era só pelos 20 centavos. Entretanto, o fato é que um dos estopins para as manifestações que sacudiram recentemente o Brasil foi o problema da mobilidade urbana. Um dos resultados positivos dos protestos foi justamente trazer esse tema para o centro da agenda política. A questão agora é o que fazer. A esse respeito, a solução passa necessariamente pela concessão de algum tipo de subsídio ao transporte público. E, como não poderia ser diferente, mandar a conta para alguém.

Do ponto de vista econômico, subsídios e tributação são instrumentos usados para lidar com externalidades negativas, ou seja, quando as ações individuais geram efeitos em outros agentes. Esse é justamente o caso da mobilidade urbana. Ao tomar a decisão de usar o transporte individual para se locomover, as pessoas não levam em consideração o efeito negativo gerado para os demais em termos de poluição e congestionamento. Por esse motivo, na soma de todas as decisões individuais, a tendência é que haja mais carros nas ruas do que seria adequado.

A solução desse problema passa por tornar o transporte público relativamente mais barato do que a alternativa privada. Isso pode envolver algum tipo de subsídio ao transporte público ou a tributação do transporte privado. É assim em boa parte das cidades ao redor do mundo. No entanto, essa não tem sido a prática no Brasil, principalmente no transporte público por ônibus. Salvo raras exceções, o sistema é inteiramente financiado pela arrecadação das tarifas pagas pelos usuários.

Na prática, o resultado é que no Brasil as tarifas de transportes públicos têm subido muito acima da inflação, o que tem levado as pessoas a abandoná-lo. Os mais ricos buscam o transporte individual (automóveis e motocicletas) e os mais pobres o transporte coletivo não legalizado. O resultado é mais poluição, mais congestionamento e custos maiores e, além disso, menos pessoas para custear o sistema pelo pagamento de tarifas. Isso acaba gerando mais incremento nas tarifas, realimentando o círculo vicioso.

Note-se que esse círculo vicioso tem sido exacerbado pelos recentes incentivos do governo ao transporte individual: redução de impostos sobre automóveis e combustíveis e represamento do preço dos combustíveis, na direção oposta à que sugere a teoria.

Se a solução do problema de mobilidade urbana envolve algum tipo de subsídio ao transporte público, é preciso definir quem pagará a conta. Os alvos mais óbvios são os contribuintes — pelo uso de recursos do orçamento (como atualmente é feito em São Paulo) — e os usuários ou proprietários de automóveis.

O uso do orçamento tem a desvantagem de, mantendo-se a mesma carga tributária, retirar recursos de outras áreas. Essa tensão ficou clara durante as manifestações, ocasião em que diversos prefeitos indicaram que teriam que usar recursos de outras áreas caso não concedessem o aumento nas tarifas de ônibus municipais.

Mandar a conta para quem se beneficia do transporte individual tem a vantagem de onerar justamente os agentes que geram as externalidades negativas. No entanto, nem nesse caso a escolha é trivial. Tributar a gasolina e usar os recursos para subsidiar o transporte público, sugestão do prefeito de São Paulo, tem a desvantagem de atingir indiscriminadamente quem dirige em áreas congestionadas e quem usa o automóvel em regiões menos movimentadas.

Se a solução do problema de mobilidade urbana envolve algum tipo de subsídio ao transporte público, é preciso definir quem pagará a conta. Os alvos mais óbvios são os contribuintes e os usuários ou proprietários de automóveis

Esse problema pode ser contornado pela adoção do pedágio urbano, como em Londres. No entanto, se já existe resistência ao pagamento de pedágios em estradas, imagine cobrá-los nas cidades. Outra alternativa, politicamente mais viável, é o uso dos recursos arrecadados com a cobrança de estacionamento em áreas. Mas essa opção não deve gerar volume de recursos suficiente.

A análise acima mostra que não existe uma receita única e perfeita para desatar o nó da mobilidade urbana – cada cidade precisa achar o seu modelo. Seja qual for, porém, não há espaço para populismo: os subsídios aos transportes públicos são justificáveis e necessários, mas é preciso clareza de visão para definir a fonte de financiamento mais adequada e vontade política para cobrar a conta de quem tiver que pagá-la. Assim como não há almoço grátis, também não existe passe livre.

Mauricio Canêdo Pinheiro é pesquisador e economista de Economia Aplicada da FGV/IBRE.

Boletim Macro do IBRE. Tudo para você estar bem informado sobre a economia.



portalibre.fgv.br – facebook.com/ibrefgv – twitter.com/fgvibre – youtube.com/fgvtv

Available on the App Store

agência3

Estatísticas, projeções, análises
e toda a visão estratégica do IBRE
sobre o cenário macroeconômico brasileiro.
Uma verdadeira radiografia mensal
com indicadores que retratam
a economia do país. Disponível para
você se informar, do jeito que preferir,
inclusive por vídeo. Todo mês,
de graça, onde você estiver.



FGV IBRE

IBREFGV FGVIBRE FGVTV PORTALIBRE.FGV.BR

Cenário externo e lógica política interferem no *timing* do ajuste da economia

Fernando Dantas, do Rio de Janeiro

Desde meados de agosto, a equipe econômica brasileira tem sido brindada com diversos motivos de alívio em relação ao momento extremamente tenso iniciado no segundo trimestre. Em maio, junho e julho a impressão era de que a recuperação da economia americana levaria a um aumento contínuo e drástico das taxas de juros dos Estados Unidos, prolongando indefinidamente o período de desvalorização intensa e turbulenta do real e de outras moedas de países emergentes e desenvolvidos dependentes de *commodities*.

Na China, muitos temiam um pouso forçado da segunda maior economia do mundo, cujo crescimento poderia cair abaixo de 7%, afetando o preço das *commodities* exportadas pelo Brasil e complicando o cenário de financiamento do déficit em conta-corrente. Finalmente, as manifestações populares de junho pareciam ter reduzido drasticamente o capital político da presidente Dilma Rousseff, acenando com o perigo da perda de governabilidade num momento econômico já bastante complicado. A virada do semestre registrou também perspectivas para o crescimento em 2013 e 2014 particularmente ruins.

Agora, porém, há uma lufada de alívio. Em relação ao câmbio, o real experimentou um comportamento mais razoável, diante da elevação dos juros americanos de longo prazo, antes mesmo da última reunião em setembro do FOMC (comitê de política monetária do Federal Reserve, Fed, banco central americano). Além disso, o FOMC anunciou nesse encontro que não seria iniciada por ora a redução das compras de títulos de longo prazo pelo Fed, para baixar os juros longos nos EUA.

Com isso, a rentabilidade dos títulos do Tesouro dos EUA de dez anos cedeu substancialmente (de 2,84% em 17 de setembro, um dia antes do anúncio do Fed, para 2,65% em 30 de setembro), e o real se valorizou, de R$ 2,26 para R$ 2,22, naquele mesmo período.

Como a Carta do IBRE discute nesta edição, há sinais bastante palpáveis de que a política monetária do Fed será *dovish* (pouco conservadora) por um longo período, maior do que julgava até pouco tempo atrás o mercado financeiro.

Na China, uma série de indicadores econômicos favoráveis foi divulgada recentemente. A isto se juntou uma nítida mudança de atitude do governo chinês. As lideranças do país se mostraram dispostas a aliviar um pouco o duro posicionamento em favor da transição do modelo econômico (como a intervenção em maio no sistema bancário "nas sombras", que levou a uma alta de dois dígitos das taxa interbancárias), em prol de evitar uma desaceleração demasiadamente brusca.

No *front* brasileiro, finalmente, houve a recuperação parcial da popularidade da presidente Dilma, e uma sucessão de indicadores econômicos melhores que a expectativa do mercado: o PIB do segundo trimestre, as vendas de varejo em julho, o Índice de Atividade Econômica do Banco Central (IBC-Br) de julho e o desemprego de agosto.

Riscos do déficit externo

Essas boas notícias externas e internas aumentam as chances de que o Brasil não passe, antes das eleições presidenciais de 2014, por um processo mais drástico de ajuste externo. O déficit em conta-corrente acumulado em 12 meses atingiu 3,6% do PIB em agosto deste ano. Para muitos analistas, o indicador caminha para algo próximo a 4%, na ausência de um ajuste.

No passado, déficits em conta-corrente de 4% do PIB ou mais foram muitas vezes o limite a partir do qual graves crises de financiamento externo aconteceram. O Brasil de hoje é muito mais sólido em termos macroeconômicos, o que sugeriria que talvez os parâmetros históricos já não se apliquem. Mas há razões para se preocupar.

O crescimento potencial da economia brasileira parece ter caído de algo entre 3,5% a 4%, durante boa parte do governo Lula, para um número entre 2% e 3% nos anos Dilma. Quanto menor o crescimento, menor a capacidade de absorver sustentavelmente o aumento do passivo externo líquido engendrado por déficits em conta-corrente.

Na visão mais de longo prazo de alguns economistas, como Armando Castelar, pesquisador do IBRE, o Brasil terá de fazer o ajuste em algum momento, por ter exaurido as possibilidades do modelo de crescimento que prevaleceu durante a era Lula.

Para Castelar, as reformas dos anos 1990 tornaram a economia brasileira mais eficiente. Com a chegada de Lula ao poder em 2003, e a manutenção das linhas básicas da política econômica, a combinação de queda do risco político e do apetite da China por *commodities* exportadas pelo Brasil levou à aceleração de crescimento de 2004 a 2010.

Houve um *boom* de crédito, e o alto desemprego e o câmbio desvalorizado do início daquele período moderaram as pressões inflacionárias (as importações aumentaram velozmente, ampliando a oferta para atender à crescente demanda doméstica).

"Foram tempos de euforia", rememora Castelar, notando que, enquanto o emprego e a renda real subiam, a inflação e os juros caíam. A alta da arrecadação permitiu o aumento do gasto público.

Problemas do modelo

Segundo o economista, entretanto, o modelo era insustentável, já que a apreciação cambial e a alta da renda minavam a competitividade industrial, as dívidas cresciam mais rápido do que os rendimentos, os preços de exportação não poderiam subir para sempre e havia limites para a deterioração das contas-correntes.

A partir dos primeiros sinais de problemas no modelo, a história se complica, segundo Castelar, com a tentativa fracassada de dar sobrevida ao *boom* por meio da "nova matriz econômica" do governo

O crescimento potencial da economia brasileira parece ter caído de algo entre 3,5% a 4%, durante boa parte do governo Lula, para um número entre 2% e 3% nos anos Dilma

Dilma — as políticas monetária e fiscal tornaram-se expansionistas, o câmbio foi desvalorizado e grandes volumes de crédito subsidiado foram usados para financiar o consumo e a política industrial dos "campeões nacionais". O governo tornou-se mais intervencionista, e distribuiu isenções tributárias setoriais para estimular o consumo de carros, eletrodomésticos etc.

Já em 2012 estava claro que o modelo econômico de Dilma não estava apresentando os resultados almejados, com lento crescimento e alta inflação. Por outro lado, a surpreendente manutenção do vigor do mercado de trabalho ainda garantia níveis altíssimos de popularidade para a presidente.

De qualquer forma, a percepção geral entendia que os problemas eram administráveis econômica e politicamente, e que a reeleição de Dilma, em 2014, representava quase favas contadas. Em meados do primeiro semestre de 2013, a alta da inflação, que se refletiu numa desaceleração

Quanto menor o crescimento, menor a capacidade de absorver sustentavelmente o aumento do passivo externo líquido engendrado por déficits em conta-corrente

do consumo, afetou um pouco a popularidade da presidente, mas aquele quadro básico mantinha-se como a visão consensual.

Foi então que veio o período de grandes dificuldades, de maio a julho deste ano. A sensação, quando houve o agravamento simultâneo em diversas frentes relacionadas à capacidade de o Brasil se financiar, era a de que o país estava sendo forçado a se ajustar, e que esse processo poderia ter desdobramentos significativos antes das eleições de 2014, prejudicando os prognósticos de Dilma. Evidentemente, o governo tem todo o interesse em suavizar ou mitigar o ajuste, mas numa situação muito drástica de perda de financiamento, não haveria o que fazer.

Para alguns observadores, o ajuste, além da questão das contas externas, significa corrigir uma série de distorções (segundo essa visão) introduzidas na economia brasileira, na tentativa de estender o *boom* dos anos Lula, ou por uma abordagem ideológica equivocada.

Na interpretação de Samuel Pessôa, pesquisador do IBRE, o ajuste da economia brasileira envolveria retomar um regime de flutuação de câmbio menos administrado; combater a inflação mais duramente; corrigir preços artificialmente controlados, como o dos combustíveis; retrair o BNDES; retomar a abertura da economia; acabar com a desoneração tributária seletiva; e reformular a política de concessões, na direção de contratos mais adequados à participação do setor privado.

Mudança de preços relativos

Em relação à questão externa propriamente dita, José Júlio Senna, chefe do Centro de Estudos Monetários da FGV/IBRE, vem examinando a dicotomia entre "ajustar ou financiar" o déficit em conta-corrente.

Ajustar significa fazer uma mudança substancial dos preços relativos, o que é o outro lado da moeda de uma desvalorização real do câmbio.

"Os bens comercializáveis internacionalmente, especialmente as manufaturas, têm de se tornar mais caros em relação aos bens não comercializáveis, dos quais o setor de serviços representa a maior parte", explica Senna.

Em recente seminário de conjuntura do IBRE, o economista apresentou um gráfico com a evolução dos preços relativos (preços dos comercializáveis divididos pelo preço dos não comercializáveis, segundo as séries do Banco Central) e o câmbio nominal desde 1995.

O gráfico mostra como a política de fixação do câmbio do Plano Real encareceu os não comercializáveis e como, a partir da desvalorização de 1999, as mudanças no câmbio nominal foram razoavelmente acompanhadas por mudanças correspondentes nos preços relativos.

Mas essa tendência foi quebrada tanto na desvalorização momentânea de 2008 e 2009 (o preço dos não comercializáveis não se barateou relativamente ao dos comercializáveis) quanto na nova rodada de desvalorização a partir de julho de 2011, período em que o dólar saiu de cotações abaixo de R$ 1,6 para os níveis atuais.

Assim, enquanto o dólar se valorizou, em termos nominais, 50% ante o real, de julho de 2011 a agosto de 2013, a relação entre preços de comercializáveis e não comercializáveis caiu 6,8% (isto é, os não comercializáveis ficaram relativamente mais caros do que os comercializáveis no período).

Outra maneira de detectar a resistência dos preços relativos em mudar é comparar a inflação em 12 meses até agosto dos bens duráveis (tipicamente comercializáveis), que está em 2,71%, com o mesmo indicador dos serviços, de 8,6%.

Como se vê, portanto, a economia brasileira vem apresentando uma resistência ao ajuste dos preços relativos. Isso pode se dever a uma combinação de fatores, ligados às políticas públicas ou não. O fato, porém, é que ajustes desse tipo são dolorosos, e não é de se esperar que a dinâmica política faça com que voluntariamente, e sem necessidade imperiosa, esse processo seja iniciado.

Um ajuste externo (redução substancial do déficit em conta-corrente), com mudança de preços relativos, é um processo que implica a perda ou no mínimo a contenção da renda e do consumo dos trabalhadores. Há mais de uma forma de olhar para esse fenômeno.

Uma delas é notar que o impacto inicial da desvalorização do câmbio nominal sobre os preços domésticos ocorre nos bens comercializáveis. Tendem a subir de preço produtos importados, que concorram com importados, ou mesmo os exportáveis (já que o aumento de exportação, pelo câmbio mais desfavorável, reduz a oferta doméstica).

Porém, para que a mudança de preços relativos se cristalize, é preciso evitar que a inflação dos comercializáveis se propague para os não comercializáveis. Para tanto, as políticas monetária e fiscal têm de ser apertadas, contendo a renda, o consumo e o crédito, afetando os trabalhadores.

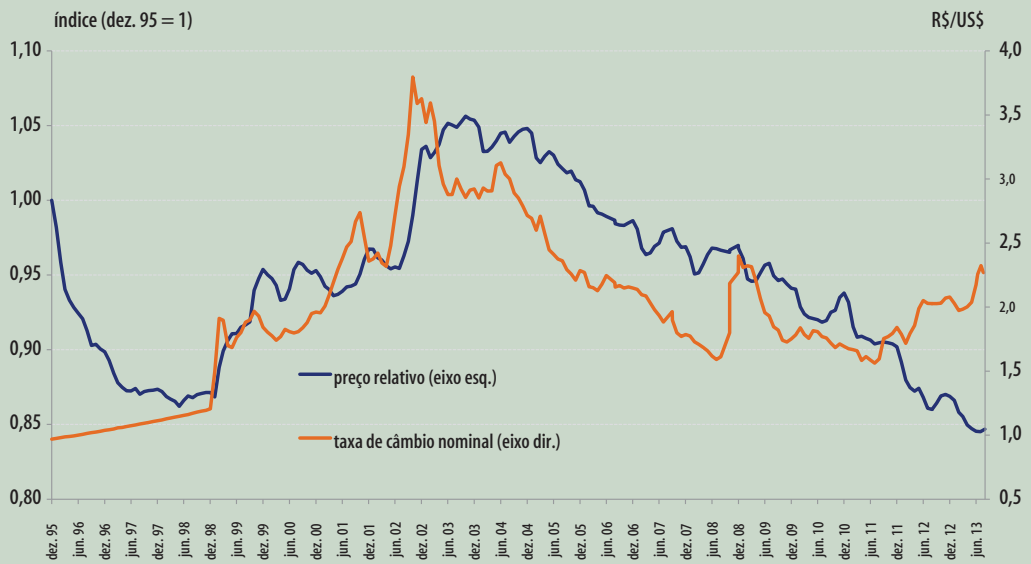
Conter o consumo

Outra forma de mirar o lado desagradável do ajuste externo é pensar que, num primeiro momento, é preciso conter a absorção doméstica (consumo mais investimentos), de tal forma que o país importe menos e sobrem mais excedentes para exportar.

É preciso levar em conta, por outro lado, que o aumento do preço relativo dos comercializáveis (induzido pela desvalorização do câmbio nominal) os torna mais lucrativos, quando comparados aos não comercializáveis. Isso é especialmente verdadeiro porque os salários, custo importante dos comercializáveis, podem ser vistos como o preço de um serviço, isto é, de um bem não comercializável.

A maior competitividade dos comercializáveis afeta especialmente a indústria, já que as *commodities* têm

Preço relativo e taxa nominal de câmbio



Fonte: Banco Central do Brasil.

um ciclo próprio, em que o preço internacional é mais decisivo do que a taxa de câmbio. Dessa forma, a mudança de preços relativos desvia os investimentos e a produção para os bens comercializáveis, com destaque para os manufaturados, possibilitando ao país, num segundo momento, recuperar renda e consumo com uma aceleração econômica puxada pela demanda externa.

Pessôa chama atenção também para o fato de que, ao reduzir a renda dos trabalhadores em favor dos capitalistas (que têm suas margens ampliadas nos setores de bens comercializáveis), a mudança de preços relativos acaba aumentando a poupança do país, já que a propensão a poupar dos detentores do capital é maior do que a da classe trabalhadora. Esse aumento de poupança, por sua vez, torna a mudança real do câmbio mais sustentável e compatível com o processo de elevação do investimento que ocorre em função da alta da rentabilidade do setor de bens comercializáveis.

"O investimento se eleva sem que o déficit de transações correntes aumente", resume o economista.

Um ajuste externo desse tipo, somado à toda a lista de correções micro e macroeconômicas apontada pelo economista, pode prejudicar a popularidade do governo, especialmente no primeiro e mais difícil momento. Para ficar apenas em alguns exemplos, um ajuste completo envolve tanto reduzir a renda dos trabalhadores, quanto aumentar o preço de combustíveis e retirar vantagens e proteção de empresários.

Assim, muitos analistas trabalham com a hipótese de que Dilma e sua equipe econômica vão tentar "empurrar com a barriga" até as eleições, e promover mudanças mais profundas na economia em 2015. O alívio recente em termos de Estados Unidos, China e dos indicadores econômicos domésticos e da popularidade presidencial reforçam essa ideia.

Castelar, porém, contempla a hipótese de que o governo tente esticar ainda mais a corda. Para o economista, "existe uma chance de que, em vez de fazer o ajuste em 2015, o governo dobre a aposta".

Ele lembra que a correção de rumos da economia envolve custos políticos muito grandes, que podem ser intragáveis mesmo depois de uma eleição: redução do nível de atividade (num primeiro momento), aumento do desemprego, corte de despesas públicas, alta de juros, alta da inadimplência, subida do preço dos combustíveis etc.

Custos cumulativos

O economista observa que muitos desses custos são cumulativos e, em alguns casos, podem subir em função de mudanças conjunturais previsíveis. Por exemplo, com a normalização da política monetária americana em algum momento futuro (ainda que demore mais do que se julga agora), os juros brasileiros também tenderão a subir, e os subsídios implícitos nos financiamentos do BNDES aumentarão.

No caso do controle da inflação, e na tentativa de colocá-la de fato rumo ao centro da meta (de 4,5%), quanto mais tempo decorre, mais a credibilidade do Banco Central sofre, e mais as expectativas se desancoram. Isto, por sua vez, torna o trabalho da autoridade monetária mais difícil e custoso em termos de desaceleração da economia e de aumento do desemprego.

Na comparação com o duro ajuste de 2003, primeiro ano do governo Lula, a situação atual tem alguns fatores novos e preocupantes, acrescenta Castelar. Um exemplo é o forte crescimento da carteira de crédito dos bancos públicos.

"O aumento de inadimplência nos bancos públicos não vai ser brincadeira", prevê o economista, observando que os bancos privados vêm mantendo aproximadamente o nível das suas carteiras de empréstimos, em termos reais, há cerca de dois anos.

O pesquisador ressalva que não está afirmando que o ajuste não ocorrerá no início de um eventual segundo mandato da presidente Dilma, mas apenas que ele não é tão certo como aparece nas projeções de alguns analistas. Para Castelar, em termos puramente políticos, a correção de rumos seria mais fácil para um novo presidente, já que, nesse caso, ele ou ela poderiam jogar a culpa pelo tempo de vacas magras na administração passada. "O ajuste pode não fazer sentido do ponto de vista da lógica política, mesmo em 2015", ele alerta.



Trabalhando de forma integrada, flexível e customizada para proporcionar serviços de qualidade, com **57 anos** de atuação e mais de **23 mil** colaboradores estrategicamente alocados em suas **170 filiais**, a JSL busca desenvolver soluções personalizadas para as necessidades de seus clientes. **Porque entender o cliente é a única maneira de atendê-lo com eficiência e excelência.**









SERVIÇOS DEDICADOS À CADEIA DE SUPRIMENTOS - GESTÃO E TERCEIRIZAÇÃO DE FROTAS/EQUIPAMENTOS - TRANSPORTE DE PASSAGEIROS - TRANSPORTE DE CARGAS GERAIS

JSL

Entender para Atender

www.jsl.com.br
Tel.: (11) 2377-7000

O Brasil pode repetir o "milagre" econômico?

Fernando de Holanda Barbosa*

Quais as condições macroeconômicas necessárias para que o Brasil dobre a renda *per capita* em 15 anos no futuro próximo? Esta meta de crescimento do produto no intervalo de 5,2% a 5,7% implica o crescimento do produto *per capita* de 4,5 a 5% ao ano. Ela não é trivial como nos ensina a história brasileira e a experiência internacional.

China, Coreia do Sul, Hong-Kong, Japão, Cingapura e Taiwan dobraram a renda *per capita*, em 15 anos ou menos, em diferentes períodos, como assinala a tabela, mostrando o sucesso do modelo asiático de crescimento econômico. O Japão foi o precursor deste modelo copiado e adaptado às circunstâncias locais pelos demais países asiáticos.

Duplicação da renda *per capita* em 15 anos

PAÍSES	PERÍODO
Brasil	1971-1982
China	1984-2011
Coreia do Sul	1973-2007
Hong-Kong	1972-1995
Japão	1961-1984
Cingapura	1971-1997
Taiwan	1966-2003

A tabela mostra que o Brasil foi capaz de duplicar a renda *per capita* em 15 anos no período militar, na época do "milagre" econômico. Os demais países da América Latina não foram capazes de duplicar a renda *per capita* em 15 anos nos últimos 60 anos.

Milagre é um evento não explicado pela ciência e atribuído à origem divina. A técnica da contabilidade do crescimento econômico aplicada aos seis países asiáticos, China, Coreia do Sul, Hong-Kong, Cingapura, Taiwan e Japão nos leva a concluir que, com exceção da China, o sucesso desses países não se deve à ocorrência de milagres, mas sim à acumulação de capital físico e de capital humano. A acumulação de capital físico resultou de uma elevada taxa de investimento financiado por poupança doméstica. Nos períodos de duplicação da renda *per capita*, em 15 anos ou menos as taxas de poupança destes países eram superiores a 30% do PIB.

O "milagre" brasileiro diferente do asiático não teve contribuição do capital humano. As principais fontes do crescimento foram o aumento da produtividade total dos fatores, a acumulação de capital físico com o aumento da intensidade do capital por trabalhador e o aumento da participação da força de trabalho na população.

A contabilidade do crescimento não permite nenhuma conclusão sobre causalidade, sendo possível que o aumento da taxa de investimento produza aumento da produtividade total dos fatores, como também que o reverso ocorra, isto é, que o aumento da produtividade total dos fatores provoque aumento da taxa de investimento. Os dados dos países asiáticos, como também as informações da contabilidade do crescimento brasileiro, indicam que essas duas variáveis têm uma forte correlação positiva. Na década perdida, a de 1980 no Brasil, a taxa de investimento despenca e a taxa de crescimento da produtividade total dos fatores é negativa.

A principal restrição macroeconômica para que a economia brasileira dobre a renda *per capita* em 15 anos é a baixa taxa de investimento. O aumento da taxa de investimento requer aumento substancial da taxa de poupança doméstica e, portanto, redução do consumo como proporção do produto nacional.

A mecânica de uma política econômica que tenha como escopo aumentar a taxa de poupança doméstica não é difícil de ser desenhada. Todavia, ela somente será factível, do ponto de vista político, com um pacto de crescimento, subscrito por todos os grandes partidos políticos brasileiros. Nenhum partido isoladamente seria capaz de "vender" ao eleitor um programa que, no curto prazo, reduza o consumo como proporção do PIB e aumente a carga tributária. Esse pacto teria três objetivos: tornar a poupança pública positiva; criar poupança forçada que seria utilizada em um Fundo de Reforma Urbana, administrado pelo BNDES; e proibir qualquer tipo de déficit público quase fiscal, seja pelo Tesouro Nacional ou pelo Banco Central do Brasil.

O aumento da taxa de investimento requer aumento substancial da taxa de poupança doméstica e, portanto, redução do consumo como proporção do produto nacional

*Este artigo é baseado em um trabalho com o mesmo título escrito em coautoria com Fernando de Holanda Barbosa Filho apresentado no Fórum de Economia da EESP/FGV, em 30/9/2013.

Fernando de Holanda Barbosa é professor da Escola de Pós-Graduação em Economia da FGV.



CONJUNTURA ECONÔMICA

Assinaturas e renovações

conjunturaeconomica@fgv.br

Rio de Janeiro:
(21) 3799-6844

Outros estados:
08000-25-7788 (ligação gratuita)

Acertando as contas

Kalinka Iaquinto, do Rio de Janeiro

Gerir bem uma empresa tem estreita relação com o fluxo de caixa de que ela dispõe. Mais que isso, exige do gestor conhecimento sobre a real situação das contas e possíveis cenários futuros. A lição é básica, parece óbvia, mas não se adapta tão bem quando se fala da gestão dos entes federados. O orçamento — seja do país, de estados ou de municípios — é item fundamental para o planejamento de ações e políticas, assim como uma forma de comunicar à sociedade sobre quanto e em que está se investindo. Porém, não é assim que tem sido tratado já que pouco se discute a peça orçamentária.

O tema vem chamando atenção uma vez que, passado o ajuste fiscal do final da década de 1990, a forma como são pensadas as contas públicas tem sofrido críticas quanto à rigidez na alocação de verbas e também em relação aos desequilíbrios existentes nas diversas demandas por recursos. Aspectos que, na análise de economistas, dificultam investimentos e impedem que a execução orçamentária se adapte a mudanças necessárias. Um olhar mais atento leva à pergunta: o orçamento revela ou esconde todos os riscos?

Motivados por esse questionamento há grupos de economistas e especialistas em finanças públicas que defendem uma reforma orçamentária que priorize a transparência, com medidas regulatórias menos rígidas, de forma a dar mais liberdade a estados e municípios e capaz de incluir no processo, de maneira mais abrangente, a iniciativa privada, especialmente quando o assunto é oferta de crédito aos entes federados.

"Fizemos o ajuste fiscal em 1998, mas como todo remédio tomado por muito tempo, isso acaba gerando alguns efeitos colaterais", destaca Fernando Rezende, professor da Escola Brasileira de Administração Pública e de Empresas (FGV/Ebape). A ideia, aponta, é ter mais flexibilidade, de maneira a sair da armadilha de baixo crescimento em que a formatação orçamentária atual coloca o país: praticamente 90% dos recursos têm alocação definida previamente, já que há limitações constitucionais para gastos com áreas como saúde e educação. À rigidez das contas públicas somam-se prioridades antigas, apresentadas na forma dos restos a pagar, os quais consistem em um orçamento paralelo e embaralham toda a sistemática de execução orçamentária, de gestão pública e de previsibilidade dos gastos. O resultado é a falta, por parte do gestor, de conhecimento do próprio fluxo de caixa (veja a tabela).

Demandas

Como pontua Rezende, o orçamento fica atrelado a atender demandas com três vieses distintos: social, basicamente as demandas com saúde e educação; político, que diz respeito à execução de emendas parlamentares; e macroeconômico, a necessidade de os governos gerarem superávit primário para pagamento de dívidas. Três agendas que têm uma espécie de acordo de conveniência, o qual funciona muito bem quando a economia cresce a patamares acima dos 3%, contudo, desempenhos inferiores levam a um estressamento desse dito acordo.

"Com as passeatas, surge uma quarta exigência, a melhoria dos serviços públicos. Demanda que bate no ponto central: como melhorar a gestão pública? Porque, de fato, não parece faltar, para várias áreas, recursos", acrescenta Gabriel Leal de Barros, pesquisador da área de Economia Aplicada do Instituto Brasileiro de Economia da Fundação Getulio Vargas (FGV/IBRE), ao lembrar que os governos têm uma série de indexações que acabam engessando os orçamentos.

No caso do governo federal, por exemplo, 18% da arrecadação de impostos deve ser investida em educação. O que, em valores, dá um número bastante alto já que o Brasil é um dos países que têm a maior carga tributária. Dados do *site* Impostômetro mostram que no final de setembro a arrecadação tributária anual do país ultrapassava os R$ 1,137 trilhão. "Quando o governo adota medidas como as recentes reduções de IPI e IOF para tentar dinamizar a economia, há, em última instância, uma desoneração sobre impostos relevantes que afetam desde a arrecadação federal *per si*, as transferências a estados e municípios, e mesmo o volume de gastos com educação, por exemplo", avalia Barros.

Nesse cenário, preocupam debates no âmbito do Congresso Nacional que podem levar a maior engessamento do orçamento. Na esfera federal a atual discussão sobre a proposta de emenda

Com o aval da União, o volume de empréstimos no exterior, no primeiro semestre de 2013, teve um salto de quase 50% se comparado ao ano passado. Em abril de 2012 a dívida estava em US$ 12 bilhões e, no mesmo período deste ano, em US$ 19 bilhões

Restos a pagar

Período	Processados R$ (milhões)	Não Processados R$ (milhões)
12/2002	6.442.040,00	13.826.790,00
12/2003	9.490.877,00	22.888.794,00
12/2004	4.815.487,00	16.108.463,00
12/2005	5.447.921,00	32.848.223,00
12/2006	6.814.689,00	36.975.606,00
12/2007	6.902.152,23	52.603.195,55
12/2008	23.985.496,78	65.465.286,29
12/2009	21.795.959,44	89.454.132,50
12/2010	24.486.236,95	100.185.400,90

Fonte: Ministério da Fazenda/Secretaria do Tesouro Nacional. Data de atualização: 2/9/2011.

"O governo federal reconheceu suas dificuldades para fazer investimentos e tem usado o espaço fiscal que a institucionalização da LRF permitiu para aumentar o limite de endividamento dos estados para investimentos"

Gabriel Leal de Barros

constitucional (PEC) que institui o orçamento impositivo, a qual obriga o governo a executar as emendas individuais dos parlamentares, é um tema que merece atenção. Na análise do economista do IBRE o conteúdo da PEC é irreal, uma vez que ao limite do teto de 1% da receita corrente líquida (RCL) do governo federal serão somadas outras despesas, o que fará com que apenas 15% do Orçamento Geral da União tenham caráter discricionário. "Os graus de liberdade das contas públicas e a inclusão dissipativa de distintas agendas bateu no teto. Não há mais espaço orçamentário para avançar nessas inclusões, ao contrário, é preciso rebalancear e rediscutir as demandas em face da restrição orçamentária", ressalta Barros.

À lista de preocupações somam-se as discussões em torno dos *royalties* do petróleo, das mudanças nas regras do ICMS, do novo pacto federativo e do Plano Nacional de Educação (PNE). Debates que no jogo político são, muitas vezes, utilizados como moeda de troca e como instrumento de pressão pelo Congresso Nacional junto ao Executivo, e que impactam todas as camadas e esferas da máquina pública.

"Vivemos um momento de incerteza, especialmente do ponto de vista da receita já que alguns estados devem perder recursos advindos do ICMS. Por isso, convivemos com os pisos nacionais que arrocham ainda mais a questão das finanças porque não temos recursos para estender para esse tipo de despesas. O que fazemos é apagar incêndios", reclama Célia Maria Silva Carvalho, presidente do Grupo de Gestores das Finanças Estaduais (Gefin). E completa: "Não se consegue planejar nem pensar em longo prazo. Vivemos um momento de incerteza no qual temos vários dificultadores e precisaríamos de uma certeza maior do Legislativo federal sobre o que teríamos em caixa para podermos ter uma boa gestão de finanças".

Afrouxar

A rigidez orçamentária que atinge as administrações estaduais e municipais é fruto das medidas adotadas no final da década de 1990, quando o governo federal teve de socorrer diversos entes em função das altas dívidas que haviam contraído. Engessamento que ficou maior no início dos anos 2000, com a Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF) e com o monitoramento das operações creditícias feito pelo Tesouro Nacional. O resultado é uma agenda que prioriza a geração de superávit primário para pagamento de custos fixos (e extremamente altos) em detrimento de investimentos.

Contudo, nos últimos anos, esse cenário vem mudando já que estados — e alguns municípios — têm buscado financiamento junto a bancos públicos nacionais e internacionais. Com o aval da União, o volume de empréstimos no exterior, no primeiro semestre de 2013, teve um salto de quase 50% se comparado ao ano passado. Em abril de 2012 a dívida estava em US$ 12 bilhões e, no mesmo período deste ano, em US$ 19 bilhões.

"O governo federal reconheceu suas dificuldades para fazer investimentos e tem usado o espaço fiscal que a institucionalização da LRF permitiu para aumentar o limite de endividamento

dos estados para investimentos, por exemplo, em infraestrutura", pondera Gabriel Leal de Barros, do IBRE.

Seja uma ação baseada na confiança do governo federal nos entes subnacionais ou mesmo um deslocamento da resolução do problema, o fato é que essa maior acessibilidade tem repercutido de maneira positiva junto a estados e municípios.

"Antes havia uma pecha de que pegar o dinheiro fora era não conseguir gerir suas finanças. Isso terminou com um fato inédito na história recente brasileira que foi a emissão internacional, sem garantia da União, suportada apenas pelo balanço do município e por boas práticas", avalia Renato Villela, secretário de Estado de Fazenda do Rio de Janeiro, ao lembrar o percussionismo do estado e da capital carioca não apenas em tomar empréstimos fora do país, mas também no que diz respeito à avaliação das finanças estaduais e municipais por agências de *rating*. Na análise do secretário, acende-se uma luz no governo federal no sentido de que os entes subnacionais têm potencial para lidar com transações como essas.

"Não faz sentido imaginar que num país com a sofisticação, não só do ponto de vista da estrutura produtiva, mas principalmente dos serviços financeiros, como o Brasil, não exista um mercado de subnacionais, desenvolvido com responsabilidade e que puna os que não se comportem bem e recompense os que se comportem", pondera Villela

É fato que ainda existem, entre os governos subnacionais que buscam financiamento, muitos que utilizam o dinheiro para pagamentos de custos fixos e para obras estruturais, mas o objetivo, defendem especialistas, é alterar esse quadro de maneira a dar mais autonomia aos entes federados. "As avaliações feitas por agências de *rating* e por bancos como o BID e o BIRD melhoram muito a gestão das administrações. Existem extremos, mas a sociedade pode regular isso", analisa o senador Lindbergh Farias, presidente da Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) do Senado Federal.

O parlamentar acredita que o momento é propício ao deslocamento dos financiamentos, hoje concentrados nas mãos da União — de 2008 para cá a presença do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) tem sido cada vez maior. Para tanto, reforça a importância de alterações no arcabouço legal. "Vivemos um momento de desaceleração econômica em que o governo, com relação a suas escolhas de isenções tributárias, teve dificuldade de fazer aportes de investimentos em estados e em obras importantes. É preciso tentar alterar a legislação no que se refere aos contratos da dívida, assim como é necessário ter mais clareza sobre os empréstimos concedidos pelo Tesouro Nacional", destaca.

"Vivemos um momento de desaceleração econômica em que o governo, com relação a suas escolhas de isenções tributárias, teve dificuldade de fazer aportes de investimentos em estados e em obras importantes"

Lindbergh Farias

Confiança

Uma maneira de fortalecer os governos subnacionais e criar esse mercado no Brasil passa também por análises feitas por bancos internacionais e agências de *rating*. A ideia que se tem é que a submissão das contas públicas a esses organismos modifica a política implementada pelos governos e isso acarreta, entre outras coisas, maior transparência e melhor gestão.

Para Maria Rita Gonçalves, diretora sênior da Fitch Ratings, o

"Quando olhamos para as despesas de capital e as necessidades de infraestrutura o que podemos dizer é que é positivo que os governos estaduais mostrem um bom nível de receitas próprias e um desempenho financeiro estável"

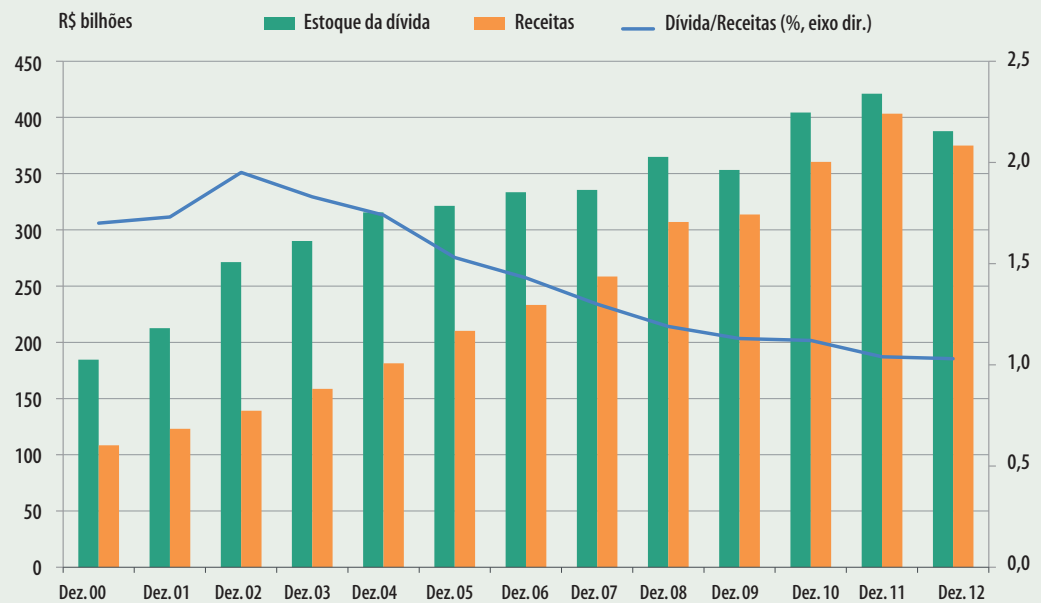
Alejandro Olivo

momento é de transição e evolução do perfil brasileiro. "Na América Latina e no Brasil esse tipo de avaliação tende a ganhar uma demanda crescente por motivos óbvios. Estamos claramente num momento de melhora do perfil creditício das unidades subnacionais, e num movimento de expansão creditícia de infraestrutura", lembra.

Com ela concorda Daniela Brandazza, diretora de Finanças Públicas da Standard & Poor`s. "Somos otimistas sobre a possibilidade de que se os governos locais brasileiros tiverem oportunidade de ampliar o processo de *rating*, podem melhorar o planejamento financeiro de longo prazo."

Mesmo em um cenário em que os governos estaduais e municipais continuam mostrando níveis e serviços da dívida relativamente altos, com baixas despesas de capital, a avaliação é de que o volume de receitas próprias soma pontos positivos. "Quando olhamos para as despesas de capital e as necessidades de infraestrutura o que podemos dizer é que é positivo que os governos estaduais mostrem um bom nível de receitas próprias e um desempenho financeiro estável, especialmente quando olhamos os resultados operacionais e as exigências de fluxo de caixa", destaca Alejandro Olivo, analista para América Latina e Canadá da Moody's.

Tendência da dívida



Fonte: Tesouro Nacional.

Mas alguns itens preocupam avaliadores e também credores. A transparência das contas públicas brasileiras ainda não é ideal e nem padronizada. Fora isso, há a preocupação com medidas que podem alterar o fluxo de caixa dos governos, tais como as discutidas pelo Congresso Nacional e outras que mereceriam maior atenção, como o caso do passivo previdenciário de longo prazo e que, alertam, precisa ser administrado de forma equilibrada.

"Estamos num momento em que a população brasileira está envelhecendo, a rentabilidade dos ativos garantidores que vão fazer frente a essas obrigações não é mais a mesma, então isso tende a ser um desafio que vai ganhar mais importância à medida que se caminha pra um ambiente de taxas de juros menores", destaca Maria Rita.

"O grau de transparência das contas públicas é fundamental. Crédito começa com confiança, para ambos os lados", pontua Adriano Mendes, do BNDES. E emenda: "Transparência tem a ver com dados".

Há forte defesa pela padronização do relatório dos dados no país. Analistas reclamam que valores relativos a precatórios e previdência raramente são relacionados e, quando o são, nem sempre acontece de maneira correta. Outro item que impede a análise, ressaltam, é o fato de que algumas administrações seguem a LRF enquanto outras se guiam pelas decisões dos Tesouros. "Temos que padronizar, corrigir e colocar no mínimo alguns conceitos", diz Mendes.

José Roberto Afonso, especialista em finanças públicas do IBRE, defende um sistema de dados fiscais sistematizado e comunicável, envolvendo estados, municípios, bancos credores e agências de *rating*. "O que se vê é que todos os envolvidos reclamam muito sobre o tempo que se leva avaliando os dados. Têm-se contas iguais apresentadas de formas diferentes. Diferentes entre governos ou diferentes ao longo do tempo", avalia. E, ao reforçar ser imprescindível que as administrações municipais dimensionem melhor a dívida pública, conclui: "As análises não têm de ser iguais, mas a massa prima pode ser igual".

Se de um lado muita coisa parece ir bem, por outro é inegável que arestas precisam ser aparadas. O momento parece ser ideal para que o país repense as questões orçamentária e fiscal sob pena de ver sua economia prejudicada ou crescendo junto a outros mercados. "Tivemos um governo muito intervencionista e demorou muito para a gente perceber que a fórmula não dava certo. A tolerância da sociedade e de mercados a experimentalismos, a intervencionismos excessivos, hoje é menor", alerta Zeina Latif, sócia da Gibraltar Consulting. Para a executiva, os próximos governos terão de promover uma mudança na agenda econômica do país. "É deixar a ideologia de lado e, por falta de opção, trilhar o caminho que se deve trilhar já que muita gente está de olho no país: agências de *rating*, mercado e ruas. Temos espaços e instituições mais sólidas para fazer essa correção de rumo", conclui.

"Tivemos um governo muito intervencionista e demorou muito para a gente perceber que a fórmula não dava certo. A tolerância da sociedade e de mercados a experimentalismos, a intervencionismos excessivos, hoje é menor"

Zeina Latif

O tema desta reportagem foi debatido em setembro nos seminários "Avaliação do risco de crédito dos governos estaduais e municipais", promovido pelo IBRE, e "Reforma orçamentária e gestão pública: para além do ajuste fiscal", pela Ebape.

Conquista feminina

Thais Thimoteo, do Rio de Janeiro

É comum passar por uma banca de jornal e ver a foto de uma executiva ou de uma política na capa de revistas ou jornais, como se elas já estivessem consolidadas no mercado de trabalho há décadas ocupado majoritariamente por homens. Mas as mulheres vêm ganhando espaço. Dilma Rousseff, primeira presidente do Brasil, é prova de mudança. Entretanto, apesar das transformações positivas nos indicadores da participação feminina, a ideia de que elas estão obtendo conquistas e, por tabela, cargos de liderança é, em parte, desmistificada quando olhos mais atentos se aprofundam sobre o tema.

A taxa de participação da força de trabalho feminina, ou seja, aquelas com idade para trabalhar (acima de dez anos) e economicamente ativas, passou de 47,2%, em 1992, para 50,1%, em 2012, enquanto a dos homens caiu de 76,6% para 70,5% no mesmo período, segundo a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (Pnad), do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Contudo, engana-se quem pensa que essa balança da hierarquia de gêneros vem ficando mais equilibrada. No quesito remuneração, elas continuam ganhando menos do que eles, apesar de possuírem a mesma ou maior qualificação profissional, com um detalhe: em 2012, elevou-se a desigualdade de rendimentos entre mulheres e homens na comparação com o ano anterior, embora tenha havido ganho de 5,8% no salário médio mensal real de todos os trabalhadores de 15 anos ou mais. No ano passado, as trabalhadoras recebiam 72,9% do que eles ganhavam — em 2011, 73,7%.

Desigualdade

Ao contrário do que é visto no exterior, como na Noruega — primeiro país a definir percentual mínimo de 40% às mulheres nos conselhos de administração das companhias listadas em bolsa, em 2006 —, o Brasil ainda não prioriza a igualdade de gênero, uma das Metas do Milênio estabelecidas pela Organização das Nações Unidas (ONU). E isso pode ser observado mais claramente quando se chega ao topo da hierarquia empresarial.

Estudo do Grupo de Pesquisas de Direito e Gênero da Direito GV de São Paulo, mostra que, de 73 mil cargos analisados, em 837 diferentes empresas de capital aberto, a proporção de mulheres



nos altos escalões — diretorias executivas e conselhos administrativo e fiscal —, se mantém estagnada de 2003 a 2012, com média de 8%. "Essa sub-representação das mulheres no topo é muito maior do que as pessoas pensam. Tem-se uma visão falaciosa da realidade, algo que reflete um pouco do que a mídia mostra. Vemos executivas nos holofotes como se isso estivesse se tornando regra, mas, na verdade, é a exceção", ressalta Angela Donaggio, integrante do grupo de estudos de gênero junto às pesquisadoras Ligia Paula Pires Sica e Luciana Ramos, da Direito GV, e ao professor Alexandre Di Miceli, da Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade da Universidade de São Paulo (USP).

Na política, as estatísticas também são frustrantes, apesar da lei que reserva cotas de 30% às mulheres nos partidos políticos. Dados divulgados pela Câmara dos Deputados e pelo Senado Federal apontam que dos 513 deputados federais, apenas 46 são mulheres (8,96% do total) e dos 81 senadores, só duas cadeiras (9,87% do total) são ocupadas por elas. Anderson Sant'Anna, coordenador do Núcleo de Desenvolvimento de Liderança da Fundação Dom Cabral, resume os motivos da falta de equidade entre os sexos: "É mais fácil dizermos que o culpado dessa disparidade é a própria cultura do país. Os médicos atribuem alguns sintomas que não possuem clara explicação a viroses. E nós, quando nos deparamos com casos que não conseguimos muitas respostas, atribuímos à cultura".

Telhado de vidro

Detalhes da pesquisa da Direito GV mostram que, de 1997 a 2012, quase metade das companhias (48%) não apresentaram uma mulher em seu conselho de administração e 66,5% não tinham nenhuma na diretoria executiva. Isso apesar delas serem, em média, 1,3 ano mais escolarizadas do que os homens, segundo a Pnad/2012. Um dado curioso, destacado por Di Miceli, é que apesar de empresas do setor de consumo terem maiores chances de contar com mulheres nos postos de comando, pelos ideais que defendem e pela empatia com as consumidoras, companhias como Arezzo, Natura, Dufry e B2W, não registram presença feminina em altos cargos.

As duas principais razões para tentar explicar esse fato são: preconceito, por ser o Brasil culturalmente machista; e falta de estrutura institucional oferecida (creches, babás, maior tempo de licença paternidade) pela empresa, que, na maioria das vezes, não dá à mulher a assistência necessária para que ela consiga administrar, sem maiores solavancos, a vida profissional e pessoal simultaneamente, principalmente em relação ao cuidado com os filhos e a família. "Fica cada vez mais difícil para a mulher, que não possui recursos como babá ou creche, galgar degraus na carreira. Muitas, ainda no começo da vida profissional, ficam divididas, entre cuidar dos filhos ou trabalhar, pois, geralmente, o marido ganha mais. Já na outra ponta, vemos que as poucas executivas que temos decidiram retardar a maternidade. Muitas nem casam. É injusto elas terem que escolher entre uma coisa e outra sendo que os homens não precisam fazer esse tipo de opção", ressalta Angela.

> De 73 mil cargos analisados, em 837 diferentes empresas de capital aberto, a proporção de mulheres nos altos escalões se mantém estagnada de 2003 a 2012, com média de 8%

A preocupação em assistir a família se estende a idosos e enfermos, conforme lembra Moema Guedes, professora da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ). "O mercado de trabalho foi pensado pelo sujeito masculino que contava com a mulher para cuidar dos parentes. No momento em que homens e mulheres conseguem emprego, esse papel tradicional de 'cuidador' fica nebuloso. Quem vai executá-lo? Os idosos, hoje mais numerosos devido ao aumento da expectativa de vida da população, são importantes nesse contexto porque a mulher pode optar por não ter filhos, mas terá que cuidar dos pais", observa.

Tatau Godinho, secretária de Políticas do Trabalho e Autonomia Eco-

"É mais fácil dizermos que o culpado dessa disparidade é a própria cultura do país. Quando deparamos com casos que não conseguimos muitas respostas, atribuímos à cultura"

Anderson Sant'Anna

nômica das Mulheres da Presidência da República, diz que o caminho para a melhora passa por um movimento de questionamento da meritocracia. "Temos que quebrar o mito de que os homens são mais capacitados. A diferença educacional entre eles é imensa. A qualificação delas, na maioria das vezes, é maior, entretanto, na hora H, numa seleção para líderes, eles levam vantagem. Temos que questionar qual é a métrica da escolha. É claro que ela tem que ser feita considerando a prática, o conhecimento, a experiência, além da formação acadêmica, mas a realidade mostra que meritocracia está em xeque", disse em seminário organizado pela FGV, em São Paulo, ao defender políticas públicas como aumento do tempo da licença paternidade, que hoje é de cinco dias e outras que ofereçam mais creches e escolas em período integral.

Diversidade e rentabilidade

Do lado econômico, as companhias que prezam pela diversidade entre os gêneros tendem a lucrar mais. Pesquisa da McKinsey, entre 2008 e 2010, com 180 empresas de capital aberto da França, Alemanha, Reino Unido e Estados Unidos analisou o retorno sobre o patrimônio (ROE, na sigla em inglês) de cada uma. O resultado? As cujo quadro de profissionais era mais heterogêneo, com mulheres e pessoas de diferentes nacionalidades, tiveram um ROE 53% maior, na média, do que as que apresentaram menos diversidade. Mensuração semelhante foi feita no estudo da Direito GV, com base em dados levantados de 2005 a 2012. O grupo de empresas que possuíam 20% de mulheres nas diretorias teve um ROE de 13,3%, contra 9,74% das companhias com menos executivas. Eles também mediram o retorno sob os ativos (ROR) dos mesmos grupos — 2,68%, em média, para os órgãos com alta proporção de mulheres contra um ROR negativo de 0,35% para as que possuíam menor presença feminina na direção.

Segundo Di Miceli, os resultados são robustos estatisticamente, mas é preciso considerar fatores de casualidade que também podem ter contribuído para o bom desempenho: "Isso mostra que, pelo menos aos mais céticos, a opção de colocar mulheres na diretoria não faz mal nenhum à empresa, pelo contrário, é positivo". De acordo com os especialistas, grupos decisórios que são mais diversificados, com diferentes pontos de vista e visão de mundo, geralmente, tomam melhores decisões, que levam a maiores lucros e, consequentemente, ao crescimento econômico sustentável do país. O estímulo à discussão também ajuda nesse processo, incentiva a criatividade e a inovação das instituições.

"Hoje, um dos principais motores da competitividade é a inovação. Falar de diversidade não está na agenda mundial porque a humanidade de repente ficou boazinha, mas porque questões bem trabalhadas podem trazer vantagens competitivas, expansão para novos mercados, além da motivação organizacional", aponta Sant'Anna, da Fundação Dom Cabral. "Metade dos talentos que poderiam fazer a diferença nas lideranças acabam se perdendo. O Brasil pode aprimorar muito seu desenvolvimento social e econômico se conseguir abarcar essa parcela da população (mulheres) na tomada de decisões", completa Angela.

Remuneração

Na hora de pedir promoção ou aumento de salário, os homens também vencem o jogo. O professor da USP explica que eles são mais agressivos na negociação: "Elas são mais conservadoras com relação à autopromoção enquanto os homens se vendem melhor, mais até do que têm a entregar, por isso, conseguem remuneração maior". Para conseguir um cargo de chefia, elas pagam um preço superior já que

precisam mostrar resultados antecipadamente. Porém, existe um ponto fora da curva. Recente levantamento divulgado pelo Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (Sebrae), mostra que nos pequenos negócios, essa disparidade de remuneração é menor. Nesse setor, homens ganham 24% mais que mulheres. Além disso, a força de trabalho feminina corresponde a quase 40% dos empregados das micro e pequenas empresas.

Moema, da UFRRJ, aborda um ponto mais social, quanto à questão dos salários pagos às mulheres. Segundo ela, as mais pobres são penalizadas, pois já entram no mercado de trabalho em desvantagem já que não têm condições de manter seus filhos em boas creches ou com babás. "Como o salário é baixo, por serem menos escolarizadas, não vale a pena trabalhar. É o que os economistas chamam de custo de oportunidade", diz.

Entretanto, os anos de 1980, época em que uma geração de mulheres supercapacitadas começou a reivindicar áreas que antes não pensavam em ocupar, revelaram um perfil feminino diferente. Para tentar se adaptar ao meio e impor respeito, elas adotaram postura masculinizada. Os terninhos cinza ou pretos passaram a ser vistos nos corredores das companhias. "É como se elas quisessem dizer aos homens: 'não percebam que sou mulher, sou igual a vocês'. É o típico caso que vemos em lugares onde há preconceito com as minorias. Mas notamos que isso tem mudado", ressalta Angela. "Um grupo pioneiro pagou alto para ser aceito no ambiente empresarial. Mas elas precisam perceber esse processo de inclusão como conquista e não dádiva. É um processo de mudança que leva tempo. Vejo, porém, essa conquista com muito otimismo, porque abre a discussão para demais temas que abrangem minorias, quebra paradigmas", observa Sant'Anna.

Alternativas

A lista de soluções para tornar mais sustentável a participação da mulher no mercado de trabalho e ampliar a presença delas em cargos de liderança é extensa. Passam por políticas públicas, criação de infraestrutura adequada nas empresas que auxiliem na criação dos filhos, até a sugestão de condições facilitadas nas operações de crédito de bancos de fomento, como o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), para companhias comprometidas com a diversidade de gênero.

Mas a ação que se mostrou polêmica, mais efetiva, segundo especialistas, é o Projeto de Lei do Senado 112/2010 apresentado pelos pesquisadores da Direito GV e Di Miceli, que estabelece percentual mínimo de 40% de mulheres nos conselhos de administração de empresas públicas e sociedades de economia mista da União a partir de 2022. A exemplo de várias nações que já implantaram ou estão em processo de adoção de políticas afirmativas com a intenção de inserir mulheres nos altos postos de comando — entre elas França, Noruega, Israel, Dinamarca, África do Sul, Suécia, Espanha, Grécia e Estados Unidos —, as cotas são uma tentativa de se conseguir acesso mais igualitário e de justiça social.

O Projeto de Lei do Senado 112/2010 estabelece percentual mínimo de 40% de mulheres nos conselhos de administração de empresas públicas e sociedades de economia mista da União a partir de 2022

A ideia não é vista com bons olhos pelo empresariado, que enxerga a obrigatoriedade como incentivo a tapa-buracos e não a meritocracia. "Mudar o *status quo* é difícil. É cômodo ficar como está. Há uma enorme rejeição às exigências, seja ela qual for. Acredito, porém, que se o caminho não for esse (cotas) daqui a dez anos falaremos dos mesmos baixos percentuais de presença feminina nos altos escalões", conclui Di Miceli.

Renúncias incertas





Kalinka Iaquinto, do Rio de Janeiro

Quando lançou o Programa Brasil Maior, no final de 2011, o governo federal mudou a base de cálculo da folha de pagamento por faturamento e reduziu alíquotas de 20% para até 1% da contribuição dos empregadores à Previdência Social. A chamada desoneração da folha foi justificada, inicialmente, como forma de impulsionar a competitividade da indústria brasileira no exterior. Contudo, o foco original da política se perdeu quando a ação foi expandida para diversos outros segmentos, alguns deles com pouca ou nenhuma expressão na atividade exportadora. Some-se a isso o fato de que, antes mesmo da mudança, a taxa de desemprego encontrava-se em patamares historicamente baixos.

Ainda que os efeitos nas contas externas e na massa salarial não sejam claros, o mesmo não pode ser dito em relação à Previdência Social, um dos problemas das contas nacionais. De acordo com estimativa da Receita Federal do Brasil (RFB), a desoneração é o item com maior impacto na renúncia previdenciária, superando a do Simples e das entidades filantrópicas.

Diante desse cenário e da precariedade da base de dados da RFB, especialistas alertam: os cálculos projetados até o momento podem estar sendo subestimados.

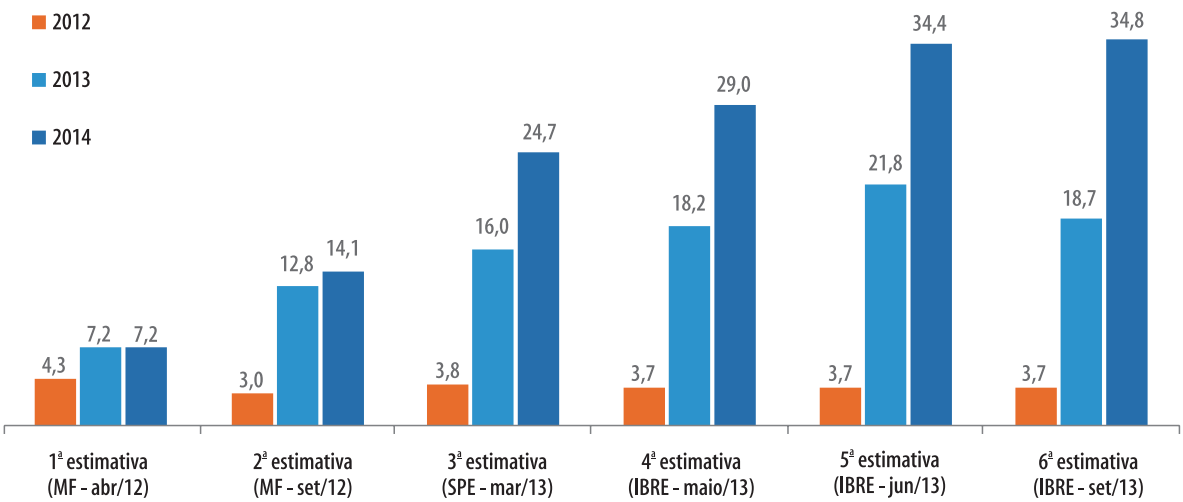
"Em que pese toda relevância dada à matéria e os possíveis danos para a Previdência, os efeitos da medida ainda são pouco conhecidos e debatidos", destaca Gabriel Leal de Barros, pesquisador da área de Economia Aplicada do Instituto Brasileiro de Economia (FGV/IBRE).

Análise dos números divulgados pela RFB aponta que 2012 encerrou com uma renúncia previdenciária de R$ 3,7 bilhões. O mesmo levantamento mostra que no primeiro quadrimestre de 2013 a Previdência deixará de arrecadar R$ 3,3 bilhões, cerca de 90% de toda a renúncia do ano anterior. "É importante destacar que as perdas até agora medidas ainda não refletiram os efeitos de dois importantes setores desonerados, o comércio varejista e a construção civil", assinala José Roberto Afonso, também pesquisador da área de Economia Aplicada do IBRE.

Os economistas, autores de publicações sobre o tema em séries do IBRE, estimam que, em um cenário mais pessimista, a renúncia previdenciária pode saltar de R$ 12,8 bilhões para R$ 18,7 bilhões neste ano — oito vezes mais que os R$ 2,5 bilhões previstos na Lei de Diretrizes

> O ano passado terminou com uma renúncia previdenciária de R$ 3,7 bilhões e no primeiro quadrimestre de 2013 a Previdência deixará de arrecadar R$ 3,3 bilhões, ou aproximadamente 90% de toda a renúncia do ano anterior

Sequência das (Re) estimativas de Renúncia Fiscal



Fonte: Ministério da Fazenda e RFB. Elaboração própria dos autores.

O aumento de setores desonerados neste ano deve, em um cenário mais pessimista, elevar a previsão de renúncia previdenciária de R$ 12,8 bilhões para R$ 18,7 bilhões — oito vezes mais que os R$ 2,5 bilhões previstos na Lei de Diretrizes Orçamentárias

Orçamentárias (LDO)—, ou, em um ambiente mais otimista, subiria para R$ 17 bilhões. "Se olharmos para esses números, veremos que um sexto da arrecadação previdenciária já foi, de alguma forma, afetado pelas desonerações. Isso sem considerar o efeito de todas as desonerações deste ano", ressalta Barros.

E em 2014 o impacto negativo deve ser ainda maior, pois todas as 56 atividades desoneradas usufruirão dos benefícios durante os 12 meses do ano, fora a gratificação natalina, a qual rendia recolhimento para a previdência, mas não é considerada na nova base. Na análise dos economistas, para o próximo ano o peso das renúncias será da ordem de R$ 34,8 bilhões, cenário pessimista, e de R$ 27,5 bilhões, em uma ótica mais otimista. "É importante observar que o projeto de LDO que baliza o orçamento para 2014 prevê uma renúncia de apenas R$ 19,3 bilhões", alerta Afonso. E emenda: "Nem é preciso dizer que esse montante de renúncia representa danos ainda maiores para uma área já deficitária das contas públicas. Ficam claras também quão ilusórias são as bases adotadas para a elaboração e execução do orçamento no Brasil".

Gabriel de Barros defende que, mesmo que as desonerações não sejam ampliadas para novos setores, os danos para as contas da Previdência e do governo federal, são irreversíveis. "O pior é que não há qualquer evidência de que as exportações das atividades contempladas tenham aumentado. A mesma coisa se pode dizer do emprego e da massa salarial", conclui.

Diante disso, os pesquisadores, questionam se a maior parte da renúncia de recursos públicos não serviu apenas para aumentar a margem de lucro (ainda assim sem benefício palpável em relação ao investimento). Indo mais além, ponderam se, em um ano eleitoral, será possível imaginar que essa política seja revogada ao final do atual mandato presidencial. Dúvidas que ficam, ainda, sem respostas concretas.

Resumo das desonerações tributárias da RFB, mensal
(em R$ milhões e a preços correntes)

Discriminação	Julho		
	2013 (A)	2012 (B)	(A) - (B)
Folha de salários	1.238	0	1.238
Cesta básica	721	83	638
Nafta e álcool	271	0	271
Tributação PLR	142	0	142
Simples e MEI	526	478	48
IOF – Crédito PF	300	267	33
REPNBL – Redes	81	58	23
Outros	3.723	3.501	222
Total	7.001	4.386	2.615

Fonte: Receita Federal.

Resumo das desonerações tributárias da RFB, acumulado no ano
(em R$ milhões e a preços correntes)

Discriminação	Janeiro a julho		
	2013 (A)	2012 (B)	(A) - (B)
Cide – Combustível	7.537	2.124	5.413
Folha de salários	7.078	2.852	4.226
IPI – total	6.650	4.543	2.107
Cesta básica	3.158	580	2.577
IOF – Crédito PF	2.097	944	1.153
Tributação PLR	993	0	993
Nafta e álcool	580	0	580
REPNBL – Redes	566	173	393
Simples e MEI	3.684	3.348	336
Outros	11.362	10.402	960
Total	43.704	24.967	18.738

DESCASAMENTO

Ao adotar uma política de renúncia fiscal da folha, o governo federal opta, não apenas por perder receitas, mas também por ampliar o gasto primário do Orçamento Fiscal, medida que impacta diretamente o orçamento da Seguridade Social. "Essa divisão nos permite entender de forma mais detalhada as relações intraorçamentárias, bem como os efeitos na composição do resultado primário da esfera federal. Em última instância e para efeito de apuração do resultado do governo central, não faz diferença, ainda que seja importante conhecê-las", diz Gabriel Leal de Barros, pesquisador da área de Economia Aplicada do Instituto Brasileiro de Economia (FGV/IBRE).

De acordo com Barros e José Roberto Afonso, também do IBRE, a partir da definição da regra de compensação do Tesouro à Previdência, cuja janela entre a apuração e compensação é quadrimestral, o montante de despesa primária passa a diferir do valor de renúncia informado pela Receita. O que se observa, alertam os economistas, é que há um descasamento entre a perda de receita e a efetiva compensação, cuja defasagem foi incorporada ao ajuste fiscal adicional de R$ 10 bilhões anunciado no último mês de julho, e que resulta numa redução de R$ 4,4 bilhões na estimativa de compensação ao Regime Geral da Previdência Social (RGPS).

> O volume de compensações ao Regime Geral da Previdência Social supera a previsão orçamentária do governo em R$ 2 bilhões

"A despeito da baixa estimativa para as renúncias previdenciárias na LDO, em torno de R$ 2,5 bilhões, sua recuperação para níveis mais realistas na Lei Orçamentária Anual (LOA) foi rapidamente revertida por conta da necessidade de ajuste fiscal", destaca José Roberto Afonso. Barros concorda e acrescenta: "As avaliações, ainda que revisitadas, estão abaixo das estimativas de custo dessa política não só para 2013, mas também para 2014".

Nesse cenário, o cálculo de R$ 15,2 bilhões constantes da LOA, consideravam de maneira implícita que o conceito de renúncia fiscal fosse equivalente à compensação ao RGPS. Com a edição do critério quadrimestral, o entendimento mudou. "Para tanto, e tomando nossas estimativas mais pessimistas de renúncia de receita, de R$ 18,7 bilhões para 2013, o volume de compensações ao Regime Geral da Previdência Social supera a previsão orçamentária do governo em R$ 2 bilhões", ressalta Afonso ao destacar que, com isso, o ajuste fiscal anunciado não é factível. "Mesmo no cenário mais conservador, as compensações alcançariam os R$ 12,1 bilhões, ainda superior ao reservado no orçamento", completa.

Barros enfatiza que, ao passo que a compensação à Previdência é uma despesa nova quando analisada frente aos anos anteriores e que se equivale às receitas compensatórias do INSS, o impacto dessa política no resultado primário resume-se ao descasamento de fluxos entre a perda de receita e o que é, efetivamente, compensado pelo Tesouro Nacional. Esse diferencial equivale a montantes de R$ 4,4 bilhões e R$ 5,9 bilhões, em 2013, nos cenários otimista e pessimista, respectivamente. "Para 2014 e assumindo que a política não seja prorrogada, o descasamento entre os fluxos seria equacionado ao final do ano", diz o economista. *(K.I.)*

FGV IBRE

CONJUNTURA ECONÔMICA

PARALELOS HISTÓRICOS

MOBILIDADE URBANA

Veja outras edições da Conjuntura Econômica que abordaram o tema MOBILIDADE URBANA.
São mais de 700 números disponíveis para consulta. Desenvolva sua própria busca obtendo resultados em segundos.

www.fgv.br/ibre/bibliotecavirtual

SUGESTÃO DE PESQUISA #1
Em 1957 já era perceptível a necessidade de invetimentos no transporte urbano.

Pesquise por: grandes investimentos + transportes urbanos

SUGESTÃO DE PESQUISA #2
É preciso planejar a mobilidade urbana. Copa e Olimpíadas foram só um pretexto.

Pesquise por: mobilidade urbana + copa + olimpíadas

COMO PESQUISAR:

Nessas sugestões de pesquisas, as palavras indicadas no parágrafo "Pesquise por:" devem ser digitadas na página de "Pesquisa Livre" no "passo 1" mostrado aqui à direita, ou se preferir diretamente no campo de busca dentro da ferramenta de pesquisa (DocReader), como vemos também ao lado, no passo 3.
Para uma pesquisa mais ágil e eficaz, assista aos vídeos de orientação disponíveis na "ajuda" localizada no site ou no DocReader.

Powered by: docpro

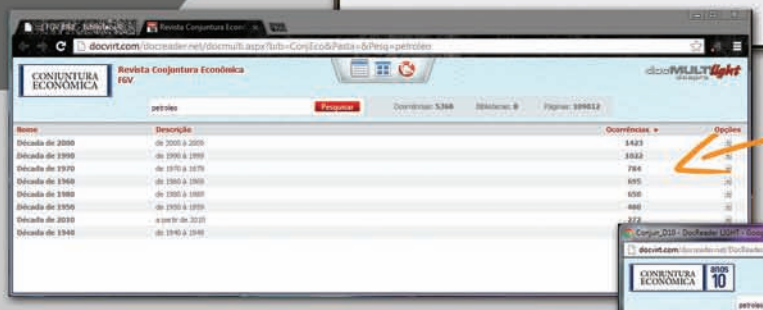
PESQUISE LIVREMENTE...

...em mais de 700 edições da revista, (exceto a edição em banca e as 2 anteriores) de forma rápida e simples, em apenas 3 passos.

1 Acesse a página de pesquisa pelo portal IBRE ou diretamente pelo link www.fgv.br / ibre / bibliotecavirtual



2 Escolha o período e digite as palavras que deseja pesquisar.



2b Na tela inicial, caso tenha escolhido TODOS os períodos escolha agora um deles para filtrar os resultados.

3 O resultado da sua busca aparece com as palavras da pesquisa destacadas em verde. O mesmo destaque aparece nas demas ocorrências das páginas do acervo.



VOCÊ PODE
ter estes recursos disponíveis em seus documentos!

Acesse agora www.docpro.com.br e veja como é simples e rápido encontrar a informação que precisa, dentro dos seus documentos. Excelente para acervos privados ou públicos, tanto de uso interno como na Web. Acessível para consulta no computador, tablet ou smartphone. Surpreenda-se com as possibilidades, inclusive de obter receita extra.

Cadeias regionais de valor: nova/velha motivação para o Mercosul?

Lia Valls Pereira

Países fazem acordos de livre-comércio, constituem uniões aduaneiras ou mercados comuns motivados por razões políticas e econômicas. No entanto, qualquer que seja o acordo, esse só será celebrado e terá continuação se atender aos interesses das políticas domésticas. Além disso, os acordos devem propiciar ganhos/benefícios que não poderiam ser alcançados de forma isolada pelos países. Qualquer acordo exige algum grau de compartilhamento de políticas entre os parceiros e, logo, só vale perder algum grau de liberdade no manejo das políticas domésticas, se forem percebidos benefícios. Argumentamos que as cadeias regionais de valor podem ser uma nova motivação para o Mercosul, quando se "esquece das questões conjunturais".

No final dos anos 1980 e início dos de 1990, Brasil e Argentina mudaram as diretrizes de suas políticas de comércio exterior. Abandonou-se o modelo de substituição de importações, sendo adotadas políticas de redução das barreiras tarifárias e não tarifárias. A criação do Mercosul, em março de 1991, consolidou essas reformas. Foi assinado um cronograma de desgravação tarifária no comércio intrarregional que assegurava a criação de

uma área de livre-comércio entre os quatro membros do Mercosul (Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai) até dezembro de 1994. Em adição, entre 1992/94, negociou-se a criação de uma tarifa externa comum. Essa, no caso do Brasil, aprofundou a Reforma Tarifária de 1990. Enquanto na Reforma de 1990, a tarifa máxima de importação era de 40%, a tarifa máxima do Mercosul caiu para 20%. O bloco, portanto, consolidou o compromisso com o processo de liberalização comercial.

Falar de Mercosul, no momento, pode parecer peça de ficção para alguns leitores. Primeiro, após 1995 e com grau de intensidade que variou ao longo do tempo, foram sendo criadas barreiras ao comércio intrarregional e exceções para a aplicação da tarifa externa comum. Primeiro, o projeto de uma união aduaneira plena em 2006 acabou adiado para uma data distante (2018?). Segundo, a inclusão de parceiros que reforçam o protecionismo do bloco, como a Venezuela, foi entendida como mais um sinal de enfraquecimento do acordo. Terceiro, o *boom* de exportações da primeira década do século 21 foi associado ao aumento na demanda por *commodities*, em especial da China, e pouco contribuiu para a formulação de políticas comuns que estimulassem o comércio intrarregional. E quarto, as dificuldades em avançar acordos comerciais com países extrabloco passaram a ser atribuídas às divergências de interesses dos parceiros do Mercosul.

Em suma, o Mercosul deixa de ser identificado como um fator que beneficia as diretrizes das políticas domésticas dos países. Não é possível pensar em aprofundar a integração quando se elegem práticas protecionistas. No entanto, o Mercosul deve ser pensado num cenário que vá além da atual conjuntura.

O Mercosul deixa de ser identificado como um fator que beneficia as diretrizes das políticas domésticas dos países. Não é possível pensar em aprofundar a integração quando se elegem práticas protecionistas

Destaque

O tema das cadeias globais de valor tem sido destacado no debate sobre a nova onda de regionalismo e na configuração produtiva da economia mundial. As novas tecnologias de informação e a redução dos custos de transportes permitem a fragmentação das atividades produtivas que buscam localizações onde possam aproveitar vantagens como custo de mão de obra e outros determinantes da competitividade. Não há novidade nisso, mas como destaca um dos autores que mais tem se dedicado a esse assunto, Baldwin (2012), agora estão incluídas as atividades de serviços. Para ele a participação nas cadeias globais requer além de abertura comercial, a harmonização de regras sobre investimentos, serviços e direitos de propriedade intelectual. Todas essas demandas parecem que não fazem parte da agenda dos países do Mercosul.

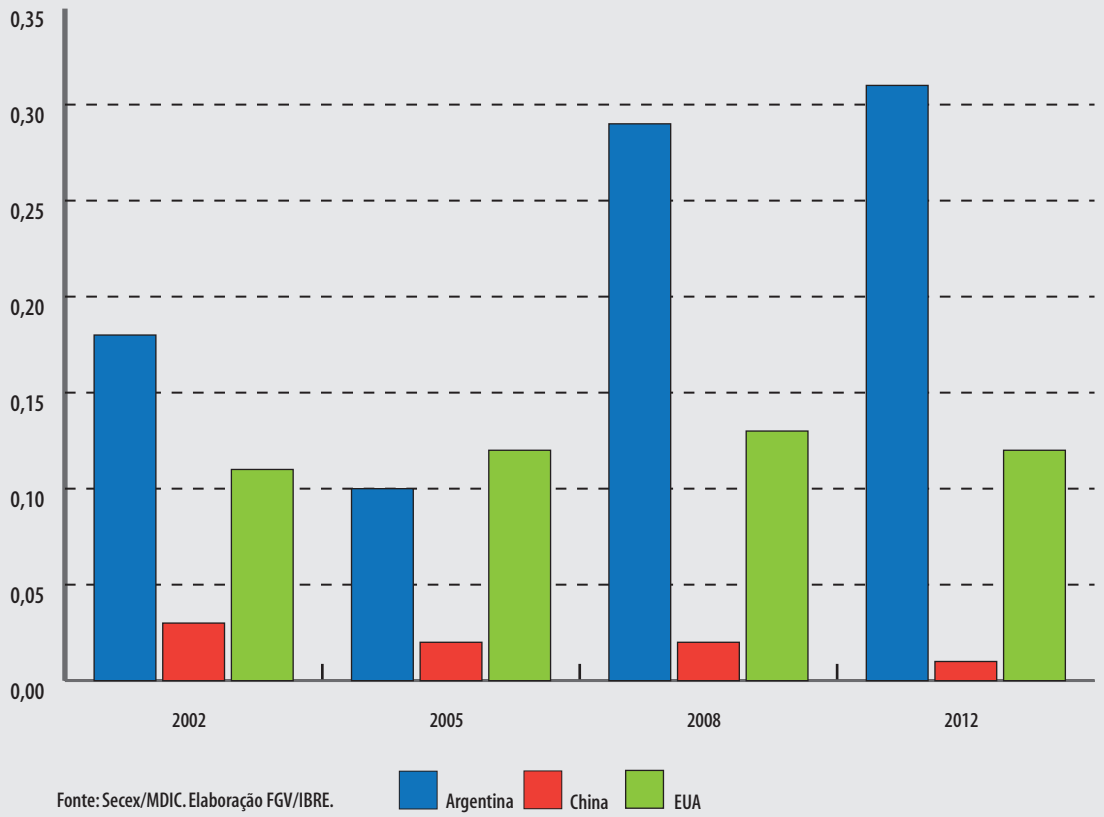
A partir de meados da década de 1980, Brasil e Argentina iniciaram o estreitamento de suas relações comerciais e assinaram dois acordos[1] criticados pelos que defendiam amplas liberalizações unilaterais, pois nenhum dos pactos previa aumentar o grau de abertura para outros países.

Dornbusch (1989) responde a essas críticas com o seguinte argumento. Naquele

O tema das cadeias globais de valor tem sido destacado no debate sobre a nova onda de regionalismo e na configuração produtiva da economia mundial

momento, Brasil e Argentina ainda estavam presos aos seus modelos de substituição de importações e, logo, não iam promover liberalizações profundas e unilaterais. Por isso, era importante apoiar propostas de liberalização intrarregional, pois pelo menos haveria ganhos em termos de criação de comércio. As elevadas tarifas de importações impediam muitas vezes os fluxos comerciais. Mesmo que fosse constatado desvio de comércio — Argentina passasse a comprar algum bem do Brasil devido à eliminação da tarifa de importação no comércio entre os dois que antes importavam de outro país —, Dornbusch considerou que o efeito podia ser positivo pelos ganhos de economias de escala do setor brasileiro e queda no preço final para o consumidor argentino.

Índice do comércio intraindústria



Fonte: Secex/MDIC. Elaboração FGV/IBRE.

Proposta

A diretriz da política industrial do Brasil é o adensamento das cadeias produtivas domésticas. Nesse cenário, novas reformas tarifárias, em especial, de redução dos preços de bens intermediários e facilitações para o comércio de serviços não têm sido propostas. Como um exercício de participação nas cadeias, Brasil e Argentina poderiam retomar o tema das cadeias regionais e acordarem medidas que viabilizem as cadeias identificadas como passíveis de produzirem ganhos para ambos. Num segundo momento, a percepção que as cadeias regionais podem se tornar mais competitivas com a redução das tarifas para o resto do mundo, seria o resultado esperado.

Não se exclui a participação dos outros membros do Mercosul, mas enquanto Brasil e Argentina não sinalizarem que consideram importante continuar o processo de integração, é alta a probabilidade de um crescente afastamento dos países com economias menores (Paraguai e Uruguai).

O gráfico mostra o índice de comércio intraindústria entre o Brasil e os seus três principais destinos de exportações. Não é um indicador da cadeia de valor, mas estima qual a intensidade das trocas de mercadorias para um mesmo setor/indústria.[2] Como era esperado, o índice é mais elevado no comércio com a Argentina, baixo com a China e se situa entre esses dois países para os Estados Unidos. Calculamos também o índice somente para o comércio de manufaturas. Nesse caso, foi de 0,36 para a Argentina e 0,16 para os Estados Unidos.

O comércio do setor automotivo é um dos principais responsáveis pelo maior índice na Argentina, mas é possível pensar a intensificação de trocas para a formação de cadeias em outros setores como alimentos processados e petroquímicos, por exemplo.

O primeiro passo, assim como foi na criação do Mercosul, deve ser dado pelos governos ao proporem reaver o livre-comércio na região e uma reforma da tarifa externa comum que contribua para a formação de cadeias regionais de valor. O conteúdo nacional deve ser trocado pelo regional e, nessa mudança, restrito aos setores que a região apresente reais possibilidades de oferecer bens e serviços competitivos com o mercado internacional.

Lia Valls Pereira é economista da Economia Aplicada IBRE/FGV e da FCE/Universidade do Estado do Rio de Janeiro

O conteúdo nacional deve ser trocado pelo regional e, nessa mudança, restrito aos setores que a região apresente reais possibilidades de oferecer bens e serviços competitivos com o mercado internacional

[1]Em 1986 foi assinado o Programa de Cooperação e Integração Econômica que era constituído por acordos setoriais. Em 1998 foi assinado o Tratado de Cooperação, Integração e Desenvolvimento que tinha por objetivo a criação de um mercado comum entre Brasil e Argentina em dez anos. O tratado não avançou porque logo, em seguida, o projeto Mercosul começou a ser delineado.

[2]O índice foi calculado partindo da NCM/SH a oito dígitos.

Bibliografia

DORNBUSCH, R. Los Costos y beneficios de la integracion economica regional. Una Revision. *Pensamiento Iberoamericano*, 15, Jan.-June, 1989.

BALDWIN, R. WTO 2.0: global governance of supply-chain trade, CEPR Policy Insight N. 64, December, 2012. Disponível em: http://www.cepr.org



O aumento de capital da Telefónica na Telco e suas repercussões no Brasil

Marcio Lago Couto

Em 24 de setembro a Tim Participações S.A. comunicou aos seus acionistas e ao mercado que a Telefónica S.A. subscreveu um aumento no capital da Telco S.p.A., de aproximadamente € 324 milhões, em ações de Classe C, sem direito a voto, que podem vir a ser convertidas em ações com direito a voto, nas mesmas condições das ações detidas pela Telefónica atualmente, denominadas ações de Classe B.

Convertidas as ações, a participação da Telefónica na Telco chegaria a 66% do capital votante e permitiria a indicação de conselheiros e diretores, o que configuraria assumir o controle da companhia.

Os termos dessa negociação estão, segundo o comunicado, condicionados à aprovação pelos órgãos reguladores e antitrustes dos países envolvidos, incluindo os do Brasil e da Argentina, por seus reflexos diretos nas operações das companhias subsidiárias da Telefónica, no caso brasileiro a Vivo, e da Telecom Italia, a Tim, que atuam concorrencialmente nesses países.

Os reflexos dessa operação no ambiente de telecomunica-

ções no Brasil são inegáveis e expressivos. No Brasil, a Vivo e a Tim operam em competição direta em suas operações de telefonia móvel em todo o território nacional, além de concorrerem em operações de telefonia fixa e acesso à banda larga no estado de São Paulo e outras regiões.

Esses efeitos já foram antecipados pelo mercado financeiro e por declarações desencontradas das autoridades brasileiras. A Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel), por sua vez, teria se pronunciado, afirmando em nota, que "não se manifestará sobre especulações ou hipóteses, mas tão somente pelas vias ordinárias do processo administrativo, no caso concreto, se houver".

Não obstante esses desencontros, o fato é que a operação exigirá uma revisão dos acordos firmados. Quando da primeira operação de compra da participação na Telco, pela Telefónica, as autoridades brasileiras já haviam exigido uma série de restrições de participação da Telefónica no controle da Tim, seja por vias diretas ou indiretas.

O que esperar então? Inicialmente, a aposta da Telefónica será, provavelmente, a de reafirmar que não há alteração de controle, uma vez que as ações emitidas são de Classe C, preferenciais, sem direito a voto. Nesse período a Telefónica deve iniciar as consultas às autoridades regulatórias e concorrenciais para verificar se, e em que condições, seria possível a empresa incorporar a Tim, elevando seu *market-share* no mercado brasileiro.

Embora difícil, não se pode antever esse caminho como impossível, uma vez que nem as agências reguladoras nem o órgão antitruste estão isentos de pressões governamentais. Por outro lado, o caminho também não será fácil, uma vez que exige a alteração de regulamentos que criam óbices à operação, além de ter que convencer o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) da possibilidade de que os danos causados à concorrência seriam mais do que compensados pelos ganhos de sinergias.

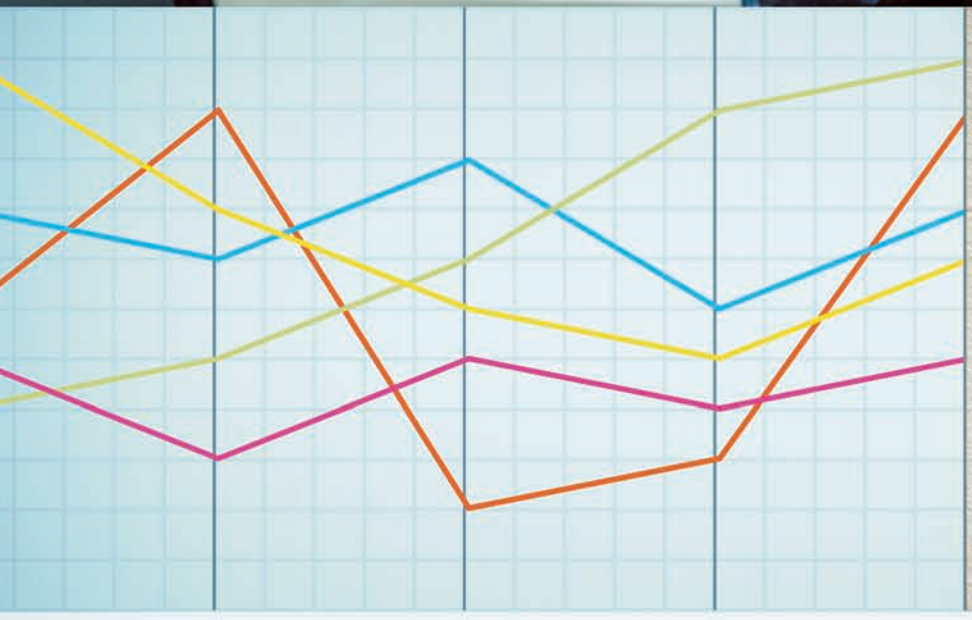
O fatiamento da empresa, aventado pelo mercado financeiro, parece ser a opção menos provável tanto do ponto de vista regulatório, quanto concorrencial. Nas alternativas disponíveis, a opção mais desejável parece ser a venda da Tim, o que poderia atender aos anseios do consumidor, do regulador e das autoridades antitruste, por mais competição, e dos novos entrantes, desejosos de oportunidades no mercado brasileiro.

Cabe, no entanto, aguardar o posicionamento do governo brasileiro, que pode ser atraído por um pacote de contrapartidas a serem oferecidas pela Telefónica, para ampliar sua participação no mercado nacional, pelo comportamento dos concorrentes diretos da Telefónica, em especial a Telmex e a PT, que podem se sentir ameaçadas por um aumento significativo da participação da Vivo no mercado e pelo posicionamento da Anatel e do Cade, com desejos manifestos de impor mais competição ao setor, mas com um histórico de muitas dificuldades em exercitar a defesa da concorrência em uma economia cada vez mais concentrada.

Nas alternativas disponíveis, a opção mais desejável parece ser a venda da Tim, o que poderia atender aos anseios do consumidor, do regulador e das autoridades antitruste, por mais competição, e dos novos entrantes, desejosos de oportunidades no mercado brasileiro

Marcio Lago Couto, pesquisador do IBRE/FGV





ÍNDICES GERAIS E ÍNDICES DE ACORDO COM O PERFIL DE CADA EMPRESA. ISSO SIGNIFICA O SEGUINTE: VOCÊ TEM 100% DE CHANCES DE MELHORAR OS RESULTADOS.

Para a produção de índices de preços e indicadores econômicos, o IBRE dispõe de uma estrutura de pesquisa única no Brasil em dimensão e qualidade: oito escritórios, localizados nas principais capitais, pesquisam preços para todas as unidades da Federação, tanto no varejo como no atacado.

São coletados, mensalmente, cerca de 200.000 preços de produtos e serviços, com a colaboração de 15.000 empresas informantes.

Além de índices gerais, o IBRE desenvolve indicadores direcionados especificamente a um setor, atividade ou empresa.

Conheça todo o universo de indicadores do IBRE no nosso site.

Índices Gerais de Preços | Bancos de Dados | Levantamentos de Preços | Índices Setoriais | Pesquisas Qualitativas e Domiciliares | Pesquisas Empresariais

FGV
IBRE

www.fgv.br/ibre | (21) 3799-6799


AQUI TEM CURSOS DE ATUALIZAÇÃO DA FGV.
SEJA REFERÊNCIA ONDE VOCÊ ESTIVER.
Para quem busca mais conhecimento para se diferenciar no mercado, o FGV Online oferece os Cursos de Atualização 30 Horas.
São 9 semanas de aulas em diversas áreas, todas com a excelência da FGV para você estudar onde estiver.
Acesse fgv.br/fgvonline e conheça todos os Cursos de Atualização.
FGV online
É a FGV, online.
(21) 3799 6676 | (11) 3799 3494


agência3
BÔNUS É QUANDO O DIA CONSEGUE MELHORAR MESMO DEPOIS DAQUELA REUNIÃO EM QUE TUDO DEU CERTO.
O que é ser bem-sucedido?
Para sua carreira, é fazer
o MBA de uma das maiores
geradoras de conteúdo
econômico do Brasil.
Para sua vida, é ter sua própria
definição do que é sucesso.
REFERÊNCIA PARA SUA CARREIRA.
REFERÊNCIA PARA SUA VIDA.
MBA FGV
PRESENCIAL · ON LINE · CUSTOMIZADO
www.fgv.br/mba