



Carta de

GOVERNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
Secretaria do Planejamento, Gestão e Participação Cidadã
FUNDAÇÃO DE ECONOMIA E ESTATÍSTICA
Siegfried Emanuel Heuser

Conjuntura FEE

ANO 22 Nº 08
Agosto de 2013

O fraco desempenho da indústria no Brasil

A produção industrial brasileira avançou 1,9% em junho, após recuo de 1,8% em maio, na comparação com o mês anterior, acumulando expansão de 1,9% no ano. Essa dificuldade de crescimento da indústria, em especial da indústria de transformação, é marcante no atraso do desenvolvimento econômico e social do Brasil. A compreensão desse processo na atualidade deve ser inserida num contexto de longo prazo, a partir da análise da evolução da estrutura industrial nas últimas décadas. Sob essa perspectiva, a história contemporânea da economia brasileira divide-se em duas fases nitidamente distintas, cuja ruptura foi verificada no início da década de 80.

Ao longo da primeira fase (1947-80), ocorreu a implantação da estrutura produtiva que, de modo geral, caracteriza a indústria da atual economia brasileira. A construção de uma ampla e diversificada estrutura produtiva nesse período teve como elemento central a implantação de grandes projetos orquestrados por políticas públicas, visando à construção do parque industrial para atender ao mercado interno em substituição às importações. Mesmo onde não se tratava de implantar grandes projetos, mas de introduzir novos elos das cadeias produtivas por capitais privados, o avanço da produção industrial deu-se numa direção definida e promovida por uma estratégia de desenvolvimento dirigida pelo Estado. Tal estratégia foi capaz de guiar as decisões de investimentos empresariais, assegurando um ambiente de consistente e elevado crescimento econômico (média de 7,5% a.a.). A consolidação de uma percepção compartilhada para uma verdadeira vocação do crescimento da indústria, garantido e induzido pela política econômica, tornava o crescimento econômico um processo “autorrealizável”.

A segunda fase (1980-2013) da indústria no Brasil caracteriza-se pela ausência de uma estratégia de desenvolvimento. Apesar de mínimas modificações na estrutura produtiva nesse período, grandes mudanças foram introduzidas no âmbito das empresas e em sua relação com os mercados, aceleradas pela abertura econômica e pela estabilização trazida pelo Plano Real nos anos 90. Tais mudanças deram-se no gerenciamento e organização do trabalho dentro das empresas, bem como no conjunto de produtos ofertados (implicando aprendizado, adoção de novas tecnologias, processos e utilização de novos insumos), e, muitas vezes, na alteração da estrutura patrimonial das empresas. No entanto, a mais importante mudança desse período, com profundas implicações para o atual desempenho industrial, vincula-se à forma como a economia passou a “evoluir”. Fundamentalmente, o processo de industrialização, através da implantação de novos projetos orientados pelo Estado, deixa de ser o eixo central do crescimento. A economia passa a evoluir sem

uma direção definida por uma estratégia destinada a desenvolver novos setores estratégicos para a matriz produtiva brasileira. Nesse contexto, a economia ingressou em uma trajetória de baixo crescimento durante todo o segundo período (média de 2,5% a.a.), associado a uma queda da participação da indústria de transformação no valor adicionado total da economia (de 16,9% em 2002 para 13,3% em 2012).

Esse padrão pode ser observado pela atual estrutura do valor adicionado da indústria, em que os setores com maior participação vinculam-se ao antigo padrão tecnológico, concentrados em indústrias maduras e em atividades processadoras de recursos naturais, com baixa capacidade de promover o dinamismo econômico e tecnológico. Em 2011, último ano com informação disponível, as atividades de maior participação no valor adicionado da indústria foram: fabricação de produtos alimentícios (12,6%), extração de minerais metálicos (9,9%), fabricação de coque, produtos do petróleo e bicompostíveis (9,8%), veículos, reboques e carrocerias (9,5%), produtos químicos (6,7%), máquinas e equipamentos (5,3%), metalurgia (4,9%), produtos de metal (4,4%), produtos de minerais não metálicos (3,9%) e produtos de borracha e plástico (3,6%). Em conjunto, essas atividades detêm 70,6% do valor adicionado da indústria e, conseqüentemente, são responsáveis pela dinâmica do crescimento econômico.

Em meio a uma trajetória de “quase estagnação” da indústria, observam-se ainda episódios de crescimento seguidos por retrocessos. Apesar de períodos de forte recuperação, torna-se evidente que esses movimentos não se sustentam no longo prazo. A dificuldade de ingresso numa trajetória sustentada de crescimento sugere que o atual padrão, apoiado na expansão do mercado interno e na demanda externa por *commodities* agrícolas e minerais, tem reduzida capacidade de induzir a uma forte expansão da economia e da produtividade industrial. A retomada do crescimento e da participação da indústria de transformação na economia requer uma estratégia de longo prazo que redefina a inserção global e assegure o potencial de novos desenvolvimentos, expandindo a produtividade através da mudança estrutural com inovações. As medidas adotadas de expansão da produção e do emprego industrial tem se mostrado insuficientes e de horizonte temporal restrito, impedindo ainda mais o ingresso da economia em uma nova trajetória de desenvolvimento.

César S. Conceição
Economista, Pesquisador da FEE

Os acordos preferenciais de comércio e a atuação do Brasil

A regulação do comércio internacional passa, atualmente, por profundas mudanças. A Rodada Doha na Organização Mundial de Comércio (OMC), iniciada em 2001, encontra-se em um impasse de difícil solução e, se for concluída, não deverá apresentar grandes avanços nos temas de interesse dos países desenvolvidos. Isto porque a heterogeneidade entre o elevado número de países-membros e a necessidade de obtenção de consenso para que uma decisão seja acordada tornam o processo negociador extremamente lento e inoperante. Diante das dificuldades enfrentadas no cenário multilateral e da necessidade de adequar as regras do comércio internacional aos novos tempos, a saída encontrada por alguns países tem sido a de negociar novos acordos preferenciais de comércio (APCs), que permitem aprofundar matérias já reguladas pela OMC (*OMC-plus*) ou integrar temas não regulados no âmbito multilateral (*OMC-extra*), tais como meio ambiente, cláusulas sociais, concorrência e investimentos. Atualmente, as iniciativas estão direcionadas não só a consolidar e aprofundar os APCs já existentes, mas também a constituir novos acordos de caráter bilateral, transregional ou mesmo entre APCs já estabelecidos. Desse modo, assiste-se a uma proliferação de APCs, dado que, dos 70 em vigor no início dos anos 90 do século passado, o número já subiu para 356 em 2013, e ainda resta uma longa lista de 190 aguardando a homologação da OMC.

O Brasil sempre privilegiou a esfera multilateral como principal foro de negociações e preferiu concentrar sua plataforma negociadora no acesso a mercados, tais como tarifas e regras de origem, sem oferecer concessões em outras áreas. Contudo, em face da evolução recente das negociações multilaterais, dos APCs e dos megablocos que vêm sendo negociados em nível mundial, o País deverá rever sua posição. Caso contrário, corre o risco de ficar cada vez mais isolado no tabuleiro do comércio internacional, dado o pequeno número de APCs assinados e a resistência de incluir novos temas nas negociações. Se não, vejamos. No âmbito regional, o Mercosul constitui o mais importante projeto de integração comercial brasileiro das últimas décadas, e este passa por um período de paralisação e de disputas comerciais recorrentes com a Argentina, seu principal sócio. A Associação Latino-Americana de Integração (Aladi) continua sendo a outra âncora na América Latina, mas os dois acordos, juntos, responderam por apenas 20,65% das exportações brasileiras em 2012. A relevância desses mercados, no entanto, consiste na participação dos manufaturados nas exportações totais tanto para o Mercosul quanto para a Aladi, a qual atingiu 85,2% e 72,2%, respectivamente, naquele ano. No âmbito extrarregional, o Brasil, em conjunto com o Mercosul, assinou APCs com Índia, Estado de Israel, União Aduaneira do Sul da África, Egito e Palestina, mas apenas os relativos aos dois primeiros estão em vigor. No entanto, a participação desses países na pauta exportadora brasileira atingiu, em 2012, apenas 4,3%. Por outra parte, em 1994 o Mercosul e a União Europeia (UE) comprometeram-se a iniciar negociações de um Acordo Quadro Inter-regional, porém, até o momento, não houve grandes avanços, dadas as dificuldades enfrentadas para negociar temas sensíveis como

subsídios agrícolas por parte da UE e proteção à indústria por parte do Brasil.

Do ponto de vista do acesso a mercados, é importante assinalar que, apesar dos acordos mantidos com países da América Latina, as vantagens tarifárias obtidas estão sendo erodidas em razão dos acordos negociados por alguns dos países da região com terceiros países. Ou seja, há uma perda relativa das preferências brasileiras obtidas naqueles mercados. Nesse sentido, é inquietante que Chile, Colômbia, Peru e México deram início, em 2012, ao processo de integração entre eles, chamado de Aliança do Pacífico, com vistas a uma maior integração com países da orla do Pacífico.

Ainda do ponto de vista de acesso a mercados, outro aspecto relevante está relacionado com as barreiras não tarifárias. Cada vez mais, os acordos de comércio procuram estabelecer a harmonização das regulamentações técnicas e fitossanitárias através de padrões comuns, ou, pelo menos, o mútuo reconhecimento de padrões nacionais estabelecidos, e o Brasil, ao ficar à margem dos novos APCs, enfrenta regras diferenciadas nos diferentes mercados, prejudicando os exportadores.

Quanto à questão regulatória, a nova geração de APCs transformou-se em foro de negociação privilegiado para o desenvolvimento de novas regras de comércio, ocupando o vácuo deixado pelas negociações multilaterais. Nesse sentido, no momento, os EUA estão negociando um APC abrangente com diversos parceiros comerciais no Pacífico, a chamada "Parceria Transpacífica" (TPP). Fazem parte do seletivo grupo, além dos EUA, Austrália, Brunei, Canadá, Chile, Cingapura, Malásia, México, Nova Zelândia, Peru e Vietnã. Simultaneamente, EUA e UE negociam a "Parceria Transatlântica de Comércio e Investimento" (TTIP), um ambicioso acordo que inclui questões comerciais, regulatórias e sobre investimentos. Em contraposição ao TPP, um terceiro megacordo, liderado pela China, foi lançado em dezembro de 2012 e congrega os 10 países-membros da Associação de Nações do Sudoeste Asiático (Asean) e mais outros seis países: China, Índia, Japão, Coreia do Sul, Austrália e Nova Zelândia.

Esses acordos, ao envolverem um grande número de importantes economias e englobarem todo o espectro da regulação do comércio internacional, contribuem para o bom funcionamento das cadeias globais de valor. Ao reduzirem os custos de transação e nivelarem os quadros regulatórios nacionais, permitem a realização da fragmentação da produção, da distribuição e do *marketing* como parte de uma cadeia de produção global. Assim, dada a importância dos APCs para um país se inserir nas cadeias globais de valor, é oportuno avaliar as vantagens e desvantagens de o Brasil se engajar mais vigorosamente nesse rumo. Inclusive, cabe aventar a hipótese de que a dificuldade para ampliar as exportações industriais brasileiras pode estar relacionada com a baixa participação em APCs de nova geração, e não apenas com problemas vinculados ao câmbio ou à competitividade.

Beky Moron de Macadar
Economista, Pesquisadora da FEE

Spread bancário e instituições financeiras públicas

O *spread* bancário representa a diferença entre a remuneração que o banco paga para os depositantes e o que cobra pelos empréstimos concedidos. Para as instituições bancárias, a margem líquida das operações será resultado do *spread*, descontados os custos com inadimplência, os impostos diretos e os indiretos. Se comparados internacionalmente, os níveis de *spread* brasileiro sempre estiveram acima da média internacional. Entre as justificativas, encontra-se o também destoante nível da Selic. Ou seja, a taxa básica de juros, além de balizar as demais taxas, reflete-se no custo do empréstimo indiretamente, através do impacto sobre o *spread* bancário.

Por esse motivo, acompanhando o recente ciclo de redução da Selic promovido pelo Banco Central de agosto de 2011 a março de 2013, esperava-se uma concomitante redução do *spread* bancário no período. De fato, se compararmos os índices no início e no fim do ciclo, a Selic reduziu-se de 12,5% para 7,25%, e o *spread*, por sua vez, passou de 15,1 p.p. para 11,7 p.p. Nesse caso, houve uma queda de 5,25 p.p. e de 3,38 p.p. respectivamente.

Contudo, caso analisemos a trajetória ao longo do período, nota-se que, do início do ciclo até abril de 2012, a Selic já havia sido reduzida em 2,75 p.p., enquanto o *spread* havia aumentado 0,14 p.p. A partir de abril de 2012, iniciou-se a redução do *spread*, acompanhando a queda da taxa Selic. Essa mudança de comportamento decorreu da ação dos bancos públicos — principalmente Caixa Econômica Federal e Banco do Brasil — em reduzir as taxas de juros cobradas sobre os empréstimos concedidos. O gráfico mostra as variações em índice.

O impacto dessa iniciativa sobre o comportamento total do *spread* só foi possível devido à elevada presença das instituições públicas no Sistema Financeiro Nacional.

É a safra agrícola que determina os serviços de transporte no RS?

O Produto Interno Bruto (PIB) trimestral e as divulgações mais recentes das principais pesquisas econômicas conjunturais (Pesquisa Industrial Mensal e Pesquisa Mensal do Comércio-IBGE) fortalecem a ideia de que o setor serviços tornou-se a “menina dos olhos” da economia, tanto no Brasil quanto no RS. Diante da crise sintomática do setor industrial, algumas questões relevantes surgem para discussão: como se dá a inter-relação entre a indústria de transformação e o setor serviços? Como choques na indústria se propagam no Setor Terciário?

O objetivo deste texto é analisar, de maneira pouco formal, a interdependência entre a indústria de transformação e a atividade transportes, comparando as relações entre elas existentes no Brasil e no RS.

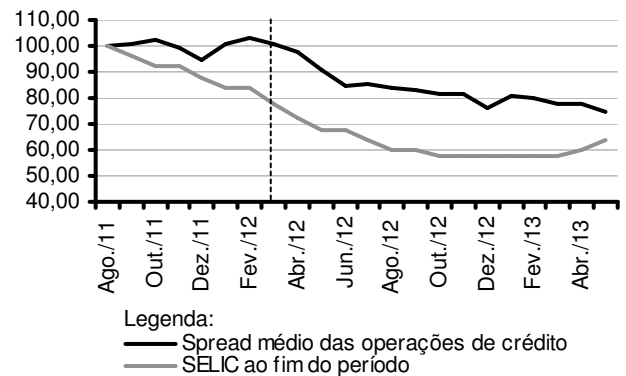
A primeira constatação importante do trabalho é: **o transporte de cargas apresenta estreita relação com a produção industrial, porém em menor intensidade no RS do que no Brasil.** A correlação entre o transporte de carga e a indústria de transformação, no período jan./00-maio/13, foi mais alta no Brasil (0,702) do que no RS (0,559). Mesmo que não implique qualquer relação de causalidade, essa informação é importante e vai de encontro, em parte, a uma ideia bastante arraigada entre aqueles que analisam a economia gaúcha: de que o transporte no RS depende fundamentalmente da safra agrícola. O gráfico mostra que as variações mensais na produção industrial (PIM-RS) têm uma relação direta e contemporânea com as variações no fluxo de veículos pesados nas rodovias pedagiadas (variável utilizada para medir transporte de cargas). Durante a crise de 2009, quando a produção agrícola cresceu e a indústria de transformação apresentou forte queda, o fluxo de veículos pesados nas rodovias gaúchas caiu substancialmente.

Uma segunda constatação importante é que **a interdependência entre o transporte de cargas e a produção in-**

Recentemente, sua participação praticamente igualou-se à das privadas, no saldo total de empréstimos, no País.

A elevada participação pública no sistema financeiro já se revelara importante em 2008, quando da restrição à concessão de crédito por parte das instituições privadas decorrente da incerteza gerada pela crise financeira. A partir daquele momento, as instituições públicas assumiram a manutenção da expansão do crédito, que limitou uma queda maior na atividade econômica. O comportamento recente do *spread* reafirma a importância das instituições públicas na garantia de melhores condições para a tomada de empréstimos.

Spread bancário médio e taxa Selic no Brasil — ago./11-maio/13



FONTE: Banco Central.

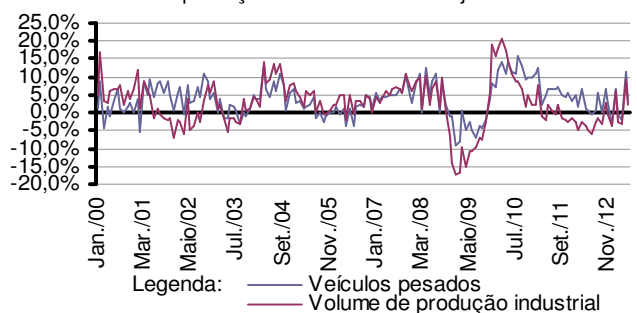
NOTA: Os índices têm como base ago./11 = 100.

Bruno Paim
Economista, Pesquisador da FEE

dustrial é bastante heterogênea nas atividades industriais, no RS. Os dados desagregados por atividade industrial sugerem que o movimento de carga nas estradas no RS é mais sensível à produção local nas indústrias de máquinas e equipamentos, produtos de metal exclusive máquinas e equipamentos e veículos automotores. Algumas atividades, como fumo e refino de petróleo e álcool, devido às suas especificidades, têm pouco impacto sobre o transporte por malha rodoviária.

Conclui-se, pois, que uma parte significativa dos efeitos da agropecuária sobre os transportes no RS é determinada não pelo transporte de grãos, mas por via indireta, por meio da indústria de transformação. Desconsiderar a importância da produção industrial sobre os serviços de transporte no RS pode ser um grave equívoco de análise.

Variação do tráfego de veículos pesados nas rodovias pedagiadas e do volume de produção industrial no RS — jan./00-maio/13



FONTE: Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR) e IBGE.

NOTA: Variações mensais contra o mesmo período do ano anterior.

Jéfferson Augusto Colombo
Economista, Pesquisador da FEE

Tabela 1

Taxas de variação do IPCA e do IGP-M no Brasil — jan.-jun./13

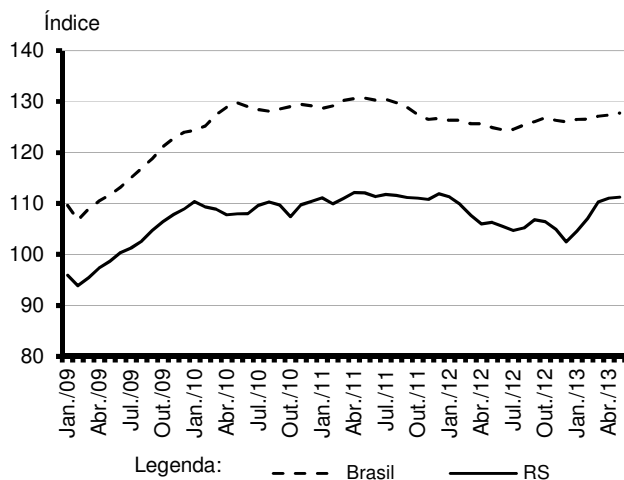
MESES	IPCA			IGP-M		
	No Mês	No Ano	Acumulada em 12 Meses	No Mês	No Ano	Acumulada em 12 Meses
Jan./13	0,86	0,86	6,15	0,34	0,34	7,91
Fev./13	0,60	1,47	6,31	0,29	0,63	8,29
Mar./13	0,47	1,94	6,59	0,21	0,84	8,05
Abr./13	0,55	2,50	6,49	0,15	0,99	7,30
Mai./13	0,37	2,88	6,50	0,00	0,99	6,22
Jun./13	0,26	3,15	6,70	0,75	1,75	6,31

FONTE: IBGE.

Fundação Getúlio Vargas.

Gráfico 1

Produção física industrial no Brasil e no Rio Grande do Sul — jan./09-maio/13

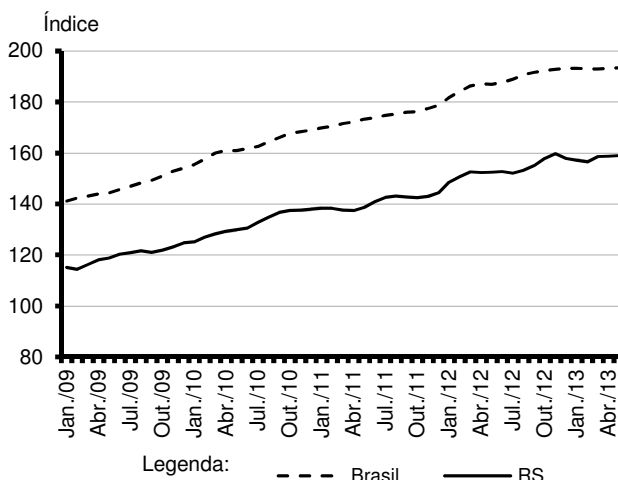


FONTE: IBGE. Pesquisa Industrial Mensal — Produção Física.

NOTA: 1. Média móvel trimestral do índice de base fixa mensal com ajuste sazonal.
2. Os índices têm como base a média de 2002 = 100.

Gráfico 2

Volume de vendas do comércio varejista no Brasil e no Rio Grande do Sul — jan./09-maio/13



FONTE: IBGE. Pesquisa Mensal de Comércio.

NOTA: 1. Média móvel trimestral do índice de base fixa mensal com ajuste sazonal.
2. Os índices têm como base a média de 2002 = 100.

Tabela 2

Indicadores selecionados da economia brasileira — jan.-jun./13

INDICADORES SELECIONADOS	NO MÊS						NO ANO (1)	EM 12 MESES (1)
	Jan./13	Fev./13	Mar./13	Abr./13	Mai./13	Jun./13		
Taxa de câmbio (US\$) (2)	2,03	1,97	1,98	2,00	2,03	2,17	2,03	2,04
Taxa de câmbio efetiva real (3)	86,4	83,9	83,0	83,5	84,6	90,1	85,2	86,4
Taxa básica de juros (% a.a.) (4)	7,25	7,25	7,25	7,50	8,00	8,00	7,54	7,50
Superávit primário (% do PIB)	-7,9	0,8	-1,0	-2,6	-1,4	-1,3	-2,3	-2,0
Balança comercial (US\$ milhões)	-4.041	-1.278	163	-995	758	2.301	-3.092	9.261
Exportações (US\$ milhões)	15.967	15.550	19.320	20.631	21.822	21.134	114.424	239.790
Importações (US\$ milhões)	-20.007	-16.828	-19.157	-21.626	-21.064	-18.833	-117.516	-230.530
Transações correntes (US\$ milhões)	-11.350	-6.600	-6.862	-8.300	-6.413	-3.953	-43.478	-72.465

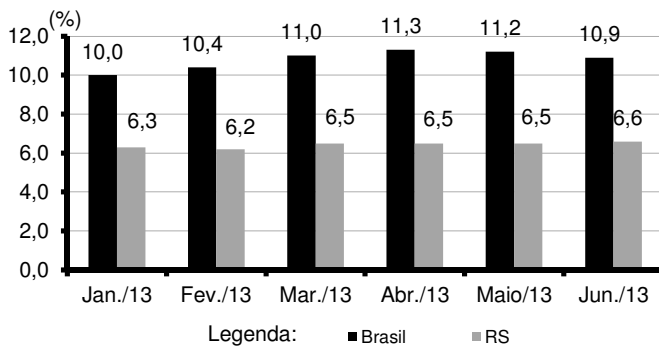
FONTE: Banco Central do Brasil.

(1) Valores médios da taxa de câmbio, do índice da taxa de câmbio efetiva real e da taxa básica de juros; resultado acumulado para os demais. (2) Taxa de câmbio livre do dólar norte-americano (compra e venda) média do período (R\$/US\$). (3) Índice da taxa de câmbio efetiva real (IPCA), jun./94 = 100. (4) Taxa vigente no último dia útil do mês.

Carta de Conjuntura - Ano 22 nº 08

Gráfico 3

Taxa de desemprego total no Brasil e no Rio Grande do Sul — jan.-jun./13



FONTE: PED-RMPA - Convênio FEE, FGTS, SEADE, DIEESE e apoio MTE/FAT.

NOTA: 1. Brasil corresponde ao total das Regiões Metropolitanas de Belo Horizonte, Fortaleza, Porto Alegre, Recife, Salvador e São Paulo e o Distrito Federal.

2. Rio Grande do Sul corresponde apenas à Região Metropolitana de Porto Alegre.

Gráfico 4

Taxa de variação da arrecadação do ICMS no Rio Grande do Sul — jan./10-jun./13

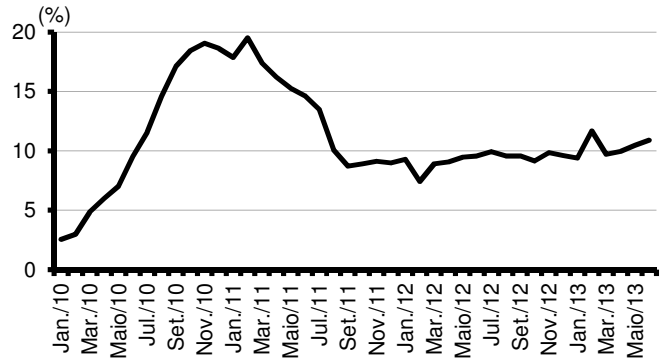


Tabela 3

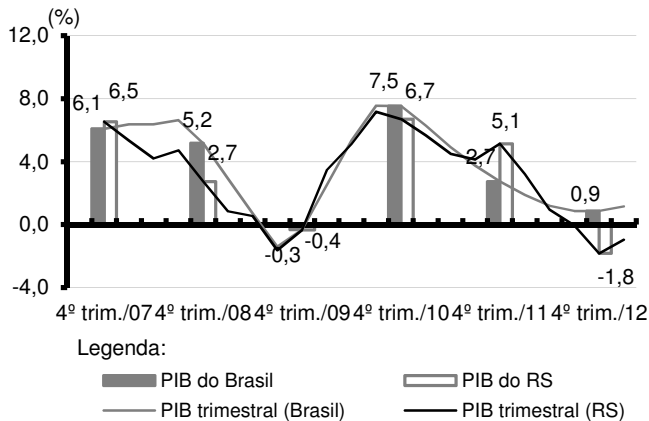
Exportações do Brasil e do Rio Grande do Sul — jan.-jun./13

MESES	EXPORTAÇÕES ACUMULADAS NO ANO (US\$ FOB milhões)			VARIÇÃO ACUMULADA NO ANO (%)					
			PARTICIPAÇÃO RS/BR (%)	Valor		Volume		Preço	
	RS	Brasil		RS	Brasil	RS	Brasil	RS	Brasil
Jan./13	1.036	15.967	6,5	-6,1	-1,1	-19,3	4,3	16,4	-5,1
Fev./13	2.118	31.516	6,7	-5,9	-7,8	-18,0	-5,2	14,7	-2,7
Mar./13	3.530	50.837	6,9	-4,3	-7,7	-10,8	-4,2	8,1	-3,6
Abr./13	5.262	70.403	7,5	0,3	-4,3	-0,3	-0,3	2,7	-4,0
Mai./13	7.529	93.618	8,0	-1,5	-4,7	8,2	-0,2	-4,2	-4,4
Jun./13	11.150	112.971	9,9	-3,7	-2,4	10,3	3,6	-8,0	-5,5

FONTE DOS DADOS BRUTOS: MDIC/Sistema Alice.

Gráfico 5

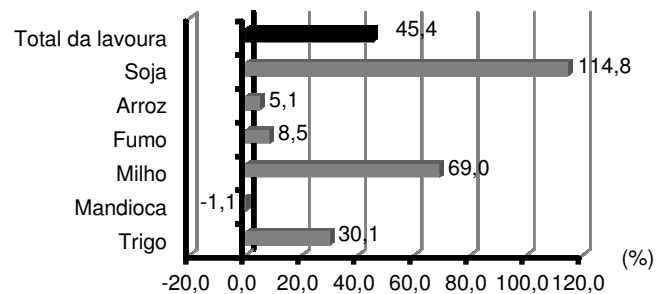
Taxa de variação do PIB, acumulada em quatro trimestres, no Brasil e no Rio Grande do Sul — 4º trim./07-1º trim./13



FONTE: IBGE. Contas Nacionais Trimestrais. FEE/CIE/NIS.

Gráfico 6

Estimativa de crescimento da lavoura e de suas principais culturas no Rio Grande do Sul — jun./13



FONTE: Levantamento Sistemático da Produção Agrícola. FEE/CIE/NIS.

Desempenho do mercado de trabalho da RMPA no primeiro semestre de 2013

O período jan.-jun./13 foi marcado por estabilidade no mercado de trabalho da Região Metropolitana de Porto Alegre (RMPA). Segundo os dados levantados pela PED-RMPA, esse equilíbrio deveu-se à constância do contingente da População Economicamente Ativa (PEA), que, com a pequena variação negativa no número de ocupados, determinou que o contingente de desempregados tivesse um leve aumento, de um mil indivíduos. A taxa de desemprego total, que era de 6,5% em dez./12, passou para 6,6% em jun./13.

Nos setores de atividade econômica, houve aumento do número de ocupados somente no setor serviços, que teve uma ampliação de 18 mil em seu contingente. Já os setores que tiveram redução no número de pessoas ocupadas foram indústria de transformação (menos 8 mil pessoas), construção civil (menos 12 mil), e comércio; reparação de veículos e motocicletas (menos um mil indivíduos).

A desaceleração da atividade econômica no País, no primeiro semestre de 2013, contribuiu para o comportamento do mercado de trabalho na RMPA, que, em termos médios, teve um semestre de estagnação, determinando uma variação anual do contingente ocupado de apenas 0,3% no período jun./12-jun./13, bem inferior aos 1,4% de jun./11-jun./12. A taxa global de participação, que indica a proporção de pessoas com 10 anos e mais incorporada ao mercado de trabalho como ocupada ou desempregada, também não teve alteração entre dez./12 e jun./13, ficando em 56,6%. Contudo a taxa de desemprego manteve-se em patamares baixos, atingindo, em fev./13, a menor taxa em toda a série histórica da PED-RMPA, de 6,2% da PEA.

Estimativas dos principais indicadores do mercado de trabalho na RMPA — dez./12-jun./13

DISCRIMINAÇÃO	ESTIMATIVAS (1.000 pessoas)							VARIACIONES	
	Dez./12	Jan./13	Fev./13	Mar./13	Abr./13	Mai./13	Jun./13	Absoluta (1.000 pessoas)	Relativa (%)
População Economicamente Ativa	1.901	1.913	1.913	1.909	1.901	1.906	1.901	0	0,0
Desempregados	124	121	119	124	124	124	125	1	0,8
Ocupados	1.777	1.792	1.794	1.785	1.777	1.782	1.776	-1	-0,1
Indústria de transformação	308	308	304	297	300	303	300	-8	-2,6
Construção civil	133	134	131	123	120	118	121	-12	-9,0
Comércio; reparação de veículos auto- motores e motocicletas	350	364	365	368	357	348	349	-1	-0,3
Serviços	967	969	975	980	980	993	985	18	1,9
Taxa de desemprego total (%)	6,5	6,3	6,2	6,5	6,5	6,5	6,6	-	1,5

FONTE: PED-RMPA - Convênio FEE, FGTAS, PMPA, SEADE, DIEESE e apoio MTE/FAT.

André Luiz Leite Chaves
Economista, Pesquisador da FEE

Taxas de matrícula na pré-escola no Estado e nos Coredes

As recentes políticas voltadas à educação têm dado maior atenção à educação infantil. O foco nessa área tem como fundamento diversas pesquisas: o laureado pesquisador James Heckman tem trabalhos de referência na área, nos quais se enfatiza a importância do desenvolvimento de aspectos cognitivos e não cognitivos fundamentais para o futuro das crianças.

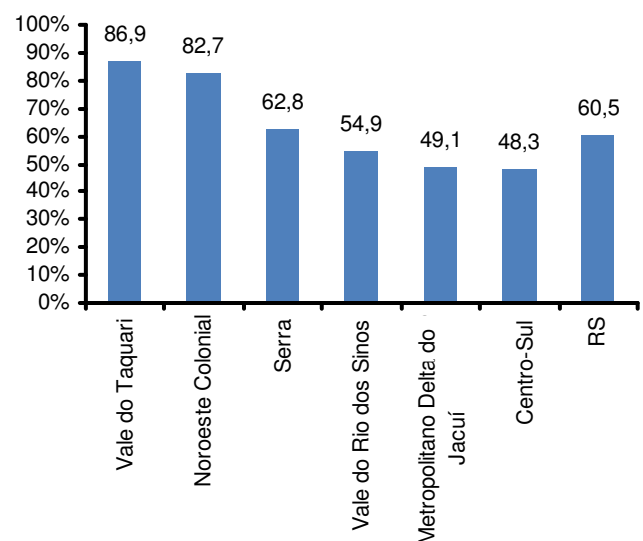
Ao contrário da educação básica ou superior, em que há testes qualitativos, como a Prova Brasil e o Exame Nacional de Desempenho de Estudantes (Enade), detectar a qualidade da educação infantil é tarefa difícil. Assim, ainda faz sentido observar o comportamento das taxas de matrícula na educação infantil, em particular na pré-escola.

A pré-escola, voltada para crianças entre quatro e cinco anos, é a etapa da educação infantil após a creche. Como vemos no gráfico, o RS tem uma taxa de matrícula de 60,5% na pré-escola, considerando a população em questão, de acordo com o Censo de 2010. A marca é ligeiramente inferior à nacional (61,2%) e próxima à da Croácia (61%) e de El Salvador (64%), de acordo com o Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais (INEP) e o Banco Mundial.

Dentre os Conselhos Regionais de Desenvolvimento (Coredes), o Vale do Taquari é o destaque, com taxa de matrícula de 86,9%. Noroeste Colonial, Norte e Vale do Café também têm taxas superiores a 80%. Por outro lado, os Coredes Metropolitanos Delta do Jacuí (onde se encontra Porto Alegre) e Centro-Sul apresentam taxas inferiores a 50%. A surpresa negativa é o Corede Serra, que sempre apresenta

bons resultados em outros indicadores de desenvolvimento. Na matrícula pré-escolar, o Serra apresenta taxa de apenas 62,8%, próxima à média estadual.

Taxas de matrícula na pré-escola em relação à população de quatro e cinco anos de idade, por Coredes selecionados, no RS — 2010



FONTE: INEP (Censo Escolar) e IBGE (Censo).

Thomas H. Kang
Economista, Pesquisador da FEE

Pedágio urbano rima com mobilidade urbana

Os congestionamentos impõem-se sempre que há uma demanda de tráfego excedente à capacidade instalada no sistema viário, e o espaço se torna o recurso escasso. Como solução, tem-se privilegiado as obras de engenharia viária, de insuficiência comprovada, mas que dão sustentabilidade à expansão das viagens motorizadas. Abordagens mais pertinentes trabalham com a restrição dos fluxos de tráfego, na intenção de fazer os motoristas compreenderem que sua opção modal tem custos não assumidos. A ideia é interferir no preço de uso das vias em áreas densamente povoadas.

Esta é a função regulatória do pedágio urbano, ao intervir no direito de circular em certas partes do território. O preço de um bem deve refletir sua escassez relativa, e há aqui um óbvio mau entendimento do problema por parte dos usuários, razão do consumo excessivo de bens tornados raros: o espaço viário livre e o ar não poluído. Para remediar, só embutindo os custos suportados de forma coletiva no preço dos deslocamentos, internalizando as deseconomias mediante uma tarifação que considere as externalidades negativas presentes.

À medida que os fluxos de veículos se intensificam, aumentam os tempos de viagem. Isso ocorre porque todo usuário adicional que acessa uma via congestionada colabora para um atraso adicional, suportado por ele próprio e por todos os demais. Como cada um toma sua decisão de forma isolada, resta recorrer a um esquema regulador do uso de uma infraestrutura saturada.

O pedágio urbano pode ser de cordão (ao cruzar um dado limite) ou de zona (ao ingressar ou circular em um espaço urbano delimitado). Há várias alternativas técnicas possíveis quanto aos sistemas de controle: simples cabines manuais, adesivos colados nos para-brisas, dispositivos eletrônicos embarcados (*transponders*), sensores de bordo com tecnologia GPS e sistemas de reconhecimento das placas de matrícula dos veículos por câmeras de vídeo. Em qualquer caso, foram os avanços da moderna eletrônica digital que tornaram possível, técnica e economicamente, contar com as amplas possibilidades de automação dos mecanismos de controle. Viabilizaram também trabalhar com tarifas variáveis, ajustáveis ao longo do dia, ao tipo de veículo e, até mesmo, à quilometragem rodada.

A tentativa de dissuadir os usuários de realizar os deslocamentos ou de forçar sua transferência para momentos em que as vias se mostram mais desafogadas caracteriza um típico pedágio de regulação. Ao influenciar, assim, a demanda de tráfego, espera-se alcançar: maior fluidez na circulação, redução dos tempos de viagem, menor consumo de combustível, melhoria da eficiência dos transportes em comum e maior controle dos impactos ambientais. É também uma maneira de arrecadar recursos financeiros para uso em infraestruturas viárias ou, preferencialmente, em gastos de capital e na cobertura dos custos operacionais dos modais públicos de transporte.

As expectativas são de ocorrência de uma reconversão modal, diminuindo a supremacia do automóvel nas áreas pedagiadas e deslocando uma parte da demanda de viagens para os sistemas públicos. Mas é essencial dispor de reais alternativas — um transporte público qualificado e abundante —, conjugadas a uma mudança (forçada) de atitude dos motoristas com relação ao uso de seus veículos.

O maior problema de viabilização do pedágio urbano é de natureza política. Costuma haver uma baixa aceitação

pelos residentes e uma franca hostilidade pelos motoristas, que não querem pagar por um bem que, até então, era grátis. Os exemplos de muitas cidades mundiais demonstram, todavia, as possibilidades de cooptação da opinião pública.

Londres, com sua tarifação viária na região central desde 2003, é um paradigma: tecnicamente viável, bastante eficiente na realização dos fins propostos e com o apoio da população. Desde o início, houve ali integração com um plano global de mobilidade, sendo as receitas também contingenciadas em favor dos sistemas de transporte coletivo (ônibus, em especial), uma condição inescapável dada a forte migração esperada para os modais públicos. Efetivos durante muitos anos, os efeitos restritivos à motorização privada perderam alguma força ao correr do tempo, com o retorno dos congestionamentos. Nem por isso, o esquema tarifário foi posto em xeque, na certeza de que, em sua ausência, o caos voltaria a imperar.

Há vários outros exemplos internacionais de pedágio urbano, sendo o de Cingapura o decano de todos os sistemas: operacional desde 1975, foi remodelado em 1998, para incorporar os componentes automáticos de controle e de cobrança. A Suécia (Estocolmo e Gotemburgo), a Noruega (Oslo, Bergen, Trondheim e Stavanger) e a Itália (Milão) contam também com experiências exitosas nesse domínio. Outros países estudam sua introdução em âmbito local, com destaque para os programas francês e chinês.

É nula a prática brasileira com a tarifação urbana *stricto sensu*. Legalmente, a possibilidade de cobrança pela utilização de infraestruturas urbanas viárias está prevista na Política Nacional de Mobilidade Urbana (lei 12.587, de 03/01/2012). De concreto, tem-se apenas o caso de São Paulo, onde já há um longo debate a respeito, incentivado pelo fato de a perda de mobilidade no trânsito paulistano ter assumido ares de calamidade e ameaçar a dinâmica econômica e social da Metrópole. Quase um paciente terminal, a Cidade busca saídas para vencer a dependência do automóvel: rodízio municipal, proibição do tráfego de caminhões e de ônibus fretados no centro expandido e horários especiais para circulação de cargas, dentre outras medidas. O problema é que todo espaço reconquistado é logo reocupado pelo incessante ingresso de novos veículos.

Desde 1995, já tramitaram, sem sucesso, 11 projetos tratando do tema nas comissões da Câmara de Vereadores de São Paulo. A proposta tem alguns fortes defensores, inclusive junto à administração estadual, mas conta também com opositores ferrenhos, que enfatizam não existir, nas atuais circunstâncias, modal alternativo viável para acolher a demanda de viagens deslocadas por efeitos do pedágio urbano. É um argumento respeitável, a ser, forçosamente, superado pela aplicação de maciços investimentos no transporte público, a menos que se aceite o inexorável “travamento” do tráfego na região. Apenas uma entre as medidas possíveis contra a primazia do automóvel, a tarifação da circulação viária é capaz de gerar receitas vitais à mobilidade pública. Tem também o mérito de contrapor-se à visão ingênua de que basta haver disponibilidade de transporte público, uma ideia que desconsidera o efeito neutralizador da insaciável demanda latente por espaço urbano que define o comportamento dos motoristas.

Ricardo Brinco
Economista, Pesquisador da FEE

As jornadas de junho

As jornadas de junho sinalizam a retomada de movimentos massivos, tendo como estopim o preço de passagens, ao qual se somou uma pauta de interesses difusos. Condensaram, potencializadas pelo uso de redes sociais, manifestações de menor escala que já ocorriam em anos recentes, envolvendo, além do preço das passagens, lutas pelos direitos civis de mulheres e homossexuais, democratização da mídia empresarial e o uso da cidade em um cenário de especulação imobiliária crescente, vista como alternativa às limitações governamentais à acumulação puramente financeira. Pesquisa realizada em vários estados, no calor dos embates, mostra a participação majoritária de jovens entre 17 e 24 anos, em parte filhos da classe média mais tradicional e, principalmente, de novos trabalhadores que ascenderam socialmente, nos últimos anos, devido às oportunidades de emprego, ainda que modestos, e à expansão de oportunidades de acesso ao ensino universitário.

As manifestações são o quarto movimento de politização em massa nos últimos 30 anos, caso se considerem as greves do ABC ao final dos anos 70, a Campanha das Diretas e o *impeachment* de Collor, em 1992. Não possuem um centro organizativo em que pese o protagonismo inicial do Movimento Passe Livre (existente, há vários anos, em São Paulo), uma frente de organizações ligadas aos movimentos sociais e partidos de esquerda, ou, em Porto Alegre, do Bloco de Luta, atuante antes de junho. A conclamação via redes sociais, a fortíssima repressão policial em São Paulo e a hostilidade inicial da mídia corporativa, logo substituída pela simpatia, que viu nas manifestações a oportunidade de fustigar o Governo Federal, aceleraram a adesão de setores conservadores da classe média, que reforçaram componentes antipolíticos, ao incidir sobre a pauta com temas ligados à corrupção. O epicentro das manifestações transbordou, nesse ponto, das capitais para cidades das regiões metropolitanas e cidades médias, atingindo, por volta do dia 20, segundo estimativas, 1,5 milhão de participantes em todo o País. A partir daí começou o refluxo.

As jornadas tiveram como ponto inicial de impulso núcleos do Movimento Passe Livre e pontos de intersecção de debates nas redes sociais. As manifestações sofreram denso processo de agregação conservadora a partir do dia 17, quando o caráter apartidário sofreu inflexão antipartidária (com choques internos nas manifestações), impulsionado pelo apoio da mídia corporativa a partir do dia 14. O caráter antipartidário interessa aos setores conservadores, mas também conta com a simpatia de grupos autonomistas e anarquistas com presença em determinados segmentos juvenis.

Quase ao final das manifestações, ocorreu um tímido deslocamento em direção às classes populares periféricas,

que se organizaram em Assembleias Populares Temáticas, em algumas capitais e centros regionais. Ao final do mês, as manifestações entraram em declínio. Nesse momento, as centrais sindicais se incorporaram, mesmo que em menor expressão, culminando com o Dia Nacional de Lutas, realizado em 11 de julho, com paralisação parcial do País.

Como entender a moldura dessas manifestações, com resultados modestos de redução do preço do transporte? Têm-se reduzido crescimento do PIB após 2010 e manutenção de profundas desigualdades sociais, apesar das políticas distributivas efetivadas nos últimos anos, aliadas à crescente percepção do caráter predatório do capital nas cidades, à privatização dos espaços públicos, à precariedade dos serviços públicos no transporte, na educação e na saúde, aos limites da política institucional, tratada como se fosse apenas uma questão de moralidade pelos conservadores. Contam, também, a desaceleração dos canais de participação, apesar das previsões legais da Constituição de 1988, das experiências de orçamento participativo e da instituição de conselhos de participação cidadã em diferentes níveis de poder. Provavelmente, chegou-se aos limites do chamado “reformismo fraco”. A pauta das manifestações mostra a necessidade de avanço das políticas públicas e, no limite, da desmercantilização da vida. As reivindicações, em geral, foram colocadas a partir do patamar conquistado nos últimos anos. O tema do ambiente político sob o viés da corrupção, presente nas manifestações com duplo sinal — de moral individualizante-punitiva ou de desconfiança frente à política institucional —, mostra os limites das jornadas, mas também a necessidade de se refundar o espaço político. O pacto proposto pela Presidência da República foi contraposto no Congresso, de corte conservador, pela chamada agenda positiva, que respondeu, em parte, aos clamores da rua. O ponto central do pacto, a reforma política, tem sido boicotado. A reforma política, respeitando-se a soberania popular, é o centro da conjuntura, pois, a partir dela, a depender do modelo adotado, diminuirá a corrupção, ao se criar relativa autonomia da esfera política em relação à esfera econômica, além de abrir vias para um reformismo forte, criando-se condições institucionais para formas inovadoras de gestão pública e distribuição de renda.

Dessa forma, constata-se que a geração que participou das jornadas aprofunda seu aprendizado republicano em um contexto não muito promissor, dado os bloqueios conservadores de longa data.

Carlos R. Winckler
Sociólogo, Pesquisador da FEE

CARTA DE CONJUNTURA FEE (elaborada com informações até 06.08.13).

ISSN 1517-7262

A **Carta de Conjuntura FEE** é uma publicação mensal de responsabilidade dos editorialistas. As opiniões não exprimem um posicionamento oficial da FEE ou da Secretaria do Planejamento, Gestão e Participação Cidadã.

 **Fundação de
Economia e
Estatística**

Presidente: Adalmir Antonio Marquetti

Diretor Técnico: André Luis Forti Scherer

Diretor Administrativo: Roberto Pereira da Rocha

Conselho Editorial: André Luis Forti Scherer, Cecília Rutkoski Hoff, Fernando Maccari Lara, Renato Antônio Dal Maso, Miriam De Toni e Martinho Roberto Lazzari.

Núcleo de Dados: Rafael Bernardini Santos.

Editoração: Breno Camargo Serafini (revisão) e Jadir Vieira Espinosa (diagramação).

Fundação de Economia e Estatística
Siegfried Emanuel Heuser

Rua Duque de Caxias, 1691 - Porto

Alegre

CEP 90010-283

E-mail: carta@fee.tche.br

Twitter: @cartafee

www.fee.rs.gov.br