

JE

Jornal dos Economistas

Nº 304 Novembro de 2014

Órgão Oficial do Corecon-RJ e Sindecon-RJ

Infraestrutura



A quantas anda a infraestrutura brasileira de rodovias, portos, ferrovias, energia elétrica e transportes urbanos na visão de José Augusto Valente, Ceci Juruá, Roberto D'Araujo e Fórum Popular do Orçamento.

Escolas da Macroeconomia

**Artigo sobre a Nova
Macroeconomia Clássica**

Prêmio de Monografia

**Resumo do segundo
colocado no concurso**

A quantas anda a infraestrutura no Brasil

Aspecto da maior relevância para o desenvolvimento econômico e social do nosso país, a infraestrutura ficou em segundo plano no recente debate da eleição presidencial brasileira. Esta edição pretende estimular a discussão sobre o tema.

Artigo de José Augusto Valente, especialista em logística, abre o bloco temático. Ele nega que o Brasil enfrente um apagão logístico e lembra que os portos, rodovias e ferrovias brasileiros deram conta do aumento da corrente de comércio exterior brasileiro de US\$ 107 bilhões em 2003 para US\$ 481 bilhões em 2013, período em que os aeroportos enfrentaram um crescimento no número de passageiros de voos domésticos de 71,2 milhões para 135,7 milhões.

Ceci Juruá, cuja tese de doutorado versa sobre ferrovias no século XIX, afirma que nossa malha ferroviária foi sucateada, desarticulada e se tornou incapaz de servir ao bem comum a partir dos anos 1990, quando o controle das linhas foi transferido para conglomerados internacionais, atores em operações de financeirização e especulação.

Com base em um relatório do TCU, Roberto D'Araujo, do Ilumina, aponta o equívoco da medida provisória de 2012 para reduzir as contas de luz, que impactou negativamente o setor elétrico brasileiro e jogou nas costas do consumidor e do contribuinte uma dívida de R\$ 61 bilhões.

O artigo do Fórum Popular do Orçamento deste mês integra o bloco temático da edição. O texto detalha, com dados e histórico, a caótica infraestrutura de transportes coletivos no município, região metropolitana e Estado do Rio de Janeiro.

Fora do bloco temático, a seção dedicada aos resumos dos textos vencedores do Prêmio de Monografia traz uma análise de Nathalia de Menezes Silva Pedreira sobre os impactos da política de implantação da Tarifa Social de Energia Elétrica em três favelas cariocas.

O artigo da série Escolas de Macroeconomia, assinado por Marcelo Dias Carcanholo, da UFF, enfoca a Nova Macroeconomia Clássica, cujo principal expoente é Robert Emerson Lucas Jr., ganhador do Prêmio Nobel em 1995.

Sumário

Infraestrutura	3
<i>José Augusto Valente</i>	
Breve avaliação da infraestrutura de rodovias, portos e aeroportos	
Infraestrutura	5
<i>Ceci Juruá</i>	
Ferrovias, o jogo do poder	
Infraestrutura	6
<i>Roberto Pereira D'Araujo</i>	
Desinformado ou complacente?	
Fórum Popular do Orçamento	8
Infraestrutura de transportes coletivos no Rio de Janeiro	
Prêmio de Monografia.....	11
<i>Nathalia de Menezes Silva Pedreira</i>	
Políticas focalizadas no Brasil: uma análise da Tarifa Social de Energia Elétrica no caso das favelas cariocas – 2012	
Escolas da Macroeconomia.....	13
<i>Marcelo Dias Carcanholo</i>	
A Nova Macroeconomia Clássica	
Resultado da eleição de 28 de outubro	16
de 2014 – Renovação 2º Terço	
Agenda de cursos	
Balanco Patrimonial	

O Corecon-RJ apóia e divulga o programa Faixa Livre, apresentado por Paulo Passarinho, de segunda à sexta-feira, das 9h às 10h30, na Rádio Livre, AM, do Rio, 1440 khz ou na internet: www.programafaixalivre.org.br ou www.radiolivre.am.com.br

JE Jornal dos
Economistas

Órgão Oficial do CORECON - RJ
E SINDECON - RJ
Issn 1519-7387

Conselho Editorial: Edson Peterli Guimarães, Carlos Henrique Tibiriçá Miranda, José Ricardo de Moraes Lopes, Sidney Pascounto da Rocha, Gilberto Caputo Santos, Marcelo Pereira Fernandes, Gisele Rodrigues, João Paulo de Almeida Magalhães, Sergio Carvalho C. da Motta, Paulo Mibielli Gonzaga. **Jornalista Responsável:** Marcelo Cajueiro. **Edição:** Diagrama Comunicações Ltda-ME (CNPJ: 74.155.763/0001-48; tel.: 21 2232-3866). **Projeto Gráfico e diagramação:** Rossana Henriques (rossana.henriques@gmail.com). **Ilustração:** Aliedo. **Fotolito e Impressão:** Eidiouro. **Tiragem:** 13.000 exemplares. **Periodicidade:** Mensal. **Correio eletrônico:** imprensa@corecon-rj.org.br

As matérias assinadas por colaboradores não refletem, necessariamente, a posição das entidades. É permitida a reprodução total ou parcial dos artigos desta edição, desde que citada a fonte.

CORECON - CONSELHO REGIONAL DE ECONOMIA/RJ

Av. Rio Branco, 109 – 19º andar – Rio de Janeiro – RJ – Centro – Cep 20040-906
Telefax: (21) 2103-0178 – Fax: (21) 2103-0106
Correio eletrônico: corecon-rj@corecon-rj.org.br
Internet: <http://www.corecon-rj.org.br>

Presidente: Sidney Pascounto da Rocha. **Vice-presidente:** Edson Peterli Guimarães. **Conselheiros Efetivos:** 1º Terço: (2014-2016): Arthur Câmara Cardozo, Gisele Mello Senra Rodrigues, João Paulo de Almeida Magalhães – 2º terço (2012-2014): Gilberto Caputo Santos, Edson Peterli Guimarães, Jorge de Oliveira Camargo – 3º terço (2013-2015): Carlos Henrique Tibiriçá Miranda, Sidney Pascounto Rocha, José Antonio Lutterbach Soares. **Conselheiros Suplentes:** 1º terço: (2014-2016): Andréa Bastos da Silva Guimarães, Regina Lúcia Gadioli dos Santos, Marcelo Pereira Fernandes – 2º terço: (2012-2014): André Luiz Rodrigues Osório, Leonardo de Moura Perdigão Pamplona, Miguel Antônio Pinho Bruno – 3º terço: (2013-2015): Cesar Homero Fernandes Lopes, José Ricardo de Moraes Lopes, Sergio Carvalho Cunha da Motta.

SINDECON - SINDICATO DOS ECONOMISTAS DO ESTADO DO RJ

Av. Treze de Maio, 23 – salas 1607 a 1609 – Rio de Janeiro – RJ – Cep 20031-000. Tel.: (21)2262-2535 Telefax: (21)2533-7891 e 2533-2192. Correio eletrônico: sindecon@sindecon.org.br

Mandato – 2011/2014

Coordenação de Assuntos Institucionais: Sidney Pascounto da Rocha (Coordenador Geral), Antonio Melki Júnior e Wellington Leonardo da Silva.

Coordenação de Relações Sindicais: João Manoel Gonçalves Barbosa, Carlos Henrique Tibiriçá Miranda, César Homero Fernandes Lopes, Gilberto Caputo Santos.

Coordenação de Divulgação Administração e Finanças: Gilberto Alcântara da Cruz, José Antonio Lutterbach, José Jannotti Viegas e André Luiz Silva de Souza.

Conselho Fiscal: Regina Lúcia Gadioli dos Santos, Luciano Amaral Pereira e Jorge de Oliveira Camargo.

Breve avaliação da infraestrutura de rodovias, portos e aeroportos

José Augusto Valente*

Breve histórico

A partir de 2003, a imprensa iniciou a construção de clima que apontava para um “apagão logístico” no primeiro mandato do presidente Lula. Filas quilométricas de caminhões no acesso ao porto de Paranaguá foram o mote para a criação desse clima.

Além disso, é fato que as rodovias foram recebidas pelo novo governo em situação deplorável, mas a imprensa não mencionava essa herança do governo anterior, em que os investimentos em rodovias foram pífios. Muito menos a elevada dívida com empreiteiras, que mantiveram-nas paralisadas nos dois primeiros anos.

Em 2006, ocorre um acidente com avião da Gol, abalroado por um jato Legacy, matando mais de uma centena de passageiros. Como havia hipótese da causa ter sido motivada por erro de controladores de voo, estes fizeram operações-padrão, causando atrasos e cancelamentos, até que decidiram por uma paralisação geral, no final daquele ano, causando um verdadeiro caos no sistema aeroportuário. Em 2007, acidente com avião da TAM, em Congonhas, com 199 mortos, reforçou a tese opositorista da imprensa da figura do “caos aéreo”.

Mas, independentemente desses eventos pontuais, como se desenvolveu a logística brasileira nos últimos doze anos? Qual o principal indicador para entendermos como a infraestrutura logística está funcionando? Além do cresci-

mento da economia, um dos mais importantes é o desenvolvimento do comércio exterior.

Quase tudo que o Brasil exporta ou importa tem no sistema portuário o ponto de saída ou de chegada das mercadorias. Estas, por sua vez, chegam ou saem dos portos via caminhões e trens. Em poucos casos, por hidrovias.

Entre 1995 e 2002, a corrente de comércio exterior manteve-se estacionada no patamar de US\$ 110 bilhões. A partir de 2003, ela praticamente quintuplicou, passando de US\$ 107 bilhões para cerca de US\$ 481 bilhões em 2013.

Como, então, falar em “apagão logístico” e “apagão portuário” com um crescimento desse tamanho? Se tivesse mesmo ruim, não haveria como escoar esse volume de cargas, não parece óbvio?

Assim, podemos afirmar que a logística brasileira, ainda que com algumas insuficiências, conseguiu garantir a competitividade dos produtos brasileiros no exterior, bem como uma eficiente logística dos produtos importados, muitos deles bens de capital e insumos de grande importância para produtores brasileiros.

Apesar da insistência da imprensa, da oposição e de algumas entidades empresariais em afirmar que estamos sempre à beira do “apagão logístico”, este nunca ocorreu.

Nem mesmo as filas de caminhões de soja e açúcar, próximas aos portos de Paranaguá e Santos, tinham causas na operação portuária, mas deviam-se ao fato de os embarcadores enviarem caminhões para os portos sem o ne-

cessário agendamento. Bastou essa medida para acabar com filas de caminhões, primeiro em Paranaguá e depois em Santos.

Sobre as rodovias brasileiras

Há um diagnóstico recorrente de que as rodovias brasileiras estão em más condições. Fundamento a falsidade desse diagnóstico com a pesquisa rodoviária da CNT de 2013, que avaliou 96,7 mil quilômetros de estradas no país, sendo que 65,4 mil km da malha federal e 31,3 mil quilômetros das estaduais.

O que nos mostra o relatório gerencial dessa pesquisa?

96,3% das rodovias brasileiras têm o pavimento da pista de rolamento em boas condições e apenas 3,7% apresentam buracos, afundamentos, ondulações na pista e pavimento totalmente destruído.

94,9% do pavimento pesquisado não obriga à redução de velocidade pelos motoristas, ou seja, não afeta a regularidade e suavidade da condução dos veículos.

89% dos acostamentos existentes nas estradas brasileiras foram considerados ótimos por apresentarem o acostamento pavimentado e perfeito.

44,2% das faixas centrais das rodovias estão com as pinturas visíveis e em condições de separar o tráfego e regulamentar ultrapassagens. Entretanto, outros 50,8% apresentavam faixas com a pintura desgastada e 5% inexistente.

89% das placas são visíveis pelos condutores dos veículos, com a inexistência de mato cobrindo as placas e 5,1% apresentavam al-



gum mato cobrindo, mas não totalmente.

Como se vê, a própria CNT informa que a situação do pavimento e da sinalização é boa. Além disso, quando verificamos em quais rodovias circulam grande parte das cargas brasileiras, especialmente as de maior valor agregado, constata-se que elas estão em ótimas condições, como é o caso da Dutra, da Régis Bittencourt, da Fernão Dias, da Anhanguera, da Bandeirantes, da Imigrantes, entre muitas outras.

Não se sustenta, portanto, o diagnóstico repetidamente veiculado de que a malha rodoviária nacional está em má condição de trafegabilidade.

Sobre os portos brasileiros

No sistema portuário, enormes investimentos foram feitos na modernização dos terminais, especialmente os de contêineres, o que levou o jornal Valor Econômico

a fazer matéria mostrando que o Porto de Santos atingiu fantástica produtividade na movimentação de contêineres, colocando esse porto na frente dos famosos Roterdã (Holanda) e Hamburgo (Alemanha) e muito próximo de Xangai (China).

Praticamente todos os terminais de contêineres têm um bom desempenho, não só devido aos investimentos para modernização e maior produtividade. Investimentos significativos em dragagem foram realizados, permitindo ganhos de escala fundamentais para atender o comércio exterior.

Os investimentos para modernização e aumento da produtividade foram possibilitados pela Lei do Reporto, criada por Lula no final de 2004, que dá isenção fiscal aos operadores de terminais portuários para investir na modernização e no aumento da produtividade. A vigência dessa lei foi prorrogada algumas vezes e mais recentemente ampliou o seu alcance para os operadores ferroviários.

Esse aumento da produtividade nos terminais de contêineres, além do Reporto e das dragagens,

tem a ver com a evolução dos navios porta-contêineres, que, nos últimos 12 anos, passaram dos Panamax aos Pós-Panamax, para 8 mil contêineres. Essa evolução foi fundamental para permitir ganhos de escala e de produtividade.

Sobre os aeroportos

Até 2002, a aviação comercial brasileira era destinada às pessoas com maior poder aquisitivo e às pessoas que precisavam do avião para exercer suas funções profissionais, seja em empresa privada, seja na administração pública. O baixo crescimento da atividade econômica, até então, criava pouca pressão de demanda no sistema.

A partir de 2002, o PIB cresceu 3,7 vezes, de R\$ 1,3 trilhão para R\$ 4,8 trilhões em 2013. O número de passageiros de voos domésticos passou de 71,2 milhões, em 2003, para 135,7 milhões, em 2013.

O número total de passageiros quase dobrou. O número de pousos e decolagens nos aeroportos brasileiros passou de 1,78 milhões, em 2003, para 2,29 milhões em 2013.

O que mostram esses números?

O crescimento do número de passageiros impacta diretamente no atendimento de *check-in*, no tempo de embarque e desembarque e no tempo de espera das bagagens. Mas não impacta na necessidade de pistas e de *fingers*. O número de aeronaves aumenta numa proporção menor do que a de passageiros. Nos voos domésticos, o número de passageiros cresceu 2,1 vezes, enquanto o número de pousos e decolagens aumentou 1,3 vezes.

Em relação a atrasos e cancelamentos, é importante constatar que estão em sintonia com padrões internacionais de pontualidade e regularidade.

Embora o sistema aeroportuário brasileiro atenda bem à demanda atual, há que se pensar no futuro, ainda mais se a renda média continuar crescendo. Assim, os principais aeroportos brasileiros passam por obras de ampliação de capacidade e de melhoria da qualidade do atendimento. Os de Brasília, Guarulhos e Campinas estão com obras mais avançadas. No Galeão e em Confins, as obras começaram há pouco. Esses cinco estão

sob contratos de concessão e não dependem do orçamento público para acelerarem as obras.

A resposta positiva do sistema durante a realização da Copa do Mundo, neste ano, mostrou que ainda não foi dessa vez que o propalado “caos aéreo na Copa” ocorreu.

Conclusão

Ao final, temos a obrigação de destacar a necessidade do país em mudar a sua matriz de transporte de cargas. Atualmente, o modal rodoviário ainda detém a predominância em termos de toneladas úteis x quilômetros. Há uma enorme distorção na matriz gerada pelo transporte de cargas a granel por caminhões, como é o caso da soja.

Para atender a essa necessidade, há um conjunto de projetos e obras em andamento de novos corredores ferroviários, como a Norte-Sul, a Transnordestina, a Ferrovia de Integração Centro-Oeste, a Ferrovia de Integração Oeste-Leste, na Bahia, entre outras.

* É consultor em logística e transportes e ex-secretário de política nacional de transportes do Ministério dos Transportes (2004-2007).



Ferrovias, o jogo do poder

Por Ceci Juruá*

A extensão atual da malha ferroviária brasileira supera 28 mil km, em parte inoperantes, sendo menor do que a dos anos 1950, quando os trilhos percorriam 38 mil km e ofereciam transporte doméstico e internacional de passageiros e cargas.

Nossa malha poderia ser maior do que 200 mil km, no caso de sua expansão ter ocorrido em paralelo ao aumento da população e do PIB. Nesse caso, ela teria dimensões próximas à dos EUA e permitiria menores custos de logística, pois a ferrovia é o modal mais econômico e mais seguro, depois da hidrovia.

A erradicação de ferrovias foi, de início, consequência da prioridade concedida à indústria automobilística e ao asfaltamento de estradas, que captaram mercadorias e passageiros usuários de linhas férreas. Mas não se pode dizer que tenha ocorrido, então, abandono da ferrovia, pois aqueles governos modernizaram linhas antigas, implantaram metrô urbanos e construíram Carajás e a Ferrovia do Aço.

Para as ferrovias, foram desastrosos os anos 1990, quando neoliberalismo e financeirização desarticularam o sistema de transportes, tornando as modalidades independentes entre si, e as transformaram em ativos negociados em leilões e bolsas de valores. Prejuízo inestimável, cujos custos totais ainda não foram calculados.¹

Após a privatização/desnacionalização, foram reconfigurados monopólios regionais que haviam predominado até a estatização (anos 1930) e a formação da Rede Ferroviária Federal (1957). Surgi-

ram assim a Transnordestina, na região nordeste, e a América Latina Logística/ALL no espaço que vai da região centro-oeste ao Rio Grande do Sul, zonas sob controle, no passado, da Great Western e da Brasil Railways. A Ferrovia do Aço e trechos da antiga Central do Brasil foram repassados à MRS Logística, companhia controlada por Vale e três outras mineradoras/siderúrgicas.

Com Lula e Dilma, tentou-se retomar o planejamento e a expansão dos trilhos, sendo acrescentados 1,8 mil km nas linhas Transnordestina, Norte-Sul e Ferronorte (Pernambuco, Mato Grosso, Tocantins e Goiás).² Mas na malha atual predominam minérios e combustíveis, setores em que a estrutura logística é fonte de vantagens competitivas. Por isto, e porque a configuração espacial é monopólica, nossas ferrovias não se constituem como eixos estruturadores do sistema nacional, articulados a outros modais. Sendo assim, predominam no transporte custos elevados e aparente irracionalidade.

Há uma herança cultural do tempo em que os ingleses introduziram nos contratos a cláusula mineral, questão pouco abordada na literatura ferroviária.³ Na mesma época adotou-se a prática de subvenção do Tesouro a lucros privados, como a garantia de juro de 7% aos capitais investidos na construção ferroviária. No Brasil não se reconhece que ferrovia é fonte de poder sobre o território e recursos naturais, através do manejo de traçados, da concessão de descontos tarifários e de zonas de armazenagem, por exemplo. A respeito merecem reflexão as reações contrárias de produtores de soja, açúcar, etanol e milho do Paraná,

Mato Grosso e vizinhanças, à fusão recente das empresas de logística ALL e RUMO (sob controle da Cosan/Shell). Mas há apreensões quanto aos efeitos monopolísticos dessa fusão e da constituição da megaempresa de logística avaliada em até R\$ 10 bilhões.

De fato, a visão negocial não favorece os objetivos de eficiência e eficácia do sistema de transportes. Aplicada a serviços públicos que são condições gerais de produção, as regras de mercado conduzem à captura privada de economias externas e à socialização dos prejuízos. Assim, a partir da transferência do controle a conglomerados internacionais, atores em operações de financeirização e especulação, nossa malha ferroviária foi sucateada, desarticulada, e se tornou incapaz de servir ao bem comum.

O novo modelo em análise por investidores é o de *Open Access*, que reserva ao capital privado a construção e manutenção de linhas. Caberá à VALEC comprar a disponibilidade de movimentação de cargas e repassá-la a operadores privados, por preços a combinar. Teremos então um novo sorvedouro de recursos públicos, a exemplo do que ocorre

na energia? Nos dois casos, o modelo procura justificar-se através do incentivo à concorrência. Mas sem esta, o risco pode ser o estímulo à formação de lucros abusivos e de rendas de intermediação. Muitos chegarão com a carteira vazia, ávidos por créditos públicos, para depois voltarem à pátria engrandecidos por sua agilidade na captura do excedente econômico gerado pelo trabalhador brasileiro.

Resta a esperança de organizar uma Conferência Nacional de Ferrovias, segundo o decreto 8.243, para redefinir prioridades e métodos de gestão democráticos nas ferrovias.

* É economista e doutora em políticas públicas com tese sobre ferrovias no século XIX. Foi presidente do Detro-RJ.

1 Na Malha Oeste, primeira a ser privatizada (1996), o preço mínimo da concessão foi R\$/US\$ 2,5 milhões, sendo R\$/US\$ 8,2 milhões para pagamento à vista, incluindo a concessão, a primeira parcela do arrendamento e o custo do leilão. Soma ínfima para uma rede de 1.625 km, equipamentos, 88 locomotivas, 2.617 vagões e estações. O restante foi parcelado em 28 anos. Em 1995, a Malha Oeste obteve receita de R\$/US\$ 37 milhões (Relatório RFFSA 1995).

2 Ver José Augusto Valente, "Porque votar em Dilma a partir da logística e transportes", artigo publicado no portal CARTA MAIOR, 'setembro de 2014.

3 Art.30º, Decreto 1.030 de 7 de agosto de 1852, concedendo aos De Mornay privilégio por 90 anos, para a construção da linha Pernambuco. A São Francisco Railway gozou dos privilégios na área de 5 léguas de um e outro lado da ferrovia, de isenção dos direitos de importação e da garantia do juro de 5% do capital empregado, entre outros. Ceci Juruá "Estado e construção ferroviária: quinze anos decisivos, 1852-1867. Tese de doutorado, UERJ-LPP/2012.



Desinformado ou complacente?

Roberto Pereira D'Araujo*

Às vésperas das eleições mais importantes do país, o Tribunal de Contas da União (TCU) emite um relatório que, em países com instituições mais sólidas, provocaria uma verdadeira hecatombe. Aqui, parece que nada vai acontecer.

Incisivo, o tribunal relata a situação quase falimentar do setor elétrico brasileiro, um dos orgulhos do país no passado. O estrago joga nas costas do consumidor e do contribuinte uma dívida de R\$ 61 bilhões, dinheiro suficiente para construir três usinas como Belo Monte!

Enquanto a imprensa se preocupa com a corrupção na Petrobras, que pode chegar a R\$ 10 bilhões, detectada a muito custo e investigação, o setor elétrico apresenta abertamente uma perda seis vezes maior. Mesmo assim, não consegue receber a indignação do caso Pasadena e semelhantes. Evidentemente, não se trata do valor, mas esse desinteresse por prejuízos causados por erros de gestão merece uma reflexão.

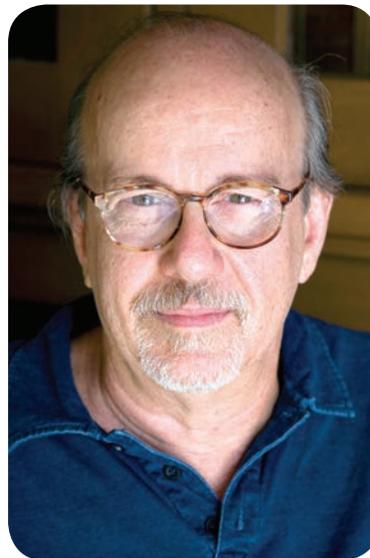
A conta elétrica ainda é parcial, pois nem a crise está resolvida e nem estão contabilizados os efeitos indiretos das ineficazes intervenções do governo, tais como perda de valor da Eletrobras e das empresas do setor. Também não está contabilizado o estrago microeconômico nos municípios vizinhos aos secos reservatórios.

O relatório não economiza números e adjetivos. Classifica a medida provisória de 2012 para reduzir as tarifas como “precipitada”, repleta de “equivocos e fragilidades” e responsável pela criação de “passivos públicos”.

Apesar do relatório, a desinformação sobre o setor é de tal ordem que os consumidores desconhecem a forma bizarra que se adotou para conseguir essa redução. Ela foi feita sem qualquer diagnóstico. A tarifa de 1995 a 2012 já tinha subido 80% acima da inflação e não foi por acaso. Eis algumas razões:

Aumentos de mais de 30% para as distribuidoras compensando a queda de demanda decorrente do racionamento pós 2002. Afinal, as empresas tinham sido privatizadas, supondo uma receita que se frustraria sem a correção de preços.

- Parcelas da conta de luz indexadas ao IGP-M.
- Criação de um custo para pagar uma energia “de reserva”, apesar de termos uma energia que se diz “asegurada”, o que coloca em dúvida o próprio critério de segurança.
- Custos fixos nas contas das distribuidoras majorados como se fossem proporcionais ao mercado (apontados pelo próprio TCU).



- Leilões genéricos que resultaram na contratação de grande quantidade de térmicas, a maioria a óleo e diesel.
- Aumento do custo de transmissão. Dobra o custo por quilômetro de linha construída nos últimos dez anos.
- Uso de geração térmica não prevista em função de óticas diferentes entre operação e planejamento.

- Perdas elétricas na distribuição sem nenhum plano para redução.

Já imaginaram o trabalho que iria dar o enfrentamento dessas questões? Seria preciso apontar erros de gestão e, geralmente, o governo pensa ser infalível.

Com base em uma campanha milionária da FIESP, que bradava ser vítima de falta de competitividade na indústria exclusivamente por conta do preço das usinas antigas, o governo resolve atender prontamente aos injustos reclamos.

A forma “fácil” de reduzir preços foi prorrogar as concessões e fixar tarifas quase gratuitas por usina, conceito inexistente no planeta, pois quem tem tarifa é empresa concessionária. Evidentemente, apenas a Eletrobras não conseguiu escapar do arrocho e hoje está sem recursos, de tão irrisórios os valores adotados. Tudo é muito esdrúxulo:

- Para dar uma ideia da pressa da intervenção, nenhuma autoridade fez as contas e admitiu a

TABELA 1

Usinas	Potência (MW)	R\$/kW.ano	Garantia Física (MW médios)	R\$/MWh
Funil	216	66,59	121	13,57
Boa Esperança	237	66,74	143	12,63
P Colombia	319	60,94	185	12,00
Corumba I	375	57,59	209	11,80
Estreito	1048	41,58	495	10,05
Furnas	1216	40,6	598	9,42
Marimondo	1440	39,22	726	8,88
Itaparica	1479	42,67	959	7,51
Xingó	3162	35,61	2139	6,01
P Afonso	4279	29,92	2225	6,57
Total	13771		7800	7,67

hipótese de que algumas empresas, COPEL, CESP e CEMIG, que não tinham o comando federal, iriam perceber que aceitar as condições significaria absorver um brutal pre-

juízo. Resultado? As distribuidoras ficaram descontratadas e expostas ao instável mercado livre brasileiro.

- Para dar uma ideia da manobra legal exigida, as usinas atingi-

das pela medida provisória não são mais “ativos” das empresas e figuram nos balanços como “administração especial”. Esse assunto, por si só, deveria receber a atenção de juristas, pois não se conhece tal figura entre as regras do serviço público de energia elétrica.

- Para dar uma ideia da bizarra conta econômica, um MWh chega à casa de um cidadão por R\$ 200, valor alto em qualquer comparação internacional. Para conseguir essa média, as usinas da Eletrobras recebem uma média de R\$7,67/MWh. Alguém conhece outro exemplo de um mesmo “produto” homogêneo, o MWh, onde uns cobram R\$ 7 e outros R\$ 822? Pois no Brasil é assim.

Para usinas antigas, seria bastante razoável que uma tarifa de R\$ 95/MWh se reduzisse para 34% desse valor. Entretanto, a redução real foi violenta, como mostra a tabela 1. A tarifa imposta é 92% menor do que a vigente antes da intervenção. Isso evidencia que, hoje, essas usinas não cobrem seus dispêndios, não participam de nenhum outro custo da empresa e, principalmente, não geram recursos para novos investimentos.

O modelo adotado é tão absurdo que, mesmo com essa “mágica”, as empresas distribuidoras não têm

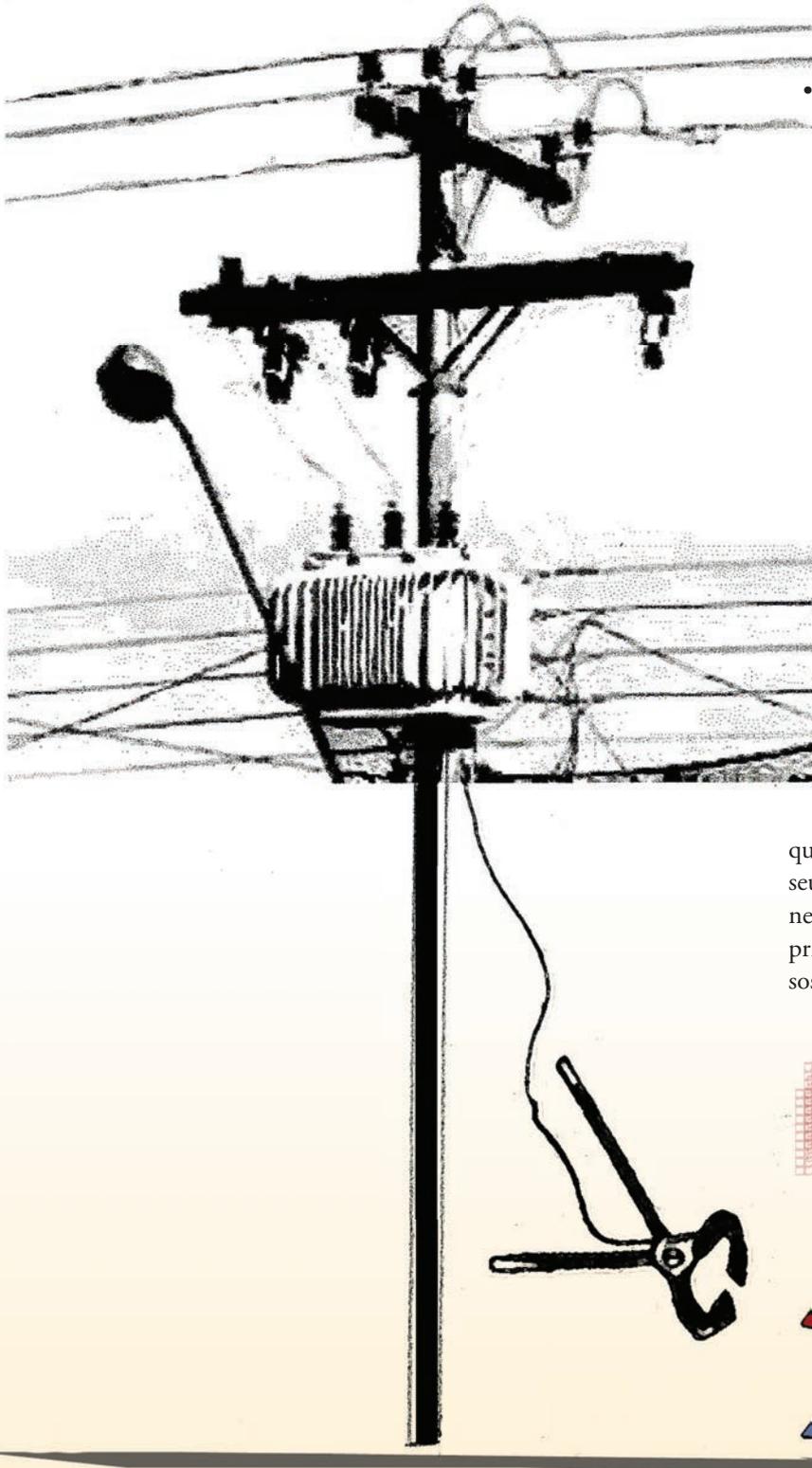
como bancar a despesa. Solução? Enquanto Alemanha, Dinamarca, Espanha e outros países desenvolvidos subsidiam energia solar e eólica, aqui, temos subsídios do tesouro para geração termoeletrica a óleo e diesel! O subsídio não foi suficiente? Mais uma criatividade: Empréstimos bancários impostos aos consumidores que, pela primeira vez na história, terão que pagar juros sobre os kWh consumidos! Segundo dados do TCU, no prejuízo, R\$ 8 bilhões serão juros bancários!

São Pedro não pode se defender, mas basta dar uma olhada no histórico de afluências para ver que situações como a de 2014 já aconteceram outras vezes. Reservatórios também se esvaziam se usados além da conta, situação que ocorre quando há falta de investimento ou quando o critério de garantia é irresponsavelmente otimista. Em 2012, até o anúncio da medida provisória, as térmicas eram economizadas apesar da baixa hidrologia. Essa é a razão que o governo escamoteia.

Por conta da eleição e da semelhança das palavras, o governo não quer ouvir falar em racionamento e nem em racionalização. Mas é perverso não informar aos consumidores que cada MWh que poderia ser economizado está custando R\$ 822.

Enfim, é muito estranho que justamente o tema que tem a marca registrada da presidente esteja esquecido nos debates e até nas entrevistas. O que é perigoso é que essa falta de reação mostra uma sociedade doentamente complacente que, mesmo dispondo de tantos recursos naturais, talvez mereça pagar um dos kWh mais caros do mundo.

* É diretor do Ilumina (Instituto de Desenvolvimento do Setor Energético). www.ilumina.org.br



Infraestrutura de transportes coletivos no Rio de Janeiro

Dentre as instalações necessárias às atividades humanas que compõem a infraestrutura urbana, uma se destacou no ano passado pelas grandes manifestações da Jornada de Junho/2013: o transporte.

Embora o tema já tenha sido explorado nas edições do JE de maio, junho e julho deste ano, cabe ainda abordá-lo pelos dados estaduais e, sobretudo, com ênfase no aspecto metropolitano. Infelizmente, as regiões metropolitanas brasileiras têm recebido pouca atenção das autoridades em termos de políticas públicas coordenadas e realização de serviços de interesse comum¹.

O Grande Rio

Segundo os dados do IBGE, a Região Metropolitana do Rio de Janeiro possui o segundo maior polo industrial do país e reúne os principais grupos econômicos do setor naval, petróleo e serviços. Entretanto, a distribuição geográfica dos centros e subcentros econômicos no próprio Grande Rio é profundamente desproporcional, necessitando, portanto, de um sistema de transporte capaz de suportar os deslocamentos diários de grande parte de sua população da casa para o trabalho, ensino e consumo – ida e volta.

Dados do Observatório das Metrópoles da UFRJ registram a importância da mobilidade urbana.

Cerca de 16% da população metropolitana acima de 14 anos trabalhava ou estudava, em 2000, fora de seus municípios de residência. No entanto, esse percentual apresentava uma enorme variação entre os municípios e, em alguns casos, dentro do

próprio município. De um lado, temos o município do Rio de Janeiro, onde, em média, 95% das pessoas se movem dentro das fronteiras municipais e, no outro extremo, encontramos São João de Meriti, com 48% dos moradores se deslocando para outros municípios. Outros sete municípios apresentavam, em 2000, percentuais elevados, acima de 40%: Nilópolis, Belford Roxo, Japeri, Queimados, Mesquita, Itaboraí e São Gonçalo. Vale notar que São João de Meriti, Nilópolis e Mesquita são regiões já consolidadas, enquanto Japeri e Itaboraí são áreas de fronteira em expansão. O que esses municípios têm em comum, diferentemente de outros municípios periféricos como Nova Iguaçu e Casimiro de Barros, é o baixo dinamismo econômico e a pouca capacidade de reter parte da sua força de trabalho.

Como ocorrem esses elevados deslocamentos? O histórico apresentado no Gráfico A (também publicado no JE/Julho de 2014) é elucidativo.

O município do Rio de Janeiro

Cabe ressaltar que na pesquisa do Observatório das Metrópoles foi registrada a predominância do transporte coletivo na capital. Entre as viagens motorizadas, 74% são realizadas por esse modo e 26% pelo modo individual, tornando a metrópole fluminense a que mais favorece o transporte coletivo. Mas os deslocamentos a pé também são expressivos no Rio de Janeiro, representando mais de 30% do total de deslocamentos. O elevado preço das tarifas é o principal fator explicati-

vo desse fenômeno. Entretanto, é interessante confrontar o número de passageiros com o faturamento das empresas concessionárias.

A partir das informações disponibilizadas pelo Rio Ônibus/Fetranspor, montamos a Tabela 1.

Percebemos que o aumento progressivo no valor da tarifa pode ter provocado a redução no número de passageiros; entretanto, isso não acarretou uma queda no faturamento das empresas. Pelo contrário, pudemos observar que seu faturamento aumentou, em valores reais e atualizados, em mais de R\$1 bilhão, aumento de 61%, entre o ano de 1995 e 2012.

Outro movimento curioso é a reversão da tendência de queda do número total de passageiros exatamente após o ano de 2005, quando se iniciam os registros das gratuidades. Especulamos que a

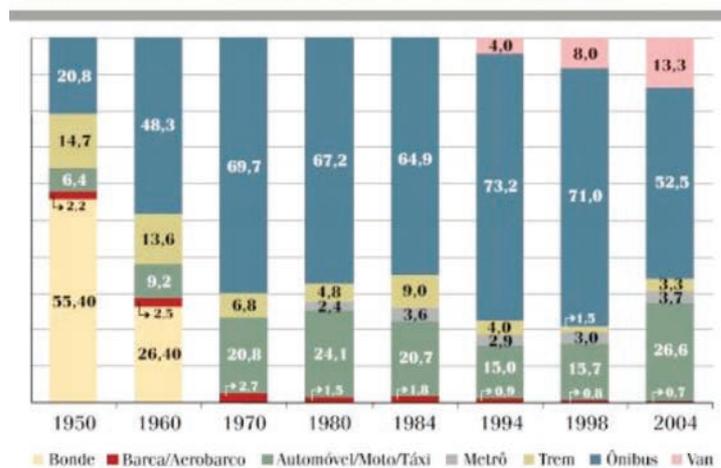
entrada em vigor da Bilhetagem Eletrônica naquele ano aumentou a capacidade de controle sobre o número de passageiros.

Enfim, a exclusão dos mais pobres na utilização dos transportes coletivos não afeta o faturamento das empresas do setor e demonstra a existência de um círculo vicioso, pois quando o número de passageiros cai, o preço da passagem aumenta e quando a passagem se torna custosa ao trabalhador, cai o número de passageiros.

Apesar dessa tendência ao transporte coletivo, o Rio de Janeiro vem aumentando o número e a extensão dos congestionamentos, pois a maior parte dos ônibus municipais e intermunicipais, além do transporte alternativo, que equivale a 18% das viagens do transporte coletivo, se dirige à área central. A consequência dessa estrutura é o

Gráfico A

EVOLUÇÃO DA DIVISÃO MODAL
HISTÓRICO DA REGIÃO METROPOLITANA DO RIO DE JANEIRO (% DO TOTAL DE VIAGENS DIÁRIAS)



Fonte: Transportes Urbanos no Brasil: 2% do PIB para solucionar a crise nacional da matriz rodoviária (2012, p.6).

Tabela 1

	Valor da Tarifa (A)	Nº Passageiros Pagantes (B)	Faturamento Estimado (AxB)	F.E. Corrigido Monetariamente (IPCA/Abril 2014)
1995	0,45	1.201.635.696	540.736.063	1.859.608.584
1996	0,55	1.190.439.084	654.741.496	1.945.164.405
1997	0,60	1.176.041.148	705.624.689	1.960.532.294
1998	0,65	1.192.113.936	774.874.058	2.086.278.958
1999	0,80	1.086.385.394	869.108.315	2.231.576.287
2000	0,90	1.018.108.405	916.297.565	2.197.917.887
2001	1,10	946.646.837	1.041.311.521	2.337.869.503
2002	1,30	894.708.399	1.163.120.919	2.407.876.701
2003	1,50	822.043.972	1.233.065.958	2.225.234.478
2004	1,60	762.968.838	1.220.750.141	2.066.667.067
2005	1,80	757.214.091	1.362.985.364	2.159.140.975
2006	1,90	763.017.303	1.449.732.876	2.204.339.929
2007	2,00	800.381.890	1.600.763.780	2.348.470.398
2008	2,10	857.434.687	1.800.612.843	2.499.718.811
2009	2,20	852.888.216	1.876.354.075	2.483.474.250
2010	2,35	860.062.200	2.021.146.170	2.546.790.025
2011	2,50	955.596.237	2.388.990.593	2.822.956.120
2012	2,75	973.909.365	2.678.250.754	3.002.520.543

Tabela 2

Participação do setor dos transportes nos investimentos do estado do Rio de Janeiro

Ano	%
2003	6,7
2004	11,8
2005	14,6
2006	10,5
2007	14,2
2008	3,7
2009	9,8
2010	7,6
2011	14,1
2012	18,2
2013	28,7

comprometimento do trânsito nos corredores radiais, acarretando menores velocidades de deslocamento e maiores tempos de viagens. E com isso, o crescente tempo despendido pelos moradores das metrópoles em seus deslocamentos diários aparece, atualmente, como um dos grandes problemas das grandes cidades, com fortes impac-

tos, também, sobre as condições de bem-estar urbano.

Várias são as causas deste problema, mas uma delas certamente está no menosprezo dado ao transporte de massa, ou seja, trens e metrô.

Transportes fora dos trilhos

Se considerarmos que apenas um trem de metrô transporta tantos passageiros quanto 43 ônibus, 200 vans ou 1.200 carros particulares e a quantidade de engarrafamentos cotidianos é possível deduzir que a forte predominância, em cerca de 90%, do transporte rodoviário (ônibus + automóveis/motos + vans) a partir da década de 1970, beira a irracionalidade.

É interessante lembrar que a história urbana carioca atribui a expansão dos subúrbios à entrada em operação do transporte de passageiros nos ramais ferroviários. Núcleos residenciais foram se formando em torno das estações. As ruas adjacentes às vias férreas tornaram-se longos eixos de acesso aos bairros,

atingindo, inclusive, os municípios vizinhos da região metropolitana, compondo uma estrutura urbana baseada em corredores rodoferroviários de disposição radiada, tendo como núcleo os centros do Rio de Janeiro e de Niterói.

Está claro que a inversão na matriz de transporte foi feita para atender à prioridade dada à produção automobilística, sobretudo durante a ditadura empresarial-militar de 1964, com reflexos nos investimentos públicos no setor.

Cabe recordar que em 30 de setembro de 1957 surgiu a Rede Ferroviária Federal (RFFSA) em consequência da decadência das ferrovias nas mãos de empresas privadas. O governo federal encampou as ferrovias privadas falidas e fundou uma estatal ferroviária para centralizar todo o modal ferroviário.

Até 1981, o governo federal investia R\$ 1 bilhão por ano na ferrovia. Nos anos seguintes há uma forte redução até que em 1995 a RFFSA é privatizada. Como resultado da privatização, a maior parte da rede ferroviária do país está sob controle de três grandes empresas: a América Latina Logística (ALL), a Vale e a Companhia Siderúrgica Nacional (CNS), sendo que as duas últimas transportam 83% de toda a carga ferroviária do país. Definitivamente, o transporte de passageiros por ferrovia no Brasil não é priorizado.

Estado do Rio de Janeiro

No *site* da Secretaria de Transportes encontramos anúncios de investimentos para modernização tanto do metrô quanto dos trens, para atenderem 600 mil e 525 mil passageiros diários, respectivamente. Já pelos dados orçamentários é possível verificar o comportamento dos investimentos dos últimos três governos (Gráfico B).

Verificamos também o grau de priorização pelo peso que os trans-

portes têm no total dos investimentos estaduais (Tabela 2).

Tais números podem representar uma possível (desejável) reversão na forte tendência de priorização do transporte rodoviário, porém um olhar mais atento perceberá que o maior volume de recursos se destina ao Metrô e, mais especificamente, para a sua expansão em direção ao bairro da Barra da Tijuca. E a escolha desse “destino” não é aleatória, nem inocente, pois se coaduna à série de obras de preparação do Rio para os megaeventos esportivos (Olimpíadas 2016). Nesse ponto, cabe agregar outro tipo de transporte em implementação – os BRTs – comandado pela Prefeitura. Já os trens continuam tendo pouco peso na configuração da política de mobilidade.

A solução é o BRT?

O modelo propagandeado pela Prefeitura como solução da mobilidade urbana está baseado no *Bus Rapid Transit* (BRT), um corredor de ônibus expresso.

O projeto de BRT surgiu na década de 1930 nos EUA e foi implantado no Brasil na década de 1980, na cidade de Curitiba. Ele foi um modelo *vendido* para países com deficiência na malha metroviária e ferroviária como a grande esperança de resolver o problema de mobilidade urbana. Isso porque teoricamente tais corredores ajudariam a reduzir o congestionamento no trânsito durante os horários de pico, deslocariam os passageiros de veículos individuais ao transporte público, além de ter baixo custo e construção de curto prazo. Porém, a exemplo de cidades que já implementaram esse modelo, tais informações podem se mostrar contraditórias: ao mesmo tempo que é mais barato construir e manter esses corredores expressos, sua capacidade de passageiros é bem menor se comparada

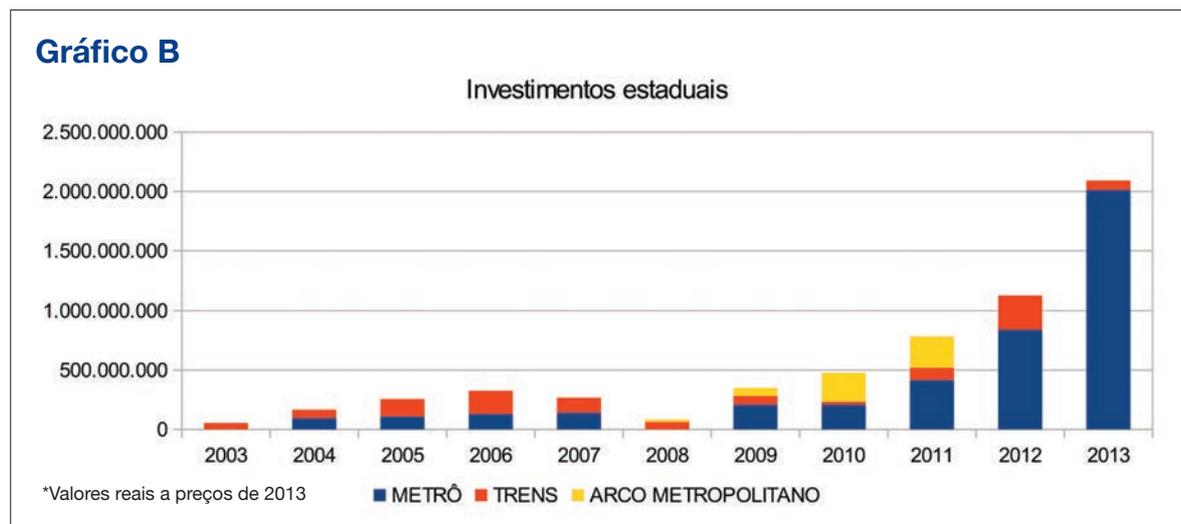
aos transportes como metrô e trem, e não tendo a opção de se expandir muito, facilitando assim sua saturação (GAFFNEY, 2014).

No Rio, os BRTs estão sendo concretizados pelas construções das “Trans” – TransOeste, TransCarioca, TransOlimpica e TransBrasil. As três primeiras linhas planejadas do BRT, que compõem os “Projetos de Legado” das Olimpíadas de 2016, já são fonte de controvérsia. Através da Figura 1, nota-se que os traçados das Trans priorizam atender a área da Barra da Tijuca, centro da especulação imobiliária do Rio de Janeiro, percorrendo o chamado Anel Olímpico. Ou seja, o plano de mobilidade urbana não visou à construção de transporte de massa, tampouco integra as regiões mais afastadas ao Centro da Cidade.

Nas palavras do Prof. Chris Gaffney, da Universidade Federal Fluminense (2014):

[O BRT] “É uma estratégia geopolítica de fragmentar a cidade na metade, isolar as pessoas na outra metade, e afunilá-los em um lugar de emprego no setor informal abundante... a única lógica que justifique é trazer pessoas pobres e relativamente sem mobilidade à Barra para trabalharem para a classe média-alta em expansão.”

A matriz rodoviária se consolidou no Brasil pelo modelo de industrialização implementado a partir da década de 1950, liderado pela indústria automobilística, um pa-

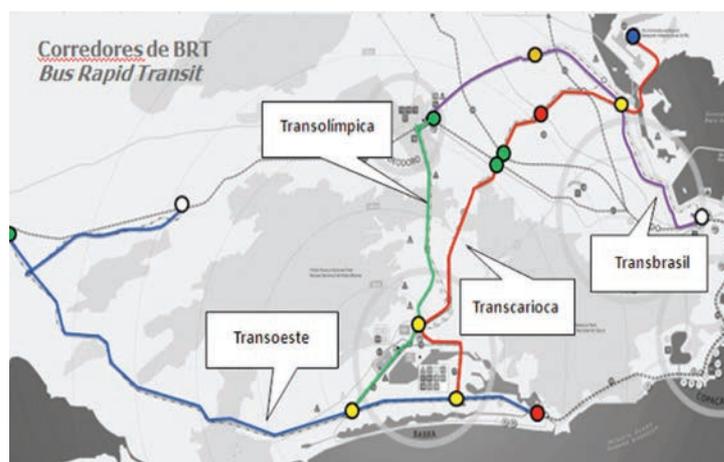


norama favorecedor do transporte individual, muito pelos insuficientes investimentos no transporte de massa (sobre trilhos) e pelos vultosos investimentos “em mobilidade” direcionados para o transporte coletivo (ônibus e BRT), mas que também servirão para o transporte individual (automóvel).

A consequência deste modelo promove uma incessante abertura de vias (Linha, Vermelha, Amarela, Trans etc.) incapazes de absorver o crescente tráfego de automóveis, ônibus e vans.

Entretanto, salta aos olhos o proveito que o modelo permite às grandes empreiteiras para construção (e operação) de vias e também às históricas famílias dominantes das empresas de ônibus, consolidando assim o favorecimento ao anel burocrático-empresarial dos transportes (vide JE/junho 2014).

Figura 1



Fonte: <http://www.rioonwatch.org/wp-content/uploads/2014/05/mapa-btr-1.gif>

Portanto, a diminuição dos gargalos da (i)mobilidade urbana passa pela mudança estratégica da matriz de transporte, um desafio de enormes proporções, mas que precisa ser enfrentado o mais rápido

possível, pois o modelo do século passado, em curso, já se esgotou.

1 Compete aos estados a criação e organização das regiões metropolitanas (Constituição Federal, Art. 25, § 3º).

REFERÊNCIAS:

- GODEIRO, Nazareno. *Transportes Urbanos no Brasil: 2% do PIB para solucionar a crise nacional da matriz rodoviária*. ILAESE, 2012. Disponível em: <http://www.ilaese.org.br/wp-content/uploads/2012/10/Transportes-Urbanos-no-Brasil-vers%C3%A3o-final-maio-2012.pdf>, acessado em junho de 2014.
- COMO ANDAM AS METRÓPOLES, Relatório final, 2005. Disponível em: http://www.observatoriodasmetrolopes.ufrj.br/como_anda/como_anda_RM_riodejaneiro.pdf.
- KASSENS-NOOR, Eva; GAFFNEY, Christopher; MESSINA, Joe. *The Prospect of Olympic Transport Legacies - the case of Rio de Janeiro's BRT System*. Under review for Environment and Planning A, 2014.

FÓRUM POPULAR DO ORÇAMENTO – RJ (fporiodejaneiro@gmail.com 2103-0121 e 2103-0120)

Coordenação: Econ. Luiz Mario Behnken. Assistentes: Est. Camila Bockhorny, Est. Karina Melo e Est. Mariana Vantine.

O JE dá prosseguimento à publicação de resumos dos textos vencedores do 24º Prêmio de Monografia Economista Celso Furtado. O trabalho de conclusão de curso de Nathalia de Menezes Silva Pedreira, graduada pela UFF, foi o segundo colocado no concurso.

Políticas focalizadas no Brasil: uma análise da Tarifa Social de Energia Elétrica no caso das favelas cariocas – 2012

Nathalia de Menezes Silva Pedreira*

Númeras atividades relacionadas às necessidades humanas têm sua satisfação realizada de acordo com o fornecimento de energia elétrica, tais como a preservação de alimentos, o acesso à informação, entre outras. No entanto, as tarifas médias de energia elétrica exercem influência sobre a possibilidade e a capacidade de acesso das famílias ao uso da energia elétrica. Assim, a política energética pode abranger instrumentos que sejam orientados no sentido de amenizar essa influência, uma vez que seja negativa, inclusive como parte de uma política maior com vistas à redução da vulnerabilidade social. A Tarifa Social de Energia Elétrica se insere exatamente neste contexto, oferecendo descontos à população de baixa renda.

Até meados da década de 90, quando as unidades consumidoras de energia elétrica passaram a ser diferenciadas em duas subclasses – Residencial e Residencial de Baixa Renda –, todos os usuários do setor elétrico eram beneficiados com descontos por faixa de consumo, de acordo com o quadro. Tal diferenciação destinou o desconto somente às famílias que estavam inseridas na Subclasse Residencial de Baixa Renda, utilizando principalmente como crité-

rio o consumo energético mensal – outros aspectos secundários que contribuíssem para essa caracterização eram definidos pelas empresas concessionárias (tabela 1).

Entretanto, em 2002, a Tarifa Social de Energia Elétrica (TSEE) passou por uma reformulação através da Lei nº 10.438, tornando-se uniforme e obrigatória em todo o país e reforçando o caráter focalizado adquirido na década anterior. A dimensão de beneficiários foi alterada em função das novas condições para o enquadramento na subclasse de baixa renda. Quanto aos percentuais de desconto por faixa de consumo, estes permanecem basicamente os mesmos, modificando apenas o limite máximo de consumo, que passa a ser 220kWh/mês.

À época, a TSEE sofreu críticas por algumas distorções que apresentava, principalmente no que se refere ao considerar somente o consumo mensal de energia como critério. Então, em 2010, por meio da Lei nº 12.212 e das Resoluções nº 407 e 414, ocorreu uma alteração final que incluiu a renda como requisito para obtenção do benefício. Assim, a concessão de descontos da TSEE se fundamenta nos seguintes critérios: i) inscrição de um membro da família no Cadastro Único para Programas Sociais do Governo Federal (CadÚnico) e ter renda familiar mensal *per ca-*

pita menor ou igual a meio salário mínimo; ou ii) um membro da família que disponha do recebimento do Benefício de Prestação Continuada; ou iii) uma família, com um membro inscrito no CadÚnico e renda mensal familiar de até 3 salários mínimos, que tenha um portador de doença ou patologia que exija tratamento com uso contínuo de aparelhos elétricos.

Representando um interessante objeto de estudo referente à TSEE, posto que compreendem parte de seu público-alvo, estão as favelas, que são conhecidas por concentrar um grande público de baixa renda. Além disso, sofrem com a precariedade dos serviços públicos básicos por razões diversas, como a insuficiência de políticas e investimentos por parte do governo e a dificuldade de acesso em áreas inclinadas ou até mesmo áreas que apresentam situação de risco. Ademais, o Censo 2010 registrou um total de 1,4 milhão de

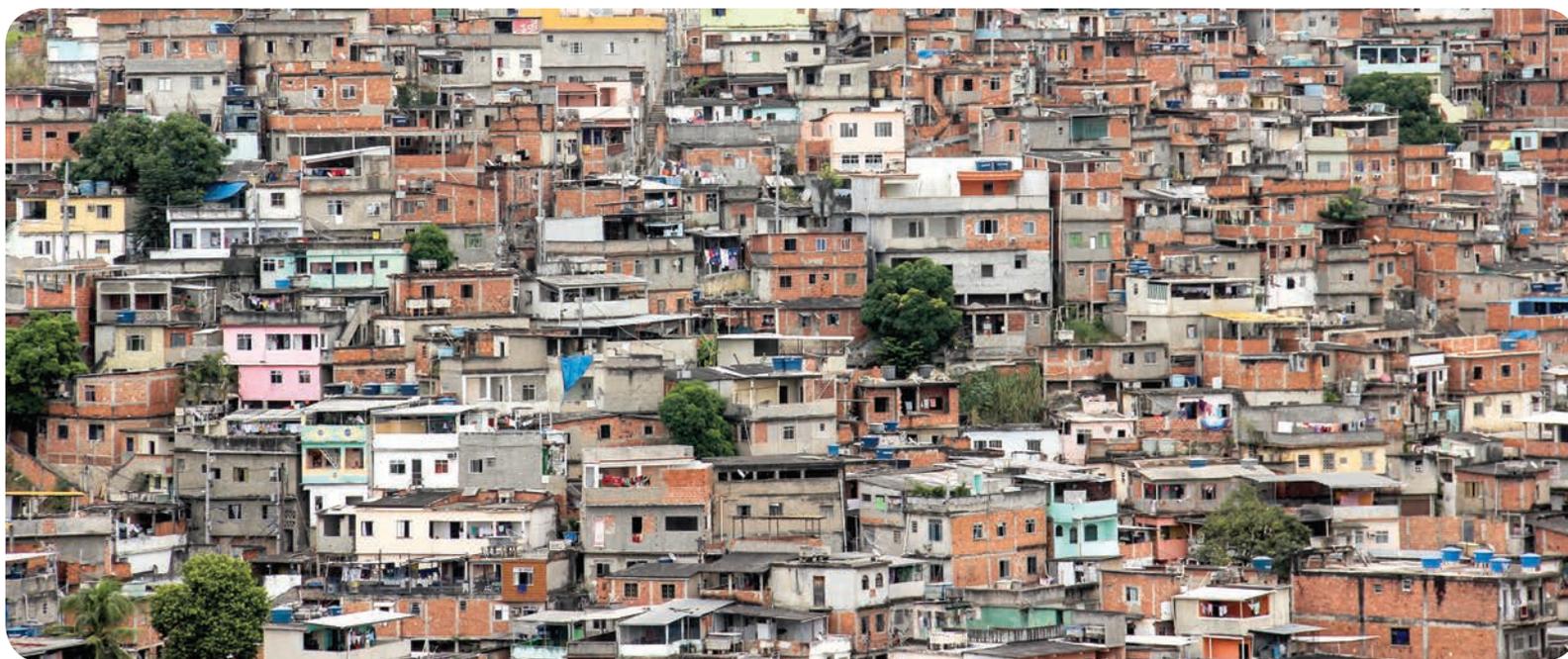
habitantes em favelas da cidade do Rio de Janeiro, representando cerca de 22% da população carioca, um número bastante expressivo.

Os dados analisados neste trabalho foram coletados, em parceria realizada entre UFF, Coppe/UFRJ e PUC-Rio, durante o ano de 2012 e são referentes a três favelas do município do Rio de Janeiro: Santa Marta (localizada no bairro de Botafogo), Cantagalo (em Ipanema) e Mangueira (em São Cristóvão). Cabe ressaltar que em todas consta a presença de Unidades de Polícia Pacificadora (UPPs), o que afeta os resultados encontrados, dado que facilita a entrada de prestadoras de serviço nestas regiões.

Inicialmente, é traçado um perfil socioeconômico e de consumo de energia dos domicílios pesquisados. Os dados corroboram a ideia de que as favelas abrigam uma população, em maior parte, de baixo poder aquisitivo ao in-

TABELA 1

Descontos aplicados à Subclasse Residencial Baixa Renda a partir de 1995	
Faixa de consumo (kWh/mês)	Desconto sobre o preço do kWh (%)
0 a 30	65
31 a 80	40
81 ao 200	10
Acima de 200	0



dicar que 67,4% dos domicílios possuem renda mensal familiar de até 2 salários mínimos, enquanto 20,3% têm renda entre 2 e 3 salários mínimos e 12,3%, uma renda superior a 3 salários mínimos.

Quanto ao consumo energético faturado, a média geral é de 133 kWh/mês, com uma tendência a aumentar o consumo ao passo que aumenta a renda. O valor médio da fatura é de R\$ 52,58 e, aproximadamente, 53% dos entrevistados têm a percepção de que a fatura de energia elétrica apresenta um peso significativo dentro do orçamento familiar.

Considerando que as três favelas possuem UPPs, o que facilita o acesso e a entrada das distribuidoras, é bastante elevado o número de domicílios detentores de medidores de energia elétrica. Portanto, estas famílias já estão inseridas na rede de fornecimento, o que é fundamental para a universalização do acesso. Evidencia-se que esta inserção pode servir como um instrumento de cidadania, uma vez que serve como comprovante de residência em diversas situações. Lo-

go, em geral, há uma intenção, por parte das famílias, de evitar o furto de energia elétrica e passar a ter um consumo dentro das vias legais

Em se tratando da própria TSEE, dentro da amostra pesquisada, são cerca de 17% de famílias beneficiadas, das quais 70% possuem renda familiar mensal de até 2 salários mínimos. Por outro lado, 58,5% possuem renda *per capita* inferior a meio salário mínimo vigente à época, com concentração, mais uma vez, na faixa de até 2 salários mínimos. É relevante apontar este dado visto que o critério renda se faz presente na concessão do desconto, podendo ser um universo de potenciais beneficiários.

Logo, estabelecer o consumo energético como critério é compreensível uma vez que o benefício é referente ao suprimento de energia elétrica. Entretanto, isso pode oferecer um entrave a mais para famílias que necessitem deste desconto na fatura. Dado que é comum haver famílias numerosas na população de baixa renda – que, por sua vez, utilizam equipamentos elétricos ineficientes –, o

consumo acumulado naquela residência será elevado, porém, quando considerado individualmente, se reduzirá significativamente.

Dentro da própria amostra das favelas, é possível observar que, utilizando-se apenas o critério da renda, ou seja, meio salário mínimo mensal *per capita*, a capacidade de alcance da TSEE mais que triplica. No mais, estaria fundamentada no seu principal alvo, a população de baixa renda. Além disso, reduziria os custos, ainda que por parte das empresas, de verificação constante do consumo, restando apenas a confirmação de dados apresentados junto ao Ministério de Desenvolvimento Social e Combate à Fome (MDS), quanto à inserção no CadÚnico, assim como reduziria o nível burocrático da TSEE.

Ademais, é preciso considerar que uma tarifa social, assim como a própria tarifa plena, se uniforme para todo o país, desconsidera as diferenças socioeconômicas regionais, que afetam o consumo de energia elétrica. O modelo tarifário do setor elétrico foi reestru-

turado e passou a incluir essas diferenças. No entanto, a TSEE foi mantida à parte dessas mudanças.

Em suma, evidenciou-se que a TSEE ainda esbarra em alguns entraves que a impedem de atingir um público maior e, assim, mitigar de forma mais incisiva a pobreza energética – definida pela falta de acesso ou possibilidade de escolha de serviços energéticos adequados, confiáveis e de qualidade, tanto sob o aspecto econômico quanto sob o aspecto técnico. É importante observar que a TSEE, como política focalizada, tem um grande potencial, mas para contemplar todos os que, de fato, necessitam dela, deve estar acompanhada de uma política que universalize o acesso à energia elétrica efetivamente. Além disso, seria de grande utilidade promover um processo educativo e políticas para a população de baixa renda, com vistas a um consumo sustentável e eficiente.

Orientadora: Prof^ª Dr^ª Claude Cohen

* É graduada em Ciências Econômicas pela UFF e mestranda do Programa de Planejamento Energético da Coppe/UFRJ.

A Nova Macroeconomia Clássica



Marcelo Dias Carcanholo*

Assim como o monetarismo, a macroeconomia novo-clássica também nasce da crítica ao pensamento keynesiano, que entra em crise no final dos anos 60 do século passado. Alguns autores chamaram a escola “Nova Macroeconomia Clássica” de Pensamento Monetarista do tipo II. O principal expoente dessa escola é Robert Emerson Lucas Jr., ganhador do Prêmio Nobel em 1995.

No debate sobre a curva de Phillips, o monetarismo mostrava que o equilíbrio de longo de prazo era gerado por fatores microeconômicos, quando os agentes deixariam de confundir variações de preços relativos com variações de preços nominais. A ilusão monetária de curto prazo é diluída, no momento em que os agentes revisam suas expectativas adaptativas, no longo prazo. Expectativas adaptativas implicam que os agentes econômicos formam suas expectativas com base nos valores passados e que erros de previsão são recorrentemente corrigidos. Os trabalhos da macroeconomia novo-clássica, por sua vez, não aceitaram os resultados monetaristas de curto prazo.

Mesmo com essa diferença, o principal alvo das críticas é o pensamento keynesiano. Inicialmente, eles fazem uma crítica metodológica, enfatizando a falta de rigor dos modelos keynesianos. Segundo o que ficou conhecido como crítica de Lucas, os mode-

los macroeconômicos existentes até aquele momento se restringiam a tratar as variáveis em função apenas dos valores correntes e passados de outras variáveis. Estes modelos desconsideravam os efeitos intertemporais na formação da estrutura econômica, restringiam a ordem e o grau de correlação serial dos vetores que representam os choques aleatórios e, principalmente, classificavam *a priori* as variáveis em endógenas e exógenas. Geralmente, as variáveis exógenas seriam as que estão sob controle das autoridades, e as variáveis endógenas seriam determinadas pelos agentes privados. Isto permitiria ao keynesianismo utilizar a política econômica para obter resultados reais, conforme prevêem seus modelos, já que a política não seria afetada pelos agentes econômicos privados.

Além da crítica metodológica (econométrica), a crítica teórica também teve peso decisivo no debate. A especificidade dos modelos novo-clássicos pode ser encontrada na presença de duas hipóteses: a utilização de microfundamentos, inclusive no mecanismo de formação de expectativas (expectativas racionais), e o *market clearing* contínuo.

A hipótese de expectativas racionais tem um forte embasamento de coerência metodológica. Se a teoria econômica assume que os agentes são otimizadores em todas suas decisões, tratar o agente econômico como racional quando ele formula expectativas a

respeito de variáveis futuras seria uma questão de coerência. Os microfundamentos da macroeconomia deveriam ser os de um agente otimizador, inclusive quando se trata de formular expectativas. Esta hipótese de expectativas racionais pode ser trabalhada em duas versões, uma fraca e uma forte, sendo que esta última pressupõe a primeira.

A versão fraca de expectativas racionais já se diferencia da hipótese de expectativas adaptativas. Ao formular as expectativas em um determinado tempo t , sobre o comportamento de uma variável em $t + 1$, os agentes o fazem utilizando todas as informações disponíveis naquele momento t . O que a hipótese de expectativas racionais assume, no que ficou conhecido como a versão fraca, é que os indivíduos formam as expectativas usando, da melhor forma possível, o conjunto de informações (*information set*) de que dispõem. É suposto que as informações não são desperdiçadas.

Uma consequência importante disso é que o governo não pode manipular sistematicamente o erro de previsão dos agentes quando as expectativas são racionais. Se os agentes utilizam otimamente toda a informação disponível, as únicas duas formas que eles têm de errar em suas previsões são: (i) se determinada informação não for clara/perfeita, isto é, se possuir algum ruído no seu sinal, fazendo com que o agente econômico não consiga depurar a informação (informação im-

perfeita); e (ii) se algo inesperado acontecer, algo que não pertencia ao conjunto de informações em t .

A versão forte de expectativas racionais se define pela não aceitação de (i). Ao contrário das relações determinísticas de causalidade, presente nos modelos keynesianos, a macroeconomia novo-clássica trabalha com o caráter aleatório (probabilístico) dos acontecimentos. Existe, portanto, uma distribuição de probabilidade objetiva correspondente ao caráter aleatório que as variáveis econômicas apresentam. Por outro lado, os agentes formam expectativas de acordo com uma distribuição subjetiva de probabilidade. A versão forte de expectativas racionais assume que o modo como os agentes entendem o funcionamento da economia corresponde ao seu verdadeiro funcionamento, isto é, que a distribuição de probabilidade subjetiva coincide, em seus parâmetros, com a distribuição objetiva real dessas variáveis. Portanto, os agentes conhecem o “modelo correto” de funcionamento da economia e conclui-se, então, que o resultado de qualquer política econômica não aleatória é perfeitamente antecipado. Com isso, os agentes econômicos, dado um choque de demanda agregada, não confundirão alteração do nível geral de preços com mudança na estrutura de preços relativos. Logo, políticas econômicas de expansão da demanda não podem afetar o produto real da economia.

Considerada isoladamente, a hipótese de expectativas racionais não se traduz em resultados clás-

sicos. A hipótese de *market clearing* contínuo é, por isso, fundamental para a macroeconomia novo-clássica. Esta hipótese assume que todos os mercados equilibram perfeitamente suas demandas e ofertas pelo mecanismo de preço. Assume-se, portanto, que não existem falhas de mercado que impeçam a economia de atingir o equilíbrio geral dos mercados. As famílias formulam de modo ótimo as suas preferências, as



Robert Emerson Lucas Jr.

firmas maximizam perfeitamente os seus lucros e as demandas e ofertas resultantes determinam um vetor de preços que definem um equilíbrio instantâneo/contínuo da economia. O termo instantâneo é de crucial relevância, pois traduz o fato de que, para os novos clássicos, não se define um período de tempo necessário para o ajuste da economia. Todos os momentos do tempo são momentos em que os agentes tomam decisões maximizadoras; são todas elas situações de equilíbrio.

Se os agentes conhecem o “modelo correto” de funcionamento da economia, é preciso especificar que modelo é este. A estrutura da economia que é trabalhada pelos novos clássicos é monetarista, e procura resgatar a dicotomia clássica para obter os resultados de neutralidade da moeda. Essa dicotomia se define pela determinação das variáveis reais da economia em um modelo de equilíbrio geral walrasiano,

decorrente da hipótese de *market clearing* contínuo, separadamente das variáveis nominais, determinadas pela teoria quantitativa da moeda, em sua versão neoquantitativista. Os resultados de neutralidade da moeda não poderiam surpreender, dadas as hipóteses assumidas pelos modelos dos novos clássicos.

Mesmo na versão fraca de expectativas racionais, o produto real da economia só será diferente do produto potencial (de pleno emprego) se o nível geral de

preços for diferente da expectativa criada para o seu valor. Como as firmas possuem informação imperfeita sobre o que ocorre em outros mercados, as flutuações podem ser provocadas porque elas não conseguem diferenciar modificações do nível geral de preços de alterações em seus respectivos preços relativos.

Como corolário, a política monetária prevista não tem nenhuma eficácia sobre o produto real da economia. O resultado de ineficácia da política econômica é obtido independentemente do prazo (curto ou longo) em que se esteja.

Apesar da robustez deste resultado, existe ainda uma brecha que é incômoda para as pretensões novo-clássicas. Se existe espaço para a informação imperfeita no comportamento das firmas, então a política monetária poderia ter efeitos reais justamente porque ela pode estar no conjunto de informações que não está disponível. Os agentes podem não ter acesso a essas informações. Esse incômodo é retirado quando se assume um modelo com a versão forte de expectativas racionais. Como aqui não há espaço para informação imperfeita/inexistente o produto só será diferente do potencial se os agentes forem surpreendidos por um crescimento da demanda agregada ou da oferta de moeda. As regras de expansão monetária e, portanto, a política monetária sistemática, são antecipadas pelos agentes, não tendo efeito algum sobre variáveis reais da economia. Este é o teorema da ineficácia de política presente nos modelos da macroeconomia novo-clássica.

Se regras de política monetária são imediatamente incluídas em seus modelos de previsão, a política pode ser utilizada para combater a inflação sem os custos recessivos de curto prazo inerentes à visão monetarista. Para tanto, a autoridade monetária deve anunciar a regra de oferta de moeda, de acordo com uma inflação-meta pré-estabelecida, e se o anúncio tiver credibilidade, os agentes econômicos não confundirão a mudança de variáveis nominais como se fosse alteração na estrutura de preços relativos. Percebe-se como as temáticas de Banco Central independente e regime de metas inflacionárias, em modelos que reúnam o trinômio credibilidade-reputação-delegação, são eminentemente de filiação novo-clássica.

Deve-se ressaltar que esta explicação novo-clássica para as flutuações de curto prazo decorria de choques monetários não antecipados – "surpresas monetárias". Nos anos 1980, um subgrupo desta escola de pensamento percebeu que as *monetary business cycles theories*, em última instância, violavam a hipótese de que os agentes otimizam suas decisões em todos os momentos (*market clearing* contínuo), pois

as flutuações eram entendidas como distúrbios da produção real em torno de seus níveis de longo prazo (de equilíbrio com previsão perfeita).

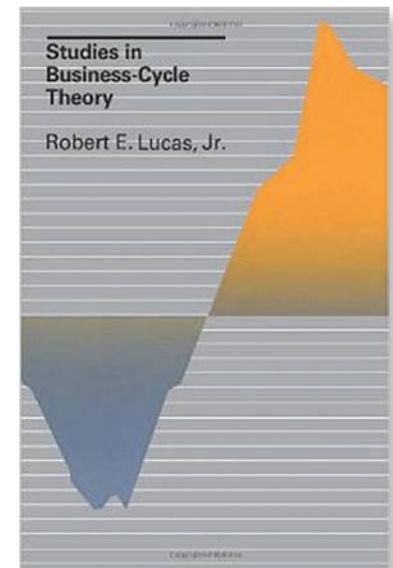
Estes teóricos (*Real business cycles theory* - RBC) passaram a sustentar que as flutuações cíclicas são do próprio produto potencial de pleno emprego, e são provocadas por choques estocásticos reais, tendo seus efeitos propagados em função das respostas otimizadoras dos agentes econômicos frente às consequências destes choques. Desta forma, a RBC não passa de uma radicalização (mais coerente com os pressupostos da escola de pensamento) da macroeconomia novo-clássica.

No que se refere à ineficácia de política fiscal, os novos clássicos revisitam a chamada equivalência ricardiana para sustentar esse resultado. Déficits públicos que procurem expandir a demanda agregada precisam ser financiados. A ideia keynesiana de majorar o multiplicador da política fiscal pelo financiamento do déficit via endividamento público é fortemente criticada. A emissão de títulos no presente pode elevar a riqueza privada, mas os agentes

econômicos sabem (expectativas racionais) que serão cobrados impostos no futuro para pagar a dívida. Como eles maximizam suas decisões intertemporalmente, e sabem que suas rendas disponíveis no futuro irão diminuir, eles antecipam esse evento, aumentando a poupança presente para pagar os impostos no futuro, o que compensa a elevação da demanda do setor público. No final, a demanda agregada não se altera e, portanto, a política fiscal não tem efeito sobre o produto e emprego reais. Mesmo assim, para os teóricos do RBC, a pressão sobre a taxa de juros associada à elevação da dívida pública poderia alterar a oferta intertemporal de trabalho no presente, tendo impactos sobre emprego no curto prazo.

Neutralidade da moeda, equilíbrio potencial de pleno emprego, ineficácia de política econômica e defesa do livre mercado: é o retorno, já em seus resultados de curto prazo, ao modelo macroeconômico clássico. A nomenclatura para esta escola de pensamento não poderia ser mais adequada.

* É professor associado da Faculdade de Economia da UFF.



Bibliografia

- BARBOSA, E. S. Uma exposição introdutória da macroeconomia novo-clássica. In: Silva, M.L.F. (Org.) *Moeda e Produção: teorias comparadas*. Brasília: UNB, 1992.
- KLAMER, A. *Conversas com economistas: os novos economistas clássicos e seus opositores falam sobre a atual controvérsia em Macroeconomia*. São Paulo: Pioneira, 1988.
- LUCAS, R. E. Expectations and the neutrality of money. *Journal of Economic Theory*, vol. 4, abril de 1972.
- LUCAS, R. E.; SARGENT, T. J. *Rational Expectations and Econometric Practice*. The University of Minnesota Press, 1981.
- LUCAS, R. E. Understanding Business Cycles. In: Lucas, R. E. *Studies in Business-cycle Theory*. Cambridge: MIT Press, 1983.

Resultado da eleição de 28 de outubro de 2014 – Renovação 2º Terço

Com a participação de 1.534 economistas eleitores, foram eleitos os conselheiros para o mandato de 2015 a 2017. Os nomes do presidente e vice-presidente serão submetidos à apreciação do plenário na 1ª Sessão Ordinária de 2015. O mandato do presidente e vice tem vigência durante o ano de 2015.

Presidente: José Antonio Lutterbach Soares.

Vice: Sidney Pascoutto da Rocha.

Conselheiros efetivos: 2º Terço: Antônio dos Santos Magalhães, Gilberto Caputo Santos e Jorge de Oliveira Camargo.

Conselheiros suplentes: 2º Terço: André Luiz Rodrigues Osório, Flavia Vinhaes Santos e Miguel Antonio Pinho Bruno.

Delegado eleitor efetivo: João Manoel Gonçalves Barbosa.

Delegado eleitor suplente: Sidney Pascoutto da Rocha.

Agenda de cursos

Estatística descritiva e inferencial

3 de novembro a 3 de dezembro de 2014

Segundas e quintas - 18h45 às 21h45 • Carga horária: 30 horas

Professor José Fernando Gonçalves

Planejamento Econômico Avançado

13 de novembro a 2 de dezembro de 2014

Terças e quintas - 18h45 às 21h45 • Carga horária: 15 horas

Professor Thiago Moraes

Pré-requisito: ser economista registrado ou bacharel em Economia.

Atualização em Economia: preparatório para o exame da Anpec

23 de fevereiro a 17 de setembro de 2015

Segunda a sexta - 18h30 às 22h

Sábados - 9h às 12h30 • Carga horária: 519 horas

BALANÇO PATRIMONIAL

ATIVO (EM R\$)					
REFERÊNCIAS	JUL A SET/13	JUL A SET/14	REFERÊNCIAS	JUL A SET/13	JUL A SET/14
ATIVO FINANCEIRO	5.798.210,67	6.544.218,66	PASSIVO FINANCEIRO	77.685,42	83.141,39
DISPONÍVEL	63.628,60	59.232,88	DEPÓSITOS DE DIVERSAS ORIGENS		7.995,05
DISPONÍVEL VINCULADO A C/C BANCARIA	5.695.878,27	6.438.058,84	CONSIGNAÇÕES	7.491,83	9.087,73
REALIZÁVEL	1.150,00	9.373,14	CREDORES DA ENTIDADE	9.706,87	6.719,91
RESULTADO PENDENTE	37.553,80	37.553,80	ENTIDADES PÚBLICAS CREDORAS	60.486,72	59.338,70
ATIVO PERMANENTE	18.494.757,59	18.330.047,52	RESULTADO PENDENTE	142.381,64	262.661,98
BENS PATRIMONIAIS	1.598.886,00	1.647.309,85	DESPESAS DE PESSOAL A PAGAR	142.381,64	262.661,98
VALORES	44.641,44	45.012,24			
CRÉDITOS	16.851.230,15	16.637.725,43	PATRIMÔNIO(ATIVO REAL LÍQUIDO)	24.072.901,20	24.528.462,81
TOTAL GERAL	24.292.968,26	24.874.266,18	TOTAL GERAL	24.292.968,26	24.874.266,18

DEMONSTRATIVO DAS RECEITAS E DESPESAS

REFERÊNCIAS	PERÍODOS EM REAIS		REFERÊNCIAS	VARIAÇÕES	
	JUL A SET/13	JUL A SET/14		(EM R\$)	(EM %)
RECEITAS CORRENTES			RECEITAS		
ANUIDADES	149.645,81	153.243,33	ANUIDADES	3.597,52	2,4
PATRIMONIAL	90.127,16	118.423,03	PATRIMONIAL	28.295,87	31,4
SERVIÇOS	12.113,68	11.587,42	SERVIÇOS	(526,26)	-4,3
MULTAS E JUROS DE MORA	23.279,64	3.860,38	MULTAS E JUROS DE MORA	(19.419,26)	-
DÍVIDA ATIVA	162.571,98	148.987,35	DÍVIDA ATIVA	(13.584,63)	-8,4
DIVERSAS	54.204,87	65.238,05	DIVERSAS	11.033,18	20,4
RECEITAS DE CAPITAL	-	-		-	-
TOTAL GERAL	491.943,14	501.339,56	TOTAL GERAL	9.396,42	1,9
DESPESAS			DESPESAS		
DE CUSTEIO	862.147,60	932.375,08	DE CUSTEIO	70.227,48	8,1
PESSOAL	482.748,31	566.912,63	PESSOAL	84.164,32	17,4
MATERIAL DE CONSUMO	18.717,18	7.320,57	MATERIAL DE CONSUMO	(11.396,61)	-60,9
SERVIÇOS DE TERCEIROS E ENCARGOS	360.682,11	358.141,88	SERVIÇOS DE TERCEIROS E ENCARGOS	(2.540,23)	-0,7
TRANSFERÊNCIAS CORRENTES	82.501,36	77.625,95	TRANSFERÊNCIAS CORRENTES	(4.875,41)	-5,9
DESPESAS DE CAPITAL	2.370,58	3.933,13	DESPESAS DE CAPITAL	1.562,55	65,9
TOTAL GERAL	947.019,54	1.013.934,16	TOTAL GERAL	66.914,62	7,1
RESULTADO = RECEITAS - DESPESAS	(455.076,40)	(512.594,60)	RESULTADO = RECEITAS - DESPESAS	(57.518,20)	12,6