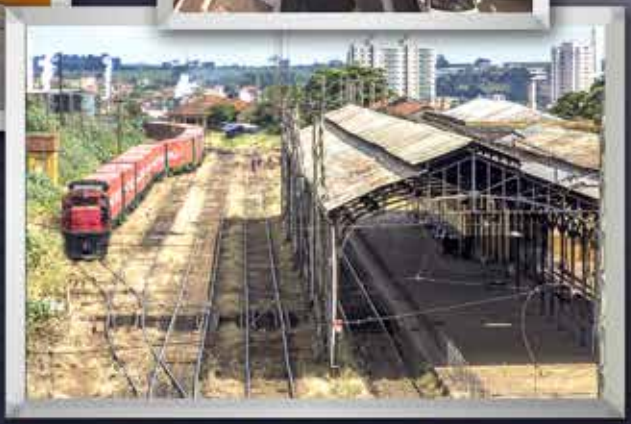
Revista do Conselho Federal de Economia – COFECON

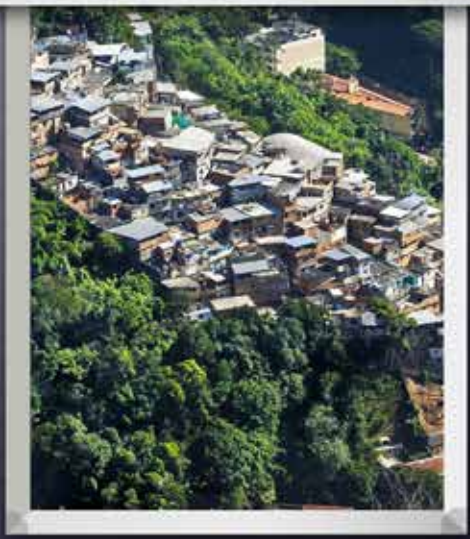
Ano VI – Nº 18 – Dezembro de 2015

ECONOMISTAS

Desafios da infraestrutura

Deficiências impactam no Custo-Brasil e atrapalham o desenvolvimento do País. Como superar esses obstáculos?





José Eustáquio Vieira
Aborda a relação entre agronegócios e infraestrutura logística

Fernando Aquino
Comenta as divergências entre os economistas

Saiba mais
Sobre Economia Solidária no contexto das Ciências Econômicas

www.cofecon.org.br

COFECON
CONSELHO FEDERAL DE ECONOMIA

EXPEDIENTE

PRESIDENTE
Paulo Dantas da Costa

VICE-PRESIDENTE
Júlio Miragaya

CONSELHEIROS EFETIVOS
Paulo Dantas da Costa
Júlio Miragaya
Antonio Melki Júnior
Celina Martins Ramalho
Eduardo José Monteiro da Costa
Erivaldo Lopes do Vale
Fábio José Ferreira da Silva
Francisco Assunção e Silva
Jin Whan Oh
João Manoel Gonçalves Barbosa
José Luiz Amaral Machado
Luiz Alberto de Souza Aranha Machado
Nelson Pamplona da Rosa
Odisnei Antônio Béga
Paulo Hermance Paiva
Paulo Salvatore Ponzini
Róridan Penido Duarte
Sebastião Demuner

CONSELHEIROS SUPLENTES
Airton Soares Costa
Carlos Alberto Safatle
Dilma Ribeiro de Sousa Pinheiro
Edson Nogueira Fernandes Júnior
Fernando da Silva Ramos Filho
José Antonio Lutterbach Soares
José Emílio Zambom da Silva
Lourival Batista de Oliveira Júnior
Marcelo Martinovich dos Santos
Maria de Fátima Miranda
Mônica Beraldo Fabrício da Silva
Paulo Brasil Corrêa de Mello
Regina Lúcia Gadioli dos Santos
Valery Maineri König
Vicente Ferrer Augusto Gonçalves

COMITÊ EDITORIAL
Paulo Dantas da Costa
Júlio Miragaya
Jin Whan Oh

COMISSÃO DE COMUNICAÇÃO
Jin Whan Oh (Coordenador)
Celina Martins Ramalho
Luiz Alberto de Souza Aranha Machado
Júlio Miragaya
Maria de Fátima Miranda
José Carlos de Godoy Júnior

JORNALISTA
Manoel Castanho (MTb – 7014 – DF)

ASSESSORA DE IMPRENSA
Natália Kenupp (MTb – 8861 – DF)

ESTAGIÁRIO
Júlio Poloni

PROJETO GRÁFICO E EDITORAÇÃO
Área Comunicação

IMPRESSÃO
RV Promocional Impressos e Embalagens Ltda

TIRAGEM
10.000 exemplares

ISSN 2446-9297

SUMÁRIO

INFRAESTRUTURA: BRASIL INVESTE, POR ANO, CERCA DE 2,5% DO PIB 5

O CUSTO-BRASIL NOS TRANSPORTES E O PROGRAMA DE INVESTIMENTOS EM LOGÍSTICA 11

EMBORA LIMITADO, PACOTE DE INVESTIMENTOS EM LOGÍSTICA E TRANSPORTE VAI NA DIREÇÃO CORRETA
Gesner Oliveira 17

CRESCIMENTO E INFRAESTRUTURA NO BRASIL
Geovana Lorena Bertussi 21

MOBILIDADE URBANA: TRANSPORTE INDIVIDUAL X COLETIVO 27

OS DESAFIOS ESTRUTURAIS DA EXPANSÃO DA FRONTEIRA AGROPECUÁRIA NO BRASIL
José Eustáquio Ribeiro Vieira Filho 32

ECONOMISTAS ELEGEM SEUS REPRESENTANTES PELA INTERNET 35

OS ECONOMISTAS E SUAS DIVERGÊNCIAS
Fernando de Aquino Fonseca Neto 37

ECONOMIA SOLIDÁRIA NO CONTEXTO DAS CIÊNCIAS ECONÔMICAS
Júlio Paschoal e Teresinha Silva 41

CONGRESSO BRASILEIRO DE ECONOMIA DISCUTE A RIQUEZA 48

FENECO: RECONSTRUÇÃO E PERSPECTIVAS 52

ANGE: 30 ANOS DE COMPROMISSO COM A QUALIDADE DOS CURSOS DE CIÊNCIAS ECONÔMICAS 54

NOVOS LIVROS
Há-Joon Chang: 23 Things They Don't Tell You About Capitalism 55
André Lara Resende: Devagar e Simples 57

PAULO DANTAS DA COSTA
PRESIDENTE

EDITORIAL

Uma das principais dificuldades pelas quais atravessa a economia brasileira é o baixo volume de investimentos, que, no segundo trimestre de 2015, foi de apenas 17,8% do PIB, quando o ideal seria algo próximo dos 27%. No médio e longo prazos, o problema se acumula e vai gerando alguns gargalos. Entre eles, a infraestrutura, tema principal deste número da revista Economistas, que traz uma reflexão sobre os investimentos públicos e privados na área, o Programa de Investimentos em Logística (PIL) e os desafios estruturais da expansão da fronteira agropecuária no Brasil.

Diariamente nos deparamos com dificuldades na infraestrutura que prejudicam e encarecem tarefas que deveriam ser consideradas simples, como se locomover para o trabalho ou a escola. Os serviços ofertados pelas três esferas de governo muitas vezes são insuficientes e não condizem com as reais necessidades da população. A demanda por melhores serviços públicos foi uma das principais pautas das manifestações ocorridas em junho de 2013.

Mas o que fazer num momento de crise econômica e política, quando o aumento dos investimentos é fundamental para retirar o País da recessão, o governo tenta implementar desesperadamente um complexo ajuste fiscal, a taxa de juros está muito acima de um nível aceitável e várias das empresas responsáveis por obras de infraestrutura estão, direta ou indiretamente, envolvidas em práticas tidas como ilegais?

A solução não é simples. Passa pelo desmonte da armadilha em que o País se colocou, reduzindo a taxa de juros, criando um ambiente mais favorável ao investimento privado e tomando medidas que tornem o Estado mais dinâmico. Acima de tudo, o momento exige a mais acurada utilização do instrumental disponibilizado pela Ciência Econômica.

ECONOMISTA

Gerando riquezas e bem-estar para o Brasil.

Economia equilibrada, desigualdade social em queda, renda em alta. Você pode até não perceber, mas os economistas estão diretamente relacionados à melhora da sua qualidade de vida.

Economista. Um profissional indispensável para o Brasil.

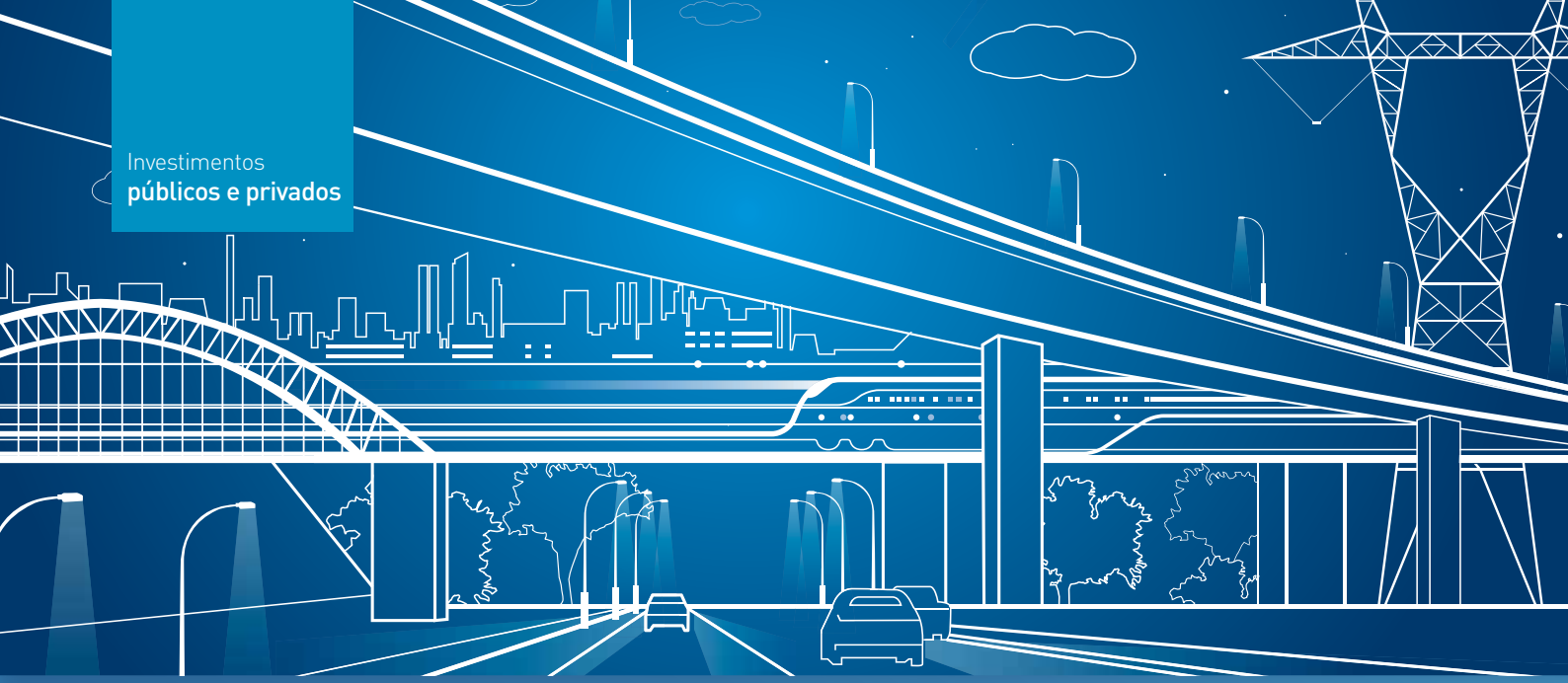
EDUARDO LOPES
CORECON-DF 92.939

área

COFECON
CONSELHO FEDERAL DE ECONOMIA

/cofecon

cofecon.org.br



INFRAESTRUTURA:
BRASIL INVESTE, POR ANO, CERCA DE 2,5% DO PIB

Por Natália Kenupp

De acordo com o Decreto nº 7.603/11, investimentos na área de infraestrutura ou de produção econômica intensiva em pesquisa, desenvolvimento e inovação são prioridades do governo federal. Energia, transportes e telecomunicações são protagonistas quando o assunto é alavancar o crescimento do País.

A Associação Brasileira de Infraestrutura e Indústrias de Base (ABDIB) revela que, entre 2003 e 2014, os investimentos em infraestrutura cresceram de R$ 47 bilhões para R$ 136 bilhões em números constantes, atualizados a preços de 2014 e não incluindo petróleo. Para os especialistas da ABDIB, isso significa investir, atualmente, 2,5% do PIB em infraestrutura, quando em 2003 o investimento foi de 1,5%. Em contrapartida, a participação do setor privado diminuiu de 68% de investimentos em 2003 para 59% em 2014.

Para a pesquisadora Luísa de Azevedo, do Instituto Brasileiro de Economia da Fundação Getúlio Vargas (IBRE/FGV), os investimentos em infraestrutura no Brasil ainda estão aquém do ideal. "É preciso separar quantidade (magnitude dos investimentos em infraestrutura) de qualidade (eficiência de tais investimentos). O investimento em infraestrutura está estacionado em 2 a 2,5% do PIB desde 1980, um patamar insuficiente para repor o que é depreciado e ainda expandir a capacidade de oferta. Além disso, o investimento em infraestrutura no País é bastante ineficiente, ou seja, o retorno de cada real gasto no setor é baixo", defende.

Sobre o Plano de Concessões anunciado pelo governo em 2015, a pesquisadora do IBRE/FGV afirma que, embora tenha diminuído se comparado à primeira etapa do Programa de Investimento em Logística (PIL), o volume de empréstimos do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) referenciados pela Taxa de Juros de Longo Prazo (TJLP), que têm custos elevados para o Tesouro Nacional, segue relevante. "Também foi inapropriado incluir no PIL 2 a Ferrovia Bioceânica, que responde por 1/5 (R$ 40 bilhões) do valor total estimado para os investimentos no pacote. É um projeto de execução muito complexa, envolvendo questões ambientais, diplomáticas, entre outras, para o qual não existe sequer um projeto que ateste sua viabilidade econômica", argumenta a pesquisadora do IBRE/FGV

INVESTIMENTOS PRIVADOS

O setor de telecomunicações lidera a preferência por investimentos privados, com 99,9% dos serviços prestados por empresas particulares. Segundo estudo da ABDIB de 2011, negócios relacionados à geração, transmissão e distribuição de eletricidade foram responsáveis por 66,1% dos investimentos. Já o segmento de transportes é o que conta com menor quantia de investimentos privados, 39,9%. "Ainda que predominem os investimentos públicos no setor de transportes, os privados estão em pleno crescimento. Os investimentos públicos ainda são maioria porque historicamente criou-se a cultura de apenas o poder público investir na infraestrutura nacional. O Brasil tem uma malha viária muito extensa, assim, privatizar toda esta malha seria praticamente inviável", defende o Ministério dos Transportes.

Ainda que predominem investimentos públicos no setor de transportes, os privados estão em pleno crescimento

Ministério dos Transportes

Para a pesquisadora Luísa de Azevedo, a participação de empresas privadas nas obras de infraestrutura pode ser benéfica para o País, mas é preciso que o Estado esteja presente como regulador para garantir que os interesses da população sejam atendidos. "Quanto o capital vem do setor privado, os investimentos passam a ser regidos por mecanismos de mercado. Por um lado, tais forças favorecem a seleção de projetos que tenham alta probabilidade de serem concluídos e boa razão custo-benefício. Por outro, nada garante que o interesse público será atendido. Isso é especialmente relevante na área de infraestrutura, tendo em vista o alto grau de essencialidade dos serviços, a presença de externalidades e a existência de monopólios naturais. Por isso, a presença do Estado, ao menos como regulador, é imprescindível".

ENERGIA

De acordo com o Relatório da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) 2013, as usinas hidrelétricas ainda constituem a principal fonte de energia elétrica no País, cujos empreendimentos representam 63,9% da potência instalada. As usinas termelétricas, por sua vez, respondem por 28,7%. E, além das hidrelétricas e termelétricas, também fazem parte da matriz energética as pequenas centrais hidrelétricas (3,7%), as usinas termonucleares (1,6%), as centrais geradoras eolielétricas (1,9%) e as centrais geradoras hidrelétricas (0,2%).

A agência reguladora informa que, em 2013, foram realizados 33 atos de outorga relativos à transmissão, tendo sido homologadas concessões de transmissão que totalizaram 11.210,40 km de linhas de transmissão e 11.596 MVA de potência de transformação, correspondendo

a um investimento da ordem de R$ 12,4 bilhões. Em decorrência de outorgas de anos anteriores, em 2013 a Rede Básica do Sistema Interligado Nacional (SIN) foi ampliada em 9.913,91 km de linhas de transmissão. Com isso, no comparativo com o ano anterior, a Rede Básica teve um acréscimo de 9,75% na sua extensão, alcançando uma malha de 111.583,21 km ao final do exercício.

Ao somar os investimentos que serão executados entre 2015 e 2018, o setor elétrico brasileiro concretizará investimentos de R$ 195 bilhões neste quadriênio, sendo R$ 134 bilhões em geração e R$ 61 bilhões em transmissão. Esse valor é proveniente de projetos contratados anteriormente e do Plano de Investimentos em Energia Elétrica (PIEE), lançado em agosto de 2015. O Plano está focado nos próximos três anos e prevê R$ 186 bilhões de investimentos entre agosto de 2015 e dezembro de 2018. As contratações serão feitas por leilões, sendo que R$ 116 bilhões serão voltados às obras de geração e R$ 70 bilhões em linhas de transmissão para aumentar a capacidade do fornecimento de energia para a população a preços competitivos com o mercado internacional.

O Plano também prevê que sejam investidos R$ 42 bilhões até 2018 e R$ 74 bilhões após 2018 em novos projetos de geração de energia, para agregar entre 25.000 MW e 31.500 MW ao sistema elétrico do país nos próximos anos. De acordo com o Ministério de Minas e Energia devem ser leiloados, até 2018, 37.600 quilômetros de linhas, com previsão de R$ 70 bilhões em investimentos.

O sistema regulatório está abalado e os investidores não têm segurança. Além disso, os problemas ambientais não são tão simples de resolver e vão exigir mais esforço para solucioná-los

José Goldemberg

José Goldemberg, presidente da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP) e ex-ministro de Ciência e Tecnologia e Meio Ambiente defende que os novos programas de investimentos devem melhorar as condições de licenciamento para atrair investidores. “Percebo que os leilões de energia feitos recentemente têm tido poucos participantes porque os investidores não veem o setor como interessante para investir. O sistema regulatório está abalado e os investidores não têm segurança. Além disso, os problemas ambientais não são tão simples de resolver e vão exigir mais esforço para solucioná-los. Mesmo quando ficarem prontas, algumas hidrelétricas possivelmente não terão licença para operação”, explica.

Para o especialista, o Brasil vive uma crise energética. “O único motivo pelo qual não estamos no escuro é porque a economia deixou de crescer. Se estivéssemos no ritmo de crescimento que desejamos, estaríamos no escuro, porque todas as hidrelétricas existentes estão sendo utilizadas e as térmicas também. A prova disso é o blecaute que ocorreu em janeiro de 2013 porque utilizamos toda a energia disponível. Não há folga e o normal seria que o sistema tivesse uma folga de, pelo menos, 5%”, defende.

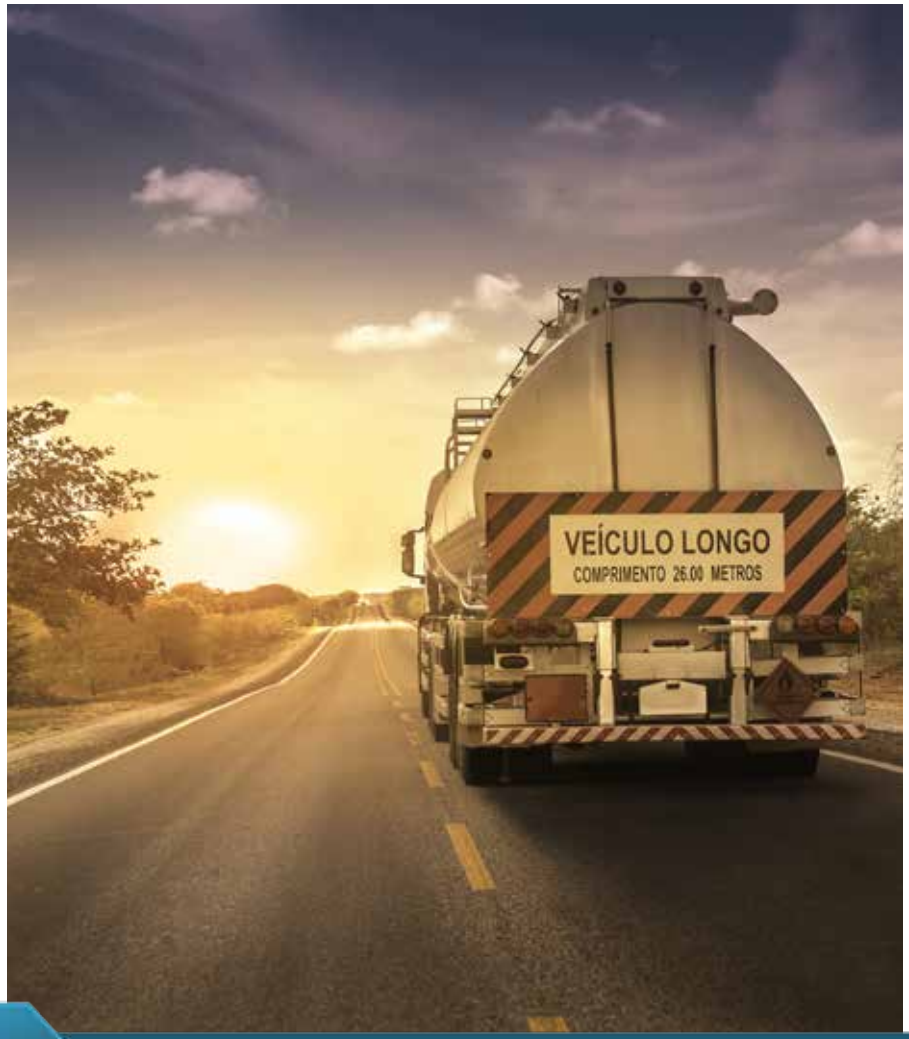
TELECOMUNICAÇÕES

Empresas privadas de telecomunicações investem, anualmente, de R$ 25 bilhões a R$ 35 bilhões no setor para expandir e garantir a atualidade tecnológica das redes. A informação é do superintendente de Competição da Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel), Carlos Manuel Baigorri. Desde 2010, o governo voltou a investir na construção de redes de telecomunicações, por meio da reativação da Telebrás, mas os investimentos são ínfimos se comparados àqueles feitos por empresas privadas, que detém 99,9% do mercado.

Baigorri afirma que o principal investimento em infraestrutura de telecomunicações foi para construção de redes de telefonia de celular. Em segundo lugar, está a expansão e modernização de telefonia fixa. De acordo com a Anatel, o número de telefones no Brasil passou de 306,1 milhões em 2012 para 325,7 milhões em 2014. A densidade total de telefones também aumentou, e passou de 155,3 para 160,1 aparelhos para cada 100 habitantes. O Brasil conta com 45 milhões de telefones fixos e 280 milhões de telefones celulares.

Segundo o especialista, a rapidez dos avanços tecnológicos força as empresas a investir constantemente. "Caso contrário, as empresas perdem clientes. No Brasil temos banda larga, construção de rede de fibra ótica e tecnologia 4G e um dos principais motivos do investimento constante das empresas é justamente o ambiente competitivo", explica.

Para que os investimentos aumentem, Baigorri também defende que seja criado um ambiente mais amigável para negócios na área de telecomunicações. O superintendente defende que o excesso de regulamentação do setor pode ser um inibidor de investimentos. "Para o Brasil passar pela próxima onda de modernização na área de telecomunicações, que é a instalação de redes de fibras óticas, para conseguir cumprir e se adequar a essa nova onda, é necessário que o ambiente regulatório seja mais propenso a investimentos para garantirmos a confiança dos investidores. Assim, poderemos levar a banda larga ao interior e às populações mais carentes", pondera. De acordo com a pesquisa TIC Domicílios 2014, divulgada pelo Comitê Gestor da Internet no Brasil, o número de domicílios com acesso à internet no Brasil chegou a 50% em 2014, com 32,2 milhões de domicílios em números absolutos. É a primeira vez que o País ultrapassa essa marca.



TRANSPORTES

O setor de transporte no Brasil será beneficiado nos próximos anos pelo Plano de Concessões anunciado pelo governo federal. A maior parte dos investimentos será para ferrovias, com R$ 86,4 bilhões, seguido por rodovias com R$ 66,1 bilhões, portos R$ 37,4 bilhões e aeroportos R$ 8,5 bilhões. O Ministério dos Transportes defende que os principais programas do governo federal (PAC e PIL) foram responsáveis por avanços na infraestrutura viária do País. "Várias rodovias federais e aeroportos já foram concedidos, gerando melhorias e segurança para seus usuários. Diversos empreendimentos foram iniciados e concluídos na malha multimodal, por meio

do PAC", informou o Ministério. De acordo com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), foram investidos R$ 44,5 bilhões em infraestrutura de transportes no período de 2011 a 2014, incluindo obras do PAC.

A falta de ligação da região Norte com o restante do País é apontada pelo Ministério como um dos principais gargalos em infraestrutura de transportes no Brasil porque gera um subaproveitamento das principais vias navegáveis para escoamento de produção às demais regiões. "Este, dentre outros gargalos existentes dificultam o comércio de commodities, e, consequentemente, um maior desenvolvimento da economia nacional".

Para aumentar o volume de cargas transportadas por ferrovias, o Ministério dos Transportes informa que o governo federal tem investido em linhas de alta capacidade projetadas para promover a integração nacional, minimizar custos de transporte e interligar as regiões brasileiras. "Prova disso consiste na Ferrovia Norte Sul que, recentemente, após a fase de testes de operação, começou a ser utilizada pela iniciativa privada no trecho de 855 km entre Anápolis (GO) e Palmas (TO)".

O governo federal tem investido em linhas de alta capacidade para promover a integração nacional, minimizar custos de transporte e interligar regiões

Ministério dos Transportes

"A infraestrutura é o pilar central no desenvolvimento da economia do País. Investindo-se nela, todos os setores produtivos são impactados de forma positiva. As cargas são escoadas mais facilmente, os usuários passam a ter mais segurança nas vias, gerando maior desenvolvimento no País. A médio e longo prazos, os investimentos no setor objetivam aumentar a eficiência produtiva de áreas consolidadas, induzir o desenvolvimento sustentável dos setores agrícola e mineral, reduzir desigualdades regionais e incentivar a integração nacional e sul-americana", defende o Ministério dos Transportes.

De acordo com a pasta, as perspectivas futuras apontam para ampliação e qualificação da rede de transportes, com o aperfeiçoamento do arcabouço institucional, normativo e das medidas voltadas à gestão eficiente e transparente de investimentos públicos e privados em infraestrutura, fundamentais ao desenvolvimento socioeconômico e sustentável do País. "Desde 2007 o PAC e mais recentemente, em 2012, o PIL, contribuem para a expansão do sistema rodoviário brasileiro, sua manutenção, segurança rodoviária, estudos e projetos. Esses Programas terão continuidade, tanto os empreendimentos públicos em andamento, que não terão sua execução interrompida, como a participação da iniciativa privada de forma a impulsionar investimentos".

AMBIENTE DE INVESTIMENTOS

Para a pesquisadora Luísa de Azevedo, as principais dificuldades enfrentadas pelos investidores privados em infraestrutura no Brasil são a instabilidade regulatória e a insegurança jurídica. “Além de, em diversos casos, serem inadequados, os marcos regulatórios dos setores mudaram frequentemente nos últimos anos, o que por si só já leva ao aumento da judicialização”, explica.

Na visão da ABDIB, em 2015 os investimentos em infraestrutura devem ficar estagnados ou sofrer leve recuo. “Os fatores impactantes são: inflação elevada em 2015, concessões já contratadas e ajuste fiscal no investimento público. Antes de 2013, o setor experimentou crescimento real importante por anos seguidos e o atual fluxo de investimento real estagnado é algo muito ruim”, afirma a entidade.

De acordo com a Associação, as agências reguladoras devem ser eficientes nos processos, contribuindo para a previsibilidade no ambiente de negócios e investimentos. “Da mesma forma, precisamos garantir independência política e autonomia administrativa na atuação dos reguladores. O Brasil precisa de especial atenção aos problemas repentinos – muitos deles despropositados – que interferem e atrasam os trabalhos nos canteiros de obras. Mais previsibilidade nos cronogramas significa mais previsibilidade nos custos das obras”.

As agências reguladoras devem ser eficientes nos processos, contribuindo para a previsibilidade no ambiente de negócios e investimentos.

ABDIB

Luísa de Azevedo adverte que as circunstâncias atuais são muito desfavoráveis para os investidores, tanto em termos políticos quanto econômicos, o que aumenta o prêmio de risco exigido pelos investidores e pode dificultar a concretização das concessões anunciadas no PIL 2. “Por outro lado, depois que os projetos são concluídos, há certa previsibilidade de receitas, pois a grande escassez de infraestrutura no País mantém a demanda em patamares razoáveis e estáveis, independentemente de oscilações econômicas conjunturais. Ademais, diante da situação fiscal do País, o poder de barganha do poder público está baixo. Assim, concessões realizadas via outorgas podem se tornar vantajosas para o setor privado”, conclui.

O CUSTO-BRASIL NOS TRANSPORTES E O PROGRAMA DE INVESTIMENTOS EM LOG˝STICA

Por Manoel Castanho

Convencionou-se chamar de Custo-Brasil uma série de dificuldades estruturais e burocráticas que encarecem o investimento, comprometem a competitividade e a eficiência da indústria e prejudicam o desenvolvimento nacional. Vale destacar que não são novas; várias delas já foram discutidas e rediscutidas, inclusive na Economistas nº 8 (agosto de 2012), que tratou dos gargalos da economia brasileira. Altos preços de energia elétrica, baixa qualificação da mão-de-obra, pouco investimento em tecnologia e inovação, uma estrutura tributária complexa e deformada e uma burocracia asfixiante são alguns componentes do Custo-Brasil.

Mas poucos problemas são tão visíveis de forma prática quanto a deficiente infraestrutura de transportes. O País tem no modal rodoviário cerca de 60% do transporte total de cargas e mais de 90% do transporte de passageiros. Quase todos os brasileiros, em algum momento, utilizam as rodovias federais e estaduais e podem verificar in loco seus problemas e seu estado de conservação. E, mesmo não conhecendo de perto as dificuldades nos outros modais, a população como um todo é impactada pela infraestrutura – ou falta dela.

"Mesmo que o consumidor não utilize com frequência a infraestrutura de transportes, ele está sujeito às condições em que o produto é oferecido. Se as estradas, os aeroportos, as vias fluviais e as ferrovias não estão consolidadas e em perfeitas condições de tráfego, isso pode gerar prejuízos sérios para todos."

Gilson de Lima Garófalo, economista e professor da Universidade de São Paulo.

CUSTO-BRASIL NOS TRANSPORTES

Um estudo realizado pela Confederação Nacional da Indústria (CNI) estima que a deficiência na infraestrutura de transportes custe R$ 29,2 bilhões ao país em 2020. O trabalho foi desenvolvido ao longo de quatro anos junto à consultoria Macrologística e trouxe propostas para melhorar a competitividade de cada uma das cinco regiões do País. O último estudo foi apresentado no dia 26 de outubro de 2015 e diz respeito à região Sudeste. Apenas como exemplo, ali o principal gargalo rodoviário é o trecho São Paulo – Curitiba, que possui capacidade de atender 54 mil toneladas de carga por dia em cada sentido, mas suportava em 2010 o trânsito de 168 mil toneladas – e a previsão para 2020 é que o total de carga chegue a 258 mil toneladas diárias.

Em cada uma das apresentações, a CNI trata de projetos considerados necessários para que a infraestrutura de transportes possa atender à demanda e seleciona, entre todos, aqueles que são considerados prioritários. Alguns deles, inclusive, estavam nos planos de governos passados há mais de 10 anos – como o caso da Ferrovia Norte-Sul, que teve início ainda no período de José Sarney.

Supondo que apenas as obras consideradas prioritárias fossem realizadas, ainda assim a economia proporcionada no setor de transportes já seria de quase 10% do custo total, assim dividida por regiões:

Norte:
R$ 3,8 bilhões

Nordeste:
R$ 5,9 bilhões

Sudeste:
R$ 8,9 bilhões

Sul:
R$ 3,4 bilhões

Centro-Oeste:
R$ 7,2 bilhões

RODOVIAS

As rodovias, por serem o modal mais utilizado no país, são a parte mais visível dos problemas de infraestrutura. A Pesquisa de Rodovias 2014, realizada pela Confederação Nacional do Transporte, avaliou 98.475 quilômetros de estradas e traz uma série de dados que permitem analisar o setor. Um total de 37,9% foram classificadas como ótimas ou boas, enquanto 23,9% - mais de 23 mil quilômetros de rodovias - tiveram classificação ruim ou péssima. A má conservação tem um impacto no consumo do óleo diesel de caminhões e ônibus: se as estradas regulares, ruins e péssimas fossem boas e ótimas, a economia seria de R$ 1,79 bilhão em um ano.

Outro problema tem a ver com a capacidade das rodovias: desde 2004 a frota de veículos que circulam pelas estradas cresceu 122%, enquanto a malha rodoviária federal cresceu apenas 13,8%. O crescimento da circulação de veículos sem o incremento correspondente sobrecarrega a malha viária e torna o transporte mais lento e oneroso.

A pesquisa ainda traz dados separados por gestão, dividindo as estradas em públicas e concedidas. Entre as rodovias administradas pelos governos federal e estaduais, apenas 29,3% são classificadas como boas e ótimas; já entre as que estão sob concessão este índice sobe para 74,1%, já incluindo aí as concessões do Programa de Investimentos em Logística (PIL), com trechos cedidos à iniciativa privada em 2013 e 2014.

"A maior participação privada nos investimentos contribui para ampliar a capacidade logística brasileira. A expansão dos investimentos públicos e privados e os resultados obtidos nos últimos anos, dão mostras dos avanços na condução das políticas públicas e do reconhecimento do setor como motriz para o desenvolvimento", defende o Ministério dos Transportes. Mas Gilson Garófalo faz uma ressalva: "nas rodovias há o pagamento de pedágio. Se estas tarifas não corresponderem à qualidade do serviço oferecido, o usuário é penalizado".

PROGRAMA DE INVESTIMENTOS EM LOG˝STICA

No dia 15 de agosto de 2012 foi lançada a primeira parte do Programa de Investimentos em Logística (PIL), com a finalidade de restabelecer o planejamento integrado dos transportes, de forma a tornar o País mais competitivo no cenário mundial. Na ocasião, foram previstos investimentos de R$ 42 bilhões para rodovias e R$ 91 bilhões para ferrovias. Em dezembro do mesmo ano foram lançados os planos referentes a portos (R$ 54,2 bilhões) e aeroportos (R$ 11,4 bilhões para as concessões de Confins e Galeão).

No dia 09 de junho de 2015 a presidente Dilma Rousseff lançou a segunda fase do PIL. De acordo com o anúncio do governo, serão investidos R$ 198,4 bilhões em obras de infraestrutura (número muito parecido com o de três anos atrás), sendo R$ 69,25 bilhões entre 2015 e 2018 e o restante até o final do prazo de concessão, que pode chegar a 30 anos.

PIL – SEGUNDA ETAPA
CONCESSÕES FERROVIÁRIAS

- Ferrovia Norte-Sul, trechos Açailândia-Barcarena e Palmas-Anápolis;
- Ferrovia Norte-Sul, trechos Anápolis-Estrela d'Oeste e Estrela d'Oeste-Três Lagoas;
- Ferrovia Rio de Janeiro-Espírito Santo;
- Ferrovia Lucas do Rio Verde-Itaituba;
- Ferrovia Bioceânica.

CONCESSÕES RODOVIÁRIAS

- Ponte Rio-Niterói;
- BR-476/153/282/480 (PR/SC);
- BR-364/365 (GO/MG);
- BR-364/060 (MT/GO);
- BR-163 (MT/PA);
- BR-101/BA;
- BR-101/SC;
- BR-262/MS;
- BR-267/MS;
- BR-280/SC;
- BR-364/RO/MT;
- BR-101/232/PE;
- BR-262/381/MG;
- BR-282/470/SC;
- BR-101/493/465/RJ/SP;
- BR-101/116/290/386/RS.

CONCESSÕES AEROPORTUÁRIAS

- Aeroporto Internacional Pinto Martins Fortaleza/CE;
- Aeroporto Internacional Deputado Luís Eduardo Magalhães – Salvador/BA;
- Aeroporto Internacional Hercílio Luz Florianópolis/SC;
- Aeroporto Internacional Salgado Filho Porto Alegre/RS.

CONCESSÕES PORTUÁRIAS

- Bloco 1: Porto de Santos e Portos do Pará
- Bloco 2: Portos de Paranaguá, São Sebastião, Salvador e Aratu

"O PIL 2 trouxe avanços importantes em relação à primeira edição do programa, de 2012: a interlocução com o setor privado foi maior; trabalhou-se com taxas de retorno mais realistas; os mecanismos de financiamento dos projetos foram desenhados previamente etc.", explica a pesquisadora Luísa de Azevedo, do Instituto Brasileiro de Economia da Fundação Getúlio Vargas (IBRE/FGV).

Do total estimado, a maior fatia corresponde ao setor ferroviário: R$ 86,4 bilhões. Outros R$ 66,1 bilhões devem ser utilizados na modernização de rodovias – e o primeiro contrato, renovando a concessão da Ponte Rio-Niterói, já foi assinado. Com as concessões dos aeroportos de Florianópolis, Fortaleza, Porto Alegre e Salvador e a outorga de sete aeroportos regionais, o modal aéreo receberá R$ 8,5 bilhões; e outros R$ 37,4 bilhões estão previstos para investimentos nos portos, inclusive com o primeiro leilão previsto para acontecer em dezembro de 2015.

DIFICULDADES

Apesar dos anúncios oficiais e do otimismo quanto ao valor investido, há uma série de problemas que impedem que a questão da infraestrutura de transportes seja resolvida. Passados três anos do lançamento do PIL, o governo federal teve sucesso nas concessões dos dois aeroportos, que passaram para as mãos da iniciativa privada em 2014. Além disso, outros quatro (Brasília, Guarulhos, Campinas e São Gonçalo do Amarante) foram concedidos antes do lançamento do PIL e inseridos no programa.

No setor rodoviário, seis dos nove trechos que compunham o programa também foram concedidos em 2014; mas outro trecho licitado, referente à BR 262, nos estados de Minas Gerais e Espírito Santo, não teve interessados e outros dois não chegaram a ser leiloados. Nas ferrovias e portos, os avanços foram muito menores. De acordo com o sítio da Empresa de Planejamento e Logística S/A, apenas dois dos trechos ferroviários tinham licitação prevista para 2015; os demais estavam em fase de estudos. No setor portuário, 29 arrendamentos de um total de 134 tinham previsão para este ano.

No Brasil, a fase crítica dos projetos de infraestrutura é justamente a construção/ implantação

Luísa de Azevedo.

Algumas obras que compõem a segunda etapa do PIL já faziam parte da primeira e não saíram do papel – o que corresponde a dizer que parte dos R$ 198,6 bilhões em investimentos anunciados na primeira etapa jamais serão realizados. Elas avançaram em suas fases de estudos e tiveram inclusive seus trajetos alterados. É o caso de quatro trechos ferroviários (Rio de Janeiro-Vitória, Açailândia-Barcarena, Estrela d'Oeste-Três Lagoas e Lucas do Rio Verde-Campinorte, este último um trecho da Ferrovia Bioceânica) e duas rodovias (BR 262, agora apenas no estado de Minas Gerais, e BR 101 na Bahia, bastante reduzida). "O fato de repetir alguns projetos significa que o governo não conseguiu torná-los atrativos na primeira chamada, e neste caso não há outra alternativa senão reapresentá-los", comenta o ex-presidente do Cofecon Antônio Corrêa de Lacerda, doutor em economia pela Unicamp e membro do Conselho Temático de Política Econômica da CNI.

Mas por que é tão difícil fazer uma obra de infraestrutura – ou mesmo uma concessão - sair do papel? "Muitas vezes as questões de natureza ambiental acabam impactando o projeto; em outras vezes o problema esbarra na ineficiência, no próprio orçamento mal feito para a realização do empreendimento", aponta Garófalo. Luísa de Azevedo

vai na mesma linha: “No Brasil, a fase crítica dos projetos de infraestrutura é justamente a construção/implantação, quando dependem de licenças ambientais e desapropriações fundiárias, além de estarem sujeitos a mudanças que podem acarretar revisões tanto no cronograma quanto no orçamento”.

Somados aos problemas no ambiente micro também há questões estruturais no ambiente macro. “As taxas de juros oferecidas pelo governo brasileiro são as mais elevadas do mundo. Isso retrai muito o interesse do investidor. As questões ambientais são demoradas e complexas. O prêmio para não fazer nada é grande”, afirma Lacerda. Mas as dificuldades não se restringem a isso. “Não temos uma estrutura de financiamento de longo prazo. O único instrumento de que dispomos é o BNDES. E com o ajuste fiscal ele está de mãos atadas. Os bancos se interessam pouco em financiar o setor produtivo porque recebem muito mais, e sem risco, financiando o governo. Além disso, carecemos de um marco regulatório estável”, complementa Lacerda.

Além dos problemas estruturais, a conjuntura também não é boa. O ano de 2015 no Brasil é marcado por dificuldades econômicas e políticas e Lacerda prevê uma grande queda nos investimentos. “A operação Lava Jato é mais um agravante conjuntural. Além desse cenário macroeconômico complexo, o BNDES, a Petrobras e as empreiteiras estão engessados. A formação bruta de capital fixo vai ter uma queda de 15% pela combinação de todos estes fatores”.

Diante deste quadro, as concessões são, na visão de Garófalo, a melhor alternativa para o País. “As dez melhores estradas do País estão no estado de São Paulo e elas foram concedidas à iniciativa privada”, aponta o economista. “O governo está falido e nem as parcerias público-privadas funcionam. Ao fazer a concessão, o governo transfere o ônus para a iniciativa privada e abre mão dos benefícios que teria ao explorar a rodovia”.

Para Lacerda, as concessões são a única saída. “O Estado encontra-se exaurido na sua capacidade de investimentos. Na concessão, o Estado não abre mão do seu patrimônio, então esta é a alternativa que se apresenta ao Brasil”, afirma o economista.

“Olhando de um outro prisma, a saída da crise brasileira se dará em três grandes planos: um é o setor industrial, que terá uma recuperação em médio e longo prazo com o câmbio mais desvalorizado; outro são as exportações, pelo mesmo motivo; e o terceiro está exatamente nos investimentos em infraestrutura”. afirma Lacerda

EMBORA LIMITADO, PACOTE DE INVESTIMENTOS EM LOG˝STICA E TRANSPORTE VAI NA DIRE˙ ˆO CORRETA

O Programa de Investimentos em Logística (PIL) anunciado no dia 9 de junho pelo governo ainda é limitado, mas constitui um primeiro passo para a retomada dos investimentos em infraestrutura no País.

A recessão na economia brasileira em 2015 reforçou a necessidade de medidas para assegurar um patamar mínimo de investimento em infraestrutura. O esgotamento do modelo de crescimento baseado no consumo criou a necessidade de mudança na composição do produto, procurando dar mais peso aos investimentos e às exportações. Se bem planejados, os investimentos podem evitar uma depressão, a qual teria efeitos negativos sobre o próprio ajuste fiscal e comprometeria a capacidade de recuperação a partir de 2017.

A sinalização dada pelo governo é promissora em relação a três aspectos: (i) consultas por meio de Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI), o que garante aumento da transparência na elaboração e nos parâmetros utilizados em avaliações econômico-financeiras dos projetos; (ii) promessa de aprimoramento de marcos regulatórios e estabelecimento de remuneração compatível com custos e riscos associados às construções; e (iii) diretriz de redução do peso do crédito oficial com maior estímulo ao mercado de dívida de longo prazo.

Ressalve-se, contudo, que o pacote anunciado pelo governo ainda é limitado por duas razões principais: (i) o pacote não vai muito além de uma carta de intenções sem conter medidas concretas; e (ii) uma parcela razoável dos investimentos anunciados estava prevista no âmbito do PIL de 2012 ou carece de estudos de viabilidade econômico-financeira.

Lembre-se, por fim, que seria necessário harmonizar este pacote com a necessidade de salto de investimentos nos demais segmentos de infraestrutura. As carências em energia, água, esgoto, resíduos sólidos e telecomunicações são enormes e estão a exigir estratégias bem planejadas para o curto e médio prazos.

GESNER OLIVEIRA

Sócio da GO Associados e professor do Departamento de Planejamento e Análise Econômica Aplicados à Administração- PAE-EAESP/FGV. O economista obteve Ph.D em Economia pela Universidade da Califórnia/Berkeley, é mestre em Economia pelo Instituto de Economia da UNICAMP e bacharel em Economia pela Faculdade de Economia e Administração da Universidade de São Paulo/USP.

O Quadro 1 apresenta um resumo dos investimentos por tipo de modal logístico. Os investimentos previstos pelo governo para ferrovias, R$ 86,4 bilhões, representam 43,5% do total anunciado no Programa de Investimentos em Logística (PIL) de 2015. Deste montante, R$ 40 bilhões, ou 46,3% do total previsto em ferrovias, constituem valores a serem invertidos em uma ferrovia sem estudo de viabilidade concluído.

A GO Associados fez uma análise dos trechos que o governo pretende conceder à iniciativa privada, com dois cenários: (i) base ou realista e (ii) otimista.

O cenário base considera a execução de R$ 38,6 bilhões de investimentos em ferrovias e que 40% do montante de investimentos pretendido nas rodovias seria realizado (R$ 38,6 bilhões), enquanto o otimista considera R$ 56,4 bilhões de inversões em ferrovias e que 60% do montante pretendido para rodovias (R$ 39,4 bilhões) seria executado. As premissas sobre os investimentos são fornecidas no Quadro 1. Ambos os cenários contemplam 100% dos investimentos anunciados em aeroportos.

QUADRO 1 - INVESTIMENTOS PREVISTOS PELO GOVERNO NO PIL 2015 E MONTANTE QUE DEVER` SER EXECUTADO DE ACORDO COM DOIS CEN`RIOS CONSIDERADOS

Modal	Investimentos previstos (R$ bilhões)	Investimentos que deverão ser executados em um cenário base (R$ bilhões)	Investimentos que deverão ser executados em um cenário otimista (R$ bilhões)
Ferrovias	86,4	38,6	56,4
Rodovias	66,1	28,9	39,4
Portos	37,4	Sem estimativa	Sem estimativa
Aeroportos	8,5	8,5	8,5
Total	198,4	76,0	104,3

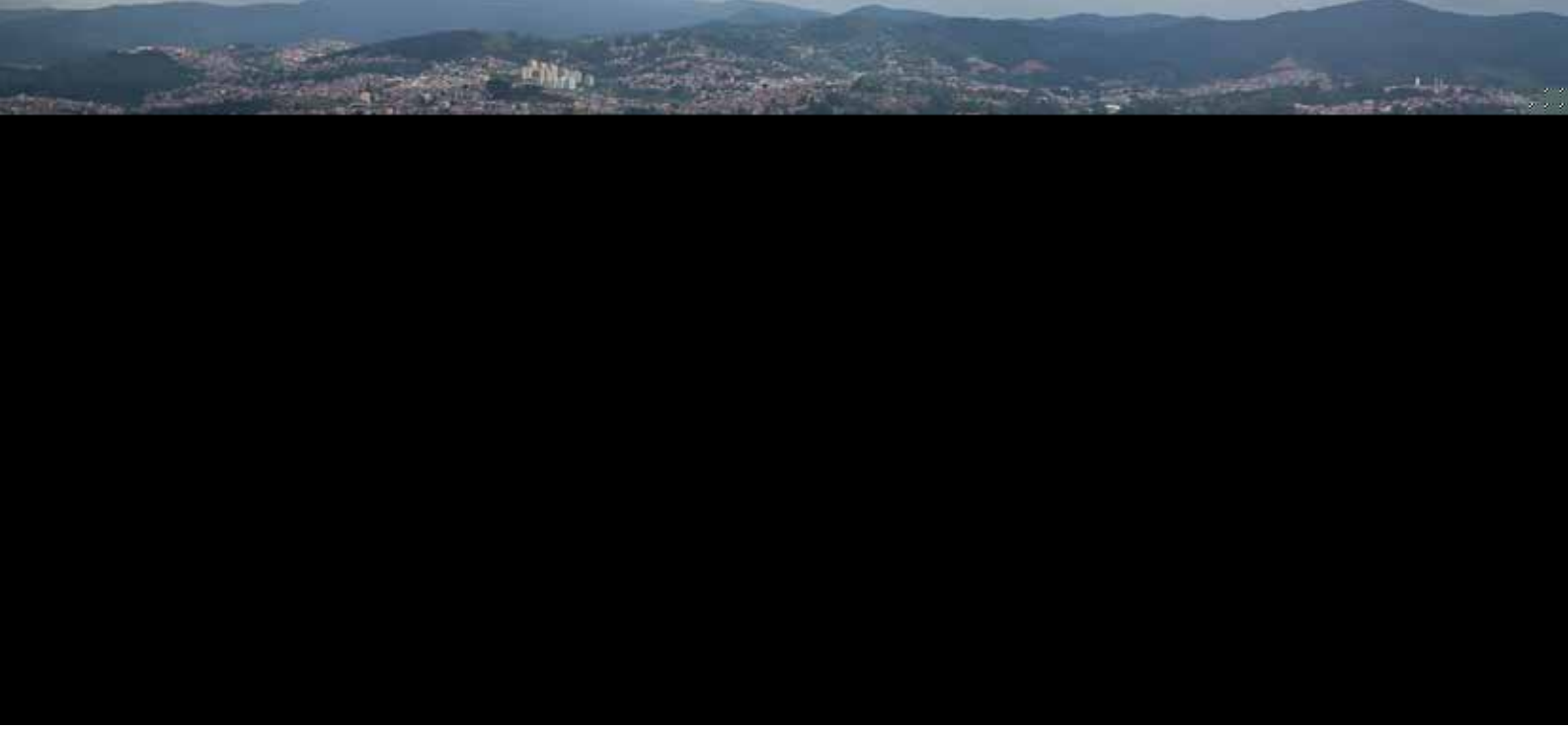
Fonte: Governo Federal. Elaboração GO Associados.

Para os cenários indicados, a GO Associados levou em consideração os riscos associados aos projetos para os investidores privados, dentre os quais: (i) risco de tráfego, (ii) riscos ambientais e (iii) competição e possibilidade de integração com outros modais. Existem outros elementos importantes para a execução dos projetos e sobre os quais pairam algumas incertezas, como as formas de obtenção de financiamentos e a taxa interna de retorno (TIR).

Para as rodovias e ferrovias, os cenários levaram em consideração riscos de demanda e ambientais para os projetos. Alguns dos trechos de rodovias que o governo pretende conceder possuem baixo volume de carga transportada. Uma maior participação do transporte de passageiros em um trecho rodoviário aumenta a volatilidade da demanda, configurando maiores riscos ao parceiro privado.

Um trecho como o da BR-101 entre os estados de São Paulo e o Rio de Janeiro possui riscos ambientais elevados, o que torna difícil a duplicação do trecho da rodovia. A região concentra uma das últimas faixas de Mata Atlântica no território brasileiro. Além disso, existem alternativas de transporte rodoviário à BR-101 no trecho em questão, como a Via Dutra.

Outro trecho com possibilidade relativamente pequena de execução é o da BR-163, que liga Sinop (MT) a Itaituba (PA), passando próximo ao porto fluvial de Miritituba (PA). Trata-se de uma rodovia que enfrentaria



a concorrência da ferrovia que pretende ligar Lucas do Rio Verde (MT) a Miritituba (PA). Além de as rotas serem parecidas e haver o risco de falta de carga a ser transportada por dois modais concorrentes, a rodovia teria atratividade tão somente enquanto a ferrovia não fosse concluída. Depois disso, a carga tenderia a ser transportada pela estrada de ferro em razão dos custos relativamente menores aos produtores.

O mesmo raciocínio é aplicável à BR-364, entre os estados do Mato Grosso e Rondônia. A rota concorre com trechos da ferrovia Bioceânica no território brasileiro. Caso o projeto da ferrovia seja executado, haveria o risco de carga transportada devido à concorrência entre os modais. A título de ilustração, o transporte ferroviário é mais adequado ao transporte de cargas de baixo valor agregado por grandes distâncias, devido aos custos de frete serem relativamente menores aos de uma rodovia.

No caso dos aeroportos, a redução da participação da Infraero nos consórcios (provavelmente limitada a 15%) é considerada positiva. O aumento da demanda por transporte aéreo de passageiros nos últimos anos deverá garantir procura para os terminais que o governo pretende licitar.

A reorientação da política econômica, necessária para recuperar a confiança dos agentes, demanda a adoção de políticas monetária e fiscal contracionistas.

Sobre os outros elementos com capacidade para afetar a execução dos projetos, como a obtenção de financiamentos e a TIR, a sinalização dada pelo governo vai na direção correta. O ajuste fiscal em curso impede que o Tesouro Nacional efetue vultosas transferências aos bancos oficiais de agora em diante. Isto abre espaço para o fortalecimento de um mercado de dívida de longo prazo no Brasil. Faz-se necessário, contudo, um desenho apropriado deste instrumento para que sejam atraídos recursos de investidores com o perfil desejado, principalmente fundos de pensão.

A intenção de adequar a rentabilidade dos projetos de logística de infraestrutura às novas condições macroeconômicas do país e aos riscos associados a cada empreendimento, por sua vez, atua no sentido de aumentar a atratividade dos leilões à iniciativa privada. As condições macroeconômicas do Brasil mudaram nos últimos meses. A reorientação da política econômica, necessária para recuperar a confiança dos agentes, demanda a adoção de políticas monetária e fiscal contracionistas.

OS DESAFIOS ESTRUTURAIS DA EXPANSÃO DA FRONTEIRA AGROPECUÁRIA NO BRASIL

A fronteira agrícola vem se expandindo ao longo das quatro últimas décadas, principalmente pelo uso intensivo de conhecimento e tecnologia. Frente ao cenário de crescimento, é preciso compreender os padrões regionais, no intuito de assessorar o planejamento de políticas públicas de desenvolvimento regional, as quais possam melhorar a infraestrutura logística e aumentar a competividade do agronegócio brasileiro.

O agronegócio intensivo em conhecimento foi organizado com a criação da Embrapa em 1973. Em 1960, o Brasil era, inacreditavelmente, um País importador de alimentos, tais como milho, arroz, cereais e carne de frango. Porém, a técnica calagem transformou o solo ácido do Cerrado em terras aráveis. A expansão agrícola exigiu a "tropicalização" da soja. A inoculação de bactérias na semente buscou capturar nitrogênio do solo, permitindo mais produção com menos fertilizantes. Como resultado, o preço marginal da terra caiu e ampliou-se a mecanização. Ao mesmo tempo, a produção de grãos foi um insumo importante na cadeia produtiva de carnes. Associado a isso, a melhoria das pastagens e os cruzamentos genéticos foram capazes de multiplicar o rendimento pecuário global, reduzindo o tempo médio de abate por animal.

As inovações induzidas institucionalmente foram decisivas para tornar o Brasil um grande exportador líquido de alimentos, fibras e energia a partir da década de 1990. Entretanto, a falta de planejamento na infraestrutura produtiva se mostrou como ponto crítico nesse processo. O agronegócio cresceu na direção do Cerrado brasileiro, superfície que engloba 22% do território nacional. Basicamente, a produção se intensificou em regiões tradicionais (tais como Sul e Sudeste) e expandiu-se no Centro Oeste e no MATOPIBA (denominação feita aos estados do Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia), adentrando-se em regiões próximas à fronteira amazônica.

De um lado, a expansão da fronteira agrícola na direção da região amazônica trouxe uma preocupação com relação à sustentabilidade ambiental. Porém, de outro, sinalizou-se uma dinâmica renovada de crescimento via ganhos de produtividade, ou seja, crescimento com incorporação tecnológica. De qualquer forma, é preciso compreender o crescimento produtivo e sua especialização no tempo, no intuito de definir fatos estilizados que possam assessorar o modelamento de políticas públicas voltadas ao fomento do agronegócio com sustentabilidade.

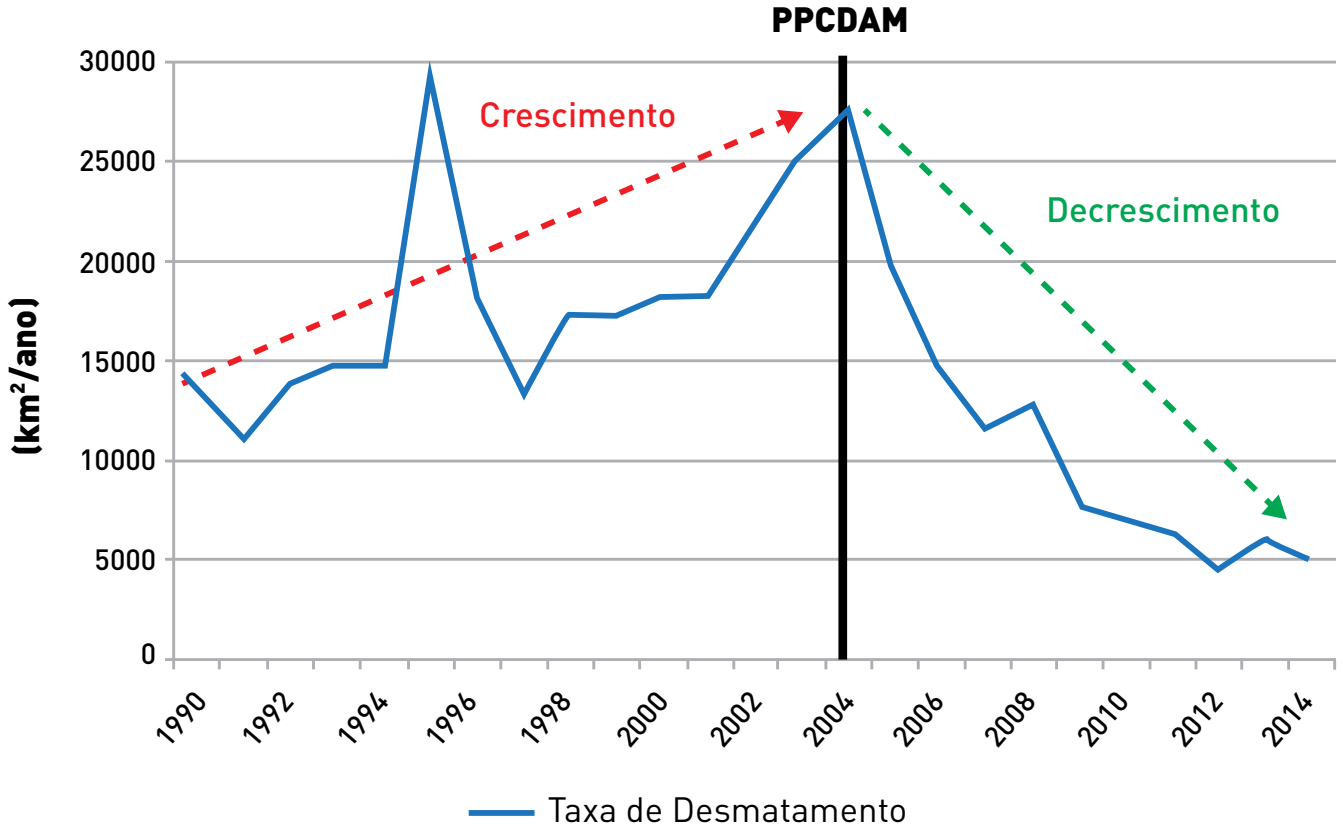
JOSÉ EUSTÁQUIO RIBEIRO VIEIRA FILHO

Técnico de planejamento e pesquisa da Diretoria de Estudos Regionais, Urbanos e Ambientais (Dirur) do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA).
E-mail: jose.vieira@ipea.gov.br

Em relação à soja e ao milho, entre 1990 e 2014, a expansão se deu do Sul na direção do Centro-Oeste com crescimento recente no MATOPIBA. Quanto à produção de algodão, verificou-se uma reestruturação produtiva significativa, concentrando-se no Centro-Oeste (65,7%) e no MATOPIBA (30,8%). A tecnologia de sementes geneticamente modificadas cresceu em várias regiões brasileiras, incluindo a soja, desde 2002, o algodão, de 2004 em diante, e o milho, a partir de 2008. Quanto à cana de açúcar, o Sudeste foi a principal região produtora, tendo São Paulo com mais da metade da produção nacional. A produção nordestina de cana perdeu espaço para a produção mecanizada do Centro-Oeste. O estado de Minas Gerais foi responsável por grande parte da produção de café, tendo o Sudeste uma participação produtiva de mais de 80%. Na atividade pecuária, a bovinocultura expandiu-se do Mato Grosso do Sul para Goiás, Mato Grosso e Pará, enquanto se verificou uma intensificação produtiva da suinocultura e da avicultura nas regiões Sul e Sudeste do País.

A expansão da agropecuária no Mato Grosso e no Pará representou uma ameaça ao desmatamento da Floresta Amazônica de 1990 até meados da década de 2000. Todavia, com a pressão da sociedade civil organizada junto ao setor público, os indicadores de desmatamentos foram declinantes após a criação do Plano de Prevenção e Controle do Desmatamento na Amazônia Legal (PPCDAM), em 2004. A maior fiscalização do poder público associada à pressão da sociedade (moratória da soja e ações para responsabilizar a cadeia produtora de carnes na gestão ambiental das propriedades rurais) foi essencial para o ponto de inflexão, o qual pode ser visto pela Figura 1.

FIGURA 1 - TAXAS ANUAIS DO DESMATAMENTO DA AMAZÔNIA LEGAL DE 1990 A 2014.



Fonte: Elaboração própria, conforme INPE (2015).

Embora haja expansão da fronteira agropecuária no Brasil Central, os desafios ainda são enormes em termos da construção da infraestrutura logística para escoamento da produção nacional. O aumento da produtividade (que também é afetada pela infraestrutura logística) é fundamental para reduzir a pressão sobre os recursos naturais, preservar o meio ambiente e manter o desenvolvimento do agronegócio no cerrado brasileiro. O Programa de Investimento em Logística (rodovias, ferrovias e portos) do governo federal de 2015 destinou recursos da ordem de R$ 189,9 bilhões para minimizar os desafios estruturais do sistema.

A previsão de investimento em infraestrutura logística é bastante favorável ao agronegócio. Não obstante, grande parte dos projetos dificilmente sairá do papel. Este é o caso da transposição do território brasileiro pela ferrovia Bioceânica. O custo de oportunidade deste projeto é enorme comparado a outros trechos mais essenciais, o que é o caso da ferrovia Norte-Sul e do trecho Lucas do Rio Verde até Miritituba. Nota-se que os principais gargalos logísticos se encontram na interposição da produção agropecuária na região central do País com a deficiente malha rodoviária e ferroviária, bem como com os estrangulamentos nas regiões portuárias do Sul e do Sudeste que atendem às exportações.

Num cenário de ajuste fiscal da economia, para integrar os modais rodoviários e ferroviários, é importante dotar o Centro-Oeste com rodovias duplicadas e de boa qualidade de uso, o que ainda não é realidade, bem como diversificar a malha ferroviária por novas rotas. A melhoria portuária nas regiões Norte e Nordeste diminuiriam os pontos de estrangulamentos nos portos das regiões Sudeste e Sul, que concentram mais da metade das exportações brasileiras do agronegócio. Se o escoamento da produção fosse viabilizado pelos portos do Norte e do Nordeste, seria possível reduzir, consequentemente, o custo de produção pela metade, o que diretamente influenciaria nos ganhos de eficiência. Não há dúvidas que o fomento da infraestrutura logística do agronegócio é essencial para estimular o desenvolvimento econômico brasileiro, bem como dos bordos regionais do Norte e do Nordeste. O agronegócio é o setor que pode mais contribuir com o meio ambiente, mas é necessário um melhor planejamento das ações que ampliem a eficiência e a produtividade.

ECONOMISTAS ELEGEM SEUS REPRESENTANTES PELA INTERNET

Por Júlio Poloni

Neste ano de 2015 os economistas de 20 estados e do Distrito Federal elegeram os conselheiros e delegados dos Conselhos Regionais de Economia (Corecons) pela internet. É a primeira vez em que as eleições acontecem em ambiente virtual, o que representa um marco na história do Sistema Cofecon/Corecons. O novo método garante maior segurança e torna o processo mais democrático e legítimo, fortalecendo a representatividade da categoria.

A mudança foi idealizada pela Comissão de Planejamento Estratégico do Conselho Federal de Economia (Cofecon), que pretendia modernizar e dar mais transparência às eleições do Sistema. Para possibilitar o desenvolvimento do novo modelo foi criado um grupo de trabalho que ficou responsável pela operacionalização. A equipe foi formada pelos conselheiros federais Jin Whan Oh (coordenador do grupo), Paulo Ponzini e Róridan Duarte. Este último acabou substituído, devido a outros compromissos profissionais, pelo coordenador da Comissão de Política Econômica do Cofecon, Fábio Silva.

O novo sistema democratiza a votação ao ampliar a possibilidade de participação dos economistas brasileiros. Esta é a avaliação de Paulo Ponzini, que considera o modelo eletrônico mais igualitário e prático. “Para o eleitor é muito mais fácil. Ele não precisa se deslocar. Não gasta tempo. Pode votar rapidamente e de qualquer lugar que tenha conectividade”, destaca.

Além de aprimorar e modernizar as eleições em si, Fábio Silva, ressalta que a inovação do processo agrega outro importante legado: a atualização cadastral dos economistas. “Este é um ganho permanente para o Sistema Cofecon/Corecons”, pontua.

Os conselheiros federais Luiz Alberto Machado e Fábio Silva, representantes da Comissão Eleitoral, ao lado do presidente e do vice-presidente do Cofecon, Paulo Dantas da Costa e Júlio Miragaya.

O processo eleitoral foi monitorado por auditor externo, o que garantiu a legitimidade

O procedimento eleitoral tem uma modelagem de ponta em termos tecnológicos, também utilizado por outros sistemas de órgãos profissionais. O modelo foi desenvolvido pela companhia espanhola Sctyl Innovating Democracy, referência global em inovação, e ainda contou com uma auditoria externa para garantir a segurança do processo.

Para que o sistema eleitoral eletrônico tenha sucesso, é preciso agregar segurança e transparência. A preservação do sigilo do voto, a igualdade de expressão das opiniões, o livre e fácil acesso de todos os economistas registrados são alguns quesitos fundamentais do modelo, segundo a gerente de Projetos e Operações da Sctyl Innovating Democracy, Lya Lins.

Por mais seguro que seja o sistema, é indispensável que seja feita uma auditoria que legitime todo o processo. Nas eleições do Sistema Cofecon/Corecons, esse papel coube à empresa The Perfect Link. O CEO Fernando Barreira, perito forense computacional e especialista em direito digital, explica que a auditoria do pleito acontece desde a fase do planejamento até a posse dos candidatos eleitos. A empresa analisa os procedimentos, estabelece diagnósticos, propõe adequações e acompanha todos os processos da eleição.

As eleições eletrônicas do Sistema Cofecon/Corecons ocorreram nos dias 29 e 30 de outubro e contaram com 3.041 votantes. Representantes das comissões eleitorais dos estados participantes estiveram na cerimônia de encerramento das eleições para acompanhar a apuração dos votos.

O evento, que aconteceu na sede do Cofecon, em Brasília, contou com a presença do coordenador substituto do Grupo de Trabalho eleitoral, Luiz Alberto Machado, que agradeceu a toda equipe envolvida no processo. Machado também enalteceu o novo modelo. Segundo ele, o processo eleitoral é agora mais sólido e confiável. “A maior participação dos economistas, que o sistema eleitoral eletrônico deverá proporcionar com o passar do tempo, torna o processo mais legítimo. Isso dá mais força à categoria”, observa.

O presidente do Cofecon, Paulo Dantas da Costa, também prestigiou a apuração e comemorou o sucesso da primeira edição do voto eletrônico do Sistema. “Não há outro modelo que ofereça mais lisura e segurança ao processo eleitoral do que este que foi implementado”, elogiou. Para as próximas eleições, Dantas espera participação ainda maior dos Conselhos Regionais e dos economistas do Brasil.

Os economistas de Cláudia Almeida Santos, Emerson Almeida do Nascimento e Júlio César Custódio Barros, registrados no Corecon-SE.

OS ECONOMISTAS E SUAS DIVERGÊNCIAS

A polarização do debate político no Brasil tem potencializado confusões, estranhamentos e rejeições. Coxinhas e Petralhas se enfrentam com tamanha hostilidade que levam todos a se perguntar de onde vêm posições tão inconciliáveis. Certamente que a grande maioria nem chega a ter alguma consciência de suas próprias motivações. São valores, traços de personalidade e fatores emocionais que terminam por determinar essas posições. Em todo caso, o que elas repercutiriam em termos de doutrinas políticas? Melhor que a classificação direita e esquerda seria identificar quatro campos – conservadores, liberais, socialdemocratas e socialistas.[1] Os conservadores, em geral muito ligados a normas religiosas; os liberais, priorizando a liberdade individual; os socialdemocratas, combatendo a desigualdade de oportunidades; e os socialistas, lutando pela superação do capitalismo.

Importa ressaltar que se trata de doutrinas políticas, não tendo correspondência tão direta com as doutrinas econômicas. Apenas os socialistas estariam vinculados basicamente aos economistas marxistas, ambos com representatividade no debate público cada vez menor, sobretudo desde a queda do Muro de Berlim. Os Conservadores tendem a compor com os economistas neoclássicos, mas podem, em muitas circunstâncias, defender uma intervenção forte do estado na economia. Os liberais parecem sempre alinhados aos economistas neoclássicos, mas o próprio Keynes se apresentava como um liberal e foi considerado por muitos como "o último dos liberais clássicos ingleses". Na verdade, os liberais em termos políticos muitas vezes apoiam intervenções do Estado na economia muito maiores de que seriam toleradas pelos economistas neoclássicos. Nesse sentido, os liberais norte-americanos em geral apoiam o Partido Democrata, que tem sido muito mais keynesiano que o Partido Republicano. Os socialdemocratas, por sua vez, teriam maior afinidade com os economistas keynesianos, embora vários economistas neoclássicos venham a ser politicamente socialdemocratas, apoiando medidas para redução da desigualdade de oportunidades.

1. Esses quatro termos são utilizados com vários sentidos. Neste artigo, chamamos de socialistas apenas os que apoiam a socialização dos meios de produção. Nos demais sentidos, identificamos como socialdemocratas. Chamamos liberais apenas aos adeptos em termos políticos. O liberalismo econômico e o neoliberalismo, estamos considerando correntes da economia neoclássica.

FERNANDO DE AQUINO FONSECA NETO

Doutor em economia pela Universidade de Brasília (UnB), coordenador do Departamento Econômico do Banco Central no Recife e vice-presidente do Conselho Regional de Economia de Pernambuco (Corecon-PE).

Enfim, não seria tão simples associar doutrinas políticas com doutrinas econômicas. Em relação apenas aos economistas, marxistas, neoclássicos e keynesianos,[1] antes de terem abordagens alternativas sobre o funcionamento da economia capitalista, mantêm visões do mundo econômico resultantes de hipóteses sobre o comportamento padrão que prepondera entre os agentes.

Para os marxistas, o problema maior da economia capitalista seria a propriedade privada dos meios de produção. Tal circunstância, ao lado da hipótese de que apenas o trabalho cria valor, levaria sempre à apropriação, pelos capitalistas, de parte do valor gerado pelos trabalhadores. Assim, o comportamento dos agentes econômicos seria determinado pela classe social a que pertence. O capitalista teria que extrair toda mais-valia possibilitada pelas condições objetivas prevalecentes. Um capitalista que, por benevolência, humanitarismo ou qualquer outra razão, não assuma esse papel, seria engolido pelos demais capitalistas. No caso do trabalhador, resta vender sua força de trabalho no mercado e lutar pela abolição da propriedade privada dos meios de produção. Nesse contexto, até mesmo transgressões, crimes e violência por parte dos trabalhadores, desempregados e excluídos são considerados, por muitos socialistas, como uma reação às injustiças que sofrem. Por isso, devem ser tratados pelo Estado com bastante tolerância, uma vez que, antes de tudo, esses agentes seriam vítimas do sistema capitalista.

Para os neoclássicos, o principal problema econômico seria a escassez. Os consumidores, no livre mercado, sinalizariam continuamente os bens e serviços que estariam proporcionando-lhes maior bem-estar, ao expandirem as quantidades demandadas. Com isso, os seus preços se elevariam indicando que sua produção estaria conferindo retornos maiores, o que incentivaria a elevação do suprimento dessas mercadorias específicas. Assim, na busca do auto interesse, as decisões descentralizadas seriam conciliadas da forma mais eficiente por meio do livre mercado. Os agentes econômi-

1. Também esses três termos são empregados com vários sentidos. Estamos chamando de marxistas os que defendem a socialização dos meios de produção; de neoclássicos os que pertencem ao chamado mainstream, abrangendo economistas liberais, neoliberais e novos keynesianos; e de keynesianos os integrantes das diversas correntes pós-keynesianas.

cos sabem o que querem e a melhor forma de conseguir com os meios que dispõem. Não há como burocratas iluminados fazerem melhor do que garantir a liberdade de escolha ao consumidor, de iniciativa ao produtor, os direitos de propriedade e os contratos. Em tal contexto, como imaginar que recursos possam permanecer ociosos se eles forem escassos? Que sentido teria os empreendedores não utilizarem tais recursos para agregar valor atendendo às ilimitadas necessidades e desejos humanos?

Alguns neoclássicos chegam a ser preocupar em distribuir oportunidades, desde que com políticas horizontais, como empregar recursos públicos na educação. Políticas públicas verticais seriam totalmente desnecessárias, dado que o mercado alocará automaticamente os recursos da forma mais eficiente. Políticos e burocratas iluminados fatalmente alocarão os recursos escolhendo vencedores por critérios de maximização de votos e de riqueza pessoal, pois o modus operandi do homo politicus e do homo burocraticus não seria essencialmente diferente do homo economicus.

Melhor que a classificação direita e esquerda seria identificar quatro campos – conservadores, liberais, socialdemocratas e socialistas

Para os keynesianos, o principal problema na economia capitalista seria a incerteza. No mundo neoclássico o sistema econômico é ergódigo e o tempo lógico, de modo que os frequentes choques, de várias intensidades não alteram a estrutura do sistema, que permanece a mesma antes a após a reação dos agentes. Os keynesianos introduzem a possibilidade de choques alterarem preferências, riscos, tecnologias, normas, relações com outras economias e outros parâmetros do sistema, considerando ainda o tempo como histórico. Tais alterações introduzem uma incerteza que passa a ser crucial na análise da economia. Entre o momento em que o investimento é decidido e o que começará a operar muita coisa pode acontecer. Choques imprevisíveis desfavoráveis podem arruinar os resultados do projeto.

Assim, em função da intensa incerteza do ambiente econômico, o comportamento preponderante deixa de ser o de otimizador racional individual para o chamado comportamento convencional, de seguidor de modas. No mesmo sentido, o principal desafio econômico deixa de ser a escassez para ser o de fazer o investidor abrir a carteira. Portanto, políticas horizontais, como a de investimento em capital humano, não seriam mais suficientes, ainda que necessárias. E mesmo que políticos e burocratas gerem alocação de

recursos menos eficientes que o livre mercado e possam promover desvios desses recursos com critérios e finalidade inadequados, os keynesianos não creem em alternativas, para níveis satisfatórios de investimentos, a políticas públicas ativas e verticais, tanto de incentivos, tais como fiscais, creditícios e alfandegários, quanto de geração de externalidades, com investimentos em infraestrutura e em pesquisa e desenvolvimento apoiados pelo Estado.

Essas seriam as divergências mais profundas entre os economistas, decorrentes de visões divergentes acerca do comportamento dos agentes econômicos. Ainda se podem mencionar divergências internas ao mundo neoclássico, como as levantadas pelos novos-keynesianos, que postulam a relevância da rigidez de curto prazo dos preços, ultimamente relacionada ao custo de obtenção e processamento de informações. Outra divergência, relacionada às hipóteses de expectativas racionais e agente representativo, é a hipótese de agentes heterogêneos, onde os racionais interagem com os exuberantes – uma espécie de agente bipolar que exagera no otimismo e no pessimismo. Com isso, o mundo neoclássico passou a relativizar a racionalidade substantiva dos agentes, aumentando a aderência à realidade de seus modelos abstratos e facilitando a explicação de fenômenos importantes, como a formação de bolhas.

Artigo
**Júlio Paschoal
e Teresinha Silva**

ECONOMIA SOLID`RIA NO CONTEXTO DAS CI°NCIAS ECONÔMICAS

No século XXI estão surgindo padrões inovadores de desenvolvimento, com foco nas pessoas e no desenvolvimento local, levando à reflexão sobre um novo projeto de sociedade, baseado na gestão coletiva, caminhando paralelamente a uma economia de mercado. Esses novos conceitos econômicos estão sendo, gradualmente, inseridos no campo da Ciência Econômica, ampliando o seu olhar para a inserção coletiva e integrada dos agentes econômicos na produção, comercialização, distribuição e consumo de bens e serviços em um ambiente de escassez.

No modo de produção capitalista, hegemônico no mundo globalizado, as relações produtivas têm na sua essência o imperialismo, o individualismo, a propriedade privada dos meios de produção e a concorrência. As economias de mercado movem-se em busca de aumentar a acumulação de capital, trazendo em seu bojo a concentração de recursos e fatores de produção, em escala global, aprofundando assim as desigualdades sociais e regionais.

O capital tem uma relação dialética com o desenvolvimento, ao mesmo tempo em que cresce, acumula, desagrega os territórios, ampliando assim as disparidades regionais socioeconômicas e, consequentemente, levando boa parte da população para a linha de pobreza. Neste contexto, podemos visualizar nas contradições do capital, o crescimento da Economia Solidária, representada pela luta dos agentes econômicos pela sobrevivência num mercado capitalista, através da autogestão solidária. Segundo GAIGER[1], essas iniciativas representariam uma opção efetiva para os segmentos sociais de baixa renda, fortemente atingidos pelo quadro de desocupação estrutural e pelo empobrecimento.

1. GAIGER, L. I. G. A economia solidária diante do modo de produção capitalista.pdf

JULIO PASCHOAL

Mestre em Desenvolvimento Econômico pela Universidade Federal de Uberlândia (UFU - MG), professor titular da Cadeira de Macroeconomia da Universidade Estadual de Goiás (UEG) e superintendente de Gestão, Planejamento e Finanças da Secretaria Cidadã.

TERESINHA DE JESUS FERREIRA DA SILVA

Mestre em Desenvolvimento e Meio Ambiente pela Universidade Federal do Piauí (UFPI), assessora técnica da Secretaria de Estado de Planejamento do Piauí. Presidente do Conselho Regional de Economia do Piauí.

Conceitualmente, Economia Solidária caracteriza-se pela produção e comercialização de mercadorias, através do trabalho associado, a fim de satisfazer as necessidades humanas, apresentando-se, muitas vezes, como formas alternativas de regulação do produto social. Refere-se a um modo específico de organização de atividades econômicas que se caracteriza pela autogestão de cada empreendimento e pela igualdade entre os seus membros. É uma forma de produção, consumo e distribuição de riqueza, centrada na valorização do ser humano e na solidariedade, agindo como protesto a tantas desigualdades. (SINGER apud Lima 2014)[2]

A questão da desigualdade social coloca-se como um contrassenso da própria Ciência Econômica, cuja essência está em oferecer farto cabedal teórico e ferramentas para a construção de políticas públicas que venham atenuá-las. O cerne das ações daqueles que dela fazem uso deveria ser em princípio, o bem-estar social e depois os ganhos dos agentes econômicos, o que não acontece de forma igualitária.

Nos manuais de economia, ganharam destaque as políticas: monetária, cambial e fiscal, em ambientes ortodoxos e/ou heterodoxos, objetivando, primeiramente, crescer a riqueza, a receita pública, o nível de emprego, o produto per capita, o nível de renda, a atividade industrial, comercial e o controle da inflação, deixando o desenvolvimento como o subproduto desse processo.

Mas a Ciência Econômica tem um desafio: precisa avançar em estudo de empreendimentos econômicos baseados na autogestão, necessária para fortalecer a implementação de políticas voltadas para as inclusões econômica e social. Em assim procedendo, haverá crescimento do produto agregado, do produto per capita, da remuneração média e da apropriação de receita pública por parte de Municípios e Estados, favorecendo assim, melhores condições de vida à população e promovendo o que se chama de inclusão social.

2. Fonte: Projeto de extensão Economista Solidário da Universidade Federal do Piauí elaborado pelo economista Solimar Oliveira lima.

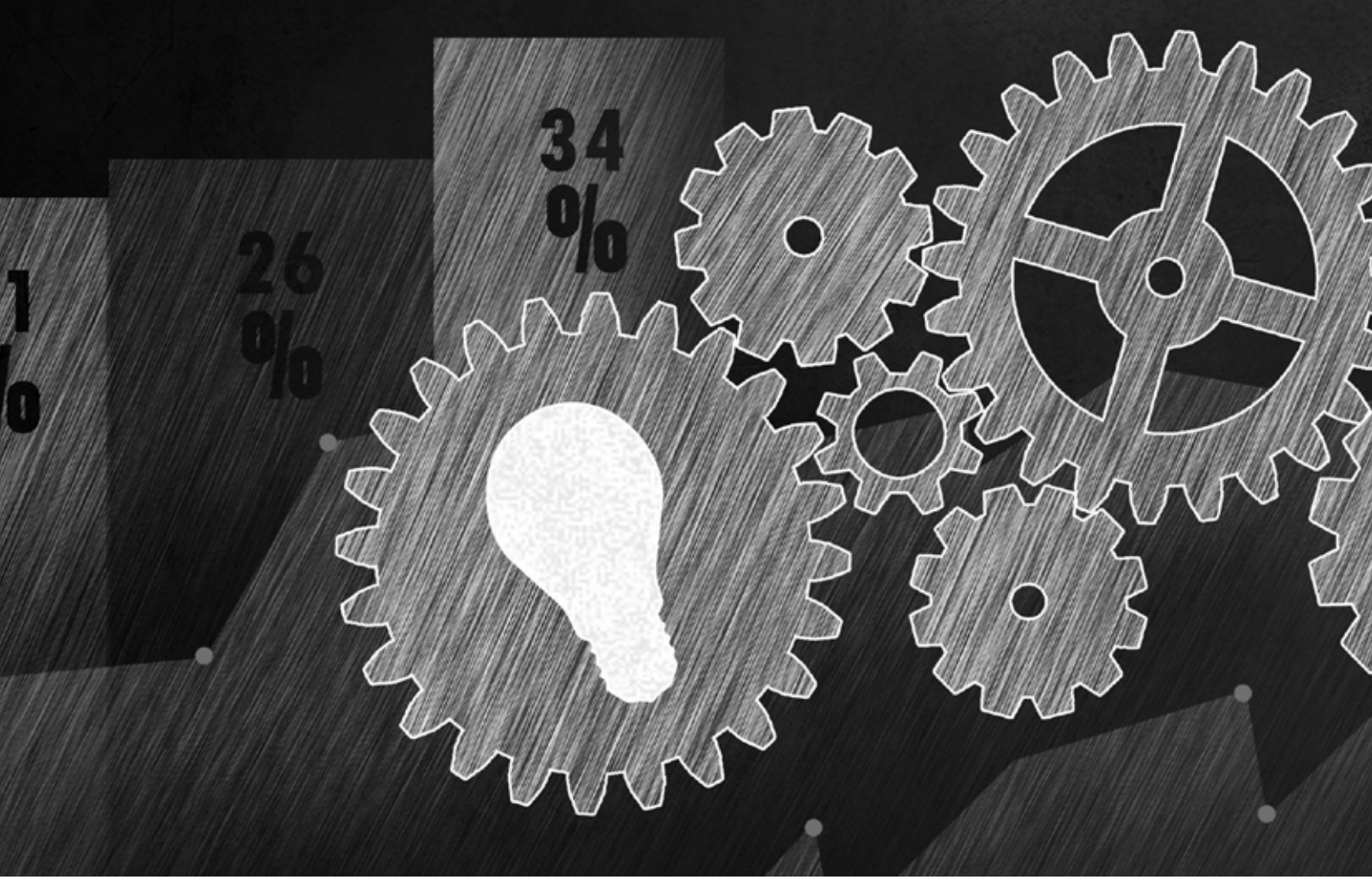
Projeto Lagoas Digitais levou informações sobre Tecnologia da Informação e Comunicação.

Segundo Manoela Saul (2015)[3], a economia solidária caminha em uma linha tênue entre a utopia e o concreto. A utopia assenta-se na vontade, no sonho, no desejo de acontecer, enquanto que o concreto assenta-se na ação empregada para materializar o sonho, a esperança de dias melhores, onde o "ter" passará a se subordinar ao "ser", deixando com isso a sociedade mais homogênea e menos desigual. Essa utopia aponta para uma nova lógica de desenvolvimento sustentável com geração de trabalho e distribuição de renda, mediante um crescimento econômico com proteção dos ecossistemas.

A Ciência Econômica não só pode como também deve desenvolver conteúdos que deem sustentação a ações que possam reduzir as diferenças, atualmente, existentes. De forma prática, ações baseadas na organização de pessoas, comunidades e associações para produzirem em conjunto. Em um segundo momento, partirem para a criação de cooperativas que abram portas e/ou mercados para os produtos provenientes dessas organizações. Espera-se, no médio e longo prazo, ampliar os níveis de ofertas de bens e serviços, garantindo renda sustentável e menores desequilíbrios entre as forças de mercado, levando a economia, também, a vencer processos inflacionários crônicos e desequilíbrio de toda ordem.

Diante deste contexto virtuoso de proliferação de negócios da economia solidária e criativa, parafraseando "Schumpeter", abre-se uma janela de oportunidade no mercado de trabalho dos economistas. Portanto os economistas têm um grande desafio ou, seja, inserir o cabedal teórico desenvolvido

3. Manoela Saul, palestrante do XXI Congresso Brasileiro de Economia, realizado em Curitiba nos dias 09 a 11 de setembro.



quanto que os 236 (duzentos e trinta e seis) municípios restantes contribuem com apenas 35%, reforçando o caráter de concentração próprio do sistema capitalista. Portanto, a Economia Solidária se apoiada, poderá contribuir de maneira efetiva para um novo processo de desenvolvimento econômico no estado.

No Piauí, a Economia Solidária e Criativa se transformou em Política de Estado. Institucionalmente está organizada através de um Conselho Estadual de Economia Solidária e Fóruns Estadual e Municipal. No Estado, a Lei 6.057, instituiu a Política Estadual de Fomento à Economia Solidária, onde delega à Secretaria de Estado de Trabalho e Empreendedorismo a responsabilidade de implementar as ações por meio do sistema estadual, diretamente ou através de convênios.

O Estado incentivará, apoiará e promoverá pesquisas, desenvolvimento e transferência de tecnologias adequadas às necessidades dos empreendimentos, em parceria com a Secretaria da Assistência Social e Cidadania (SASC) e a Secretaria de Estado de Planejamento (SEPLAN). Dentre as ações em andamento, vale ressaltar, o Programa Qualificação, Trabalho e Renda, onde merece destaque o Projeto Pró Catadores que, metodologicamente, é um Centro de Incubação para reciclagem de resíduos sólidos.

Em Teresina foi criada, em 2012 a Secretaria Municipal da Economia Solidária, cuja missão é desenvolver o sistema municipal, no contexto das atividades econômicas, sendo suas principais funções: estimular a transformação de capital intelectual e conhecimento em geração de trabalho e renda, elaborar programas, desenvolver modelo de autogestão e fomentar as incubadoras tecnológicas.

No município de Teresina, as atividades desenvolvidas, no âmbito da economia solidária, envolvem ações na área de produção, comercialização e microcrédito. São mais de 6.000 empreendimentos assistidos, gerando mais de 20 mil empregos diretos e indiretos. Os segmentos beneficiados estão nas áreas de incubação (centro de produção), agricultura (hortas comunitárias),

comércio (Shopping da Cidade), floricultura (Shopping Natureza), cerâmica (Polo Cerâmico do Poty Velho), microcrédito (Banco Popular), grupos associativos diversos e ações na área de Tecnologia da Informação (coworking solidário e Projeto Lagoas Digitais).

A Universidade Federal do Piauí - UFPI, já está trabalhando na área da Economia Solidária, desde 2012. Encontra-se em andamento projeto de extensão "Economistas Solidários--Piauí", originado no estado do Amazonas, coordenado pela UFPI, através do Departamento de Economia- DECON em parceria com o Conselho Regional de Economia e a Secretaria Municipal da Economia Solidária.

O projeto Economistas Solidários[4] veio ao encontro das ações já desenvolvidas na academia por pesquisadores do DECON, tendo como referência o programa de extensão PROFAES (Programa de Formação e Assessoria em Economia Solidaria). O produto das ações do PROFAES foi o Mapeamento de Empreendimentos Econômicos Solidários do Piauí-2013, em parceria com a Secretaria Nacional de Economia Solidária-SENAES e a edição do livro "Trabalho e autogestão – O peixe e a rede: educação em economia solidária na universidade pública", publicado pela EDUFPI, em 2013. Esse trabalho contribui com a disseminação do tema na graduação e na pós-graduação, contribuindo para produção de conhecimento em monografias, dissertações e teses, além de pesquisas de iniciação científica importantes para o avanço do conhecimento e da técnica no campo das Ciências Econômicas.

Concluindo, a economia solidária apresenta uma capacidade de diálogo, multidisciplinar, ou seja, vários olhares diferentes com objetivos comuns, voltados para o desenvolvimento endógeno. As Ciências Econômicas têm muito a contribuir, procurando a aproximação da teoria com a prática, assumindo o seu papel no campo da autogestão de empreendimentos, cooperando sobremaneira para um país desenvolvido, mais justo.

4. Projeto elaborado pelo Economista Solimar Oliveira do Departamento de Economia da UFPI.

CONGRESSO BRASILEIRO DE ECONOMIA DISCUTE A RIQUEZA

Por Júlio Poloni

Entre os dias 9 e 11 de setembro de 2015 o Conselho Regional de Economia do Paraná (Corecon-PR) e o Conselho Federal de Economia (Cofecon) promoveram o XXI Congresso Brasileiro de Economia (CBE), em Curitiba. O evento, considerado o mais importante do segmento no País, atraiu economistas, autoridades, empresários e estudantes de todas as regiões do Brasil para debater "A Apropriação e a Distribuição da Riqueza – Desafios para o século XXI".

Esta foi a segunda vez que a capital paranaense sediou o evento. Na primeira, em 1983, o Congresso ainda estava em sua 5ª edição. O presidente do Corecon-PR, Sérgio Guimarães Hardy, explica como foi para o Conselho organizar um evento de tamanha magnitude. "Sediar o Congresso foi um grande desafio que abraçamos e fizemos o melhor ao nosso alcance. A medida que conseguíamos vencer etapas, o trabalho se tornava, em sentimento da equipe organizadora, mais exigente, mas também mais prazeroso. Tivemos o apoio de diversas instituições e fomos prestigiados pela prefeitura de Curitiba. Organizar o CBE representou um avanço para o Conselho como instituição. A nós, economistas do Paraná, um privilégio por podermos fazer parte de um capítulo tão importante da história da nossa categoria", detalha.

O CBE é realizado a cada dois anos pelos conselhos Federal e Regionais de Economia. O objetivo é estimular a apresentação de análises, alternativas e perspectivas de solução para importantes questões que influenciam no bem-estar de toda a sociedade. O Congresso visa, também, promover a valorização, atualização e integração dos profissionais de economia de todo o País, bem como de estudantes e profissionais de outras áreas, para a geração de ideias que contribuam com inovações capazes de melhorar a qualidade de vida das atuais e futuras gerações.

A abertura do Congresso contou com a presença de aproximadamente 800 pessoas. Em discurso, o presidente do Cofecon, Paulo Dantas da Costa, ressaltou a importância de ambientes como o CBE para a discussão de assuntos tão pertinentes como o tema central do evento. "Esta é uma oportunidade para os economistas brasileiros discutirem a questão da riqueza na sua conceituação mais elástica, desde a que se expressa por vultosas acumulações econômicas até a mais insignificante, que se manifesta na forma de miséria de populações. Com isso, ficamos inseridos num contexto de elevado conteúdo acadêmico, considerando a natureza do que vem sendo discutido atualmente por expressivos economistas pelo mundo", avalia. Paulo Dantas ainda falou sobre a Taxa Tobin e informou a categoria sobre o andamento do Projeto de Lei do Senado 658/07, que busca atualizar a legislação profissional do economista.

Ainda durante o encontro inaugural do CBE, os participantes presenciaram um momento de homenagens. Houve a cerimônia de entrega do prêmio Destaque Econômico, que reconhece instituições que contribuíram com a economia em três diferentes categorias: Academia, Desempenho Técnico e Mídia. Os premiados foram, respectivamente, o Instituto de Economia da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) e o jornal Valor Econômico. Além do prêmio Destaque Econômico, outra honraria foi concedida na ocasião: Personalidade Econômica, que contemplou o economista Eduardo Giannetti da Fonseca. Além das premiações, ocorreu ainda uma homenagem especial ao economista João Paulo de Almeida Magalhães.

A noite de abertura foi abrilhantada também pela cerimônia de entrega do Prêmio Brasil de Economia (PBE), que está em sua 21ª edição. Organizado anualmente pelo Cofecon, o PBE tem o propósito de estimular a reflexão crítica sobre a economia como ramo de conhecimento, primando por seu caráter aplicado. Os economistas e estudantes da área concorreram em cinco categorias: monografias de graduação, dissertações de mestrado, teses de doutorado, artigos técnicos/científicos e livros de economia. Paulo Victor Berri Wilhelm (monografia), Samuel Costa Peres (dissertação), Isabel Pessoa de Arruda Raposo (tese), Bruno Martarello De Conti e Daniela Magalhães Prates (artigo) e Luiz Carlos de Santana Ribeiro (livro) foram os condecorados. Os prêmios foram entregues pelo presidente do Cofecon, Paulo Dantas da Costa, e pelo professor Reinaldo Gonçalves, representando a comissão julgadora.

O momento mais aguardado da primeira noite foi a palestra magna do CBE, proferida pelo economista Otaviano Canuto, diretor executivo do Fundo Monetário Internacional

O economista Otaviano Canuto ministrou a palestra magna.

Economistas e estudantes de Economia foram homenageados no evento.

(FMI). O palestrante falou sobre o momento vivido pelo Brasil e os desafios que tem a superar. "A política social brasileira é um exemplo para o mundo. Mas, no geral, o Estado brasileiro concentra renda", afirmou. Canuto apontou para a queda do PIB em 2015 como um problema de curto prazo e ressaltou a necessidade de um olhar econômico de longo prazo, para além das dificuldades temporárias do ajuste fiscal.

Diversas palestras de renomados especialistas do segmento econômico marcaram o segundo dia de Congresso. As exposições enriqueceram o debate e agregaram valor à discussão central do evento: a apropriação e a distribuição da riqueza no Brasil. Com pluralidade de opiniões e ideias bem alicerçadas, diversos assuntos fundamentais para o momento econômico do país foram discutidos.

A palestra do secretário municipal de Direitos Humanos e Cidadania de São Paulo, Eduardo Suplicy, sobre os 12 anos do programa Bolsa Família e a Renda Básica de Cidadania, foi um dos destaques do dia. "Se desejamos acabar com a pobreza absoluta e colaborar para a construção de uma sociedade mais igualitária e justa, então, junto a outros instrumentos, uma boa solução é a instituição de uma Renda Básica de Cidadania", declarou. A exposição do professor da Universidade Estadual de Campinas (Unicamp), Marcio Pochmann, sobre distribuição da riqueza, também esteve em evidência. "A renda gerada pelas forças de mercado tem tendência à concentração. Em breve os 1% mais ricos concentrarão mais riqueza que os demais 99%", alertou o professor.

Workshops também tiveram destaque no segundo dia do evento. Com o intuito de mostrar aos profissionais e estudantes, nichos de mercado que ainda necessitam ser explorados e os segmentos que mais precisam da ajuda dos economistas, os workshops abordaram temas