

Custo do trabalho cai pelo terceiro ano seguido

Por Estevão Taiar | De São Paulo



Castelar: "Até o fim de 2018 o cenário para o custo unitário segue confortável".

A trajetória de queda do custo unitário do trabalho (CUT) da indústria, que começou há aproximadamente dois anos, deve continuar em 2018. A tendência é que um crescimento maior da produtividade do que do rendimento do trabalhador seja responsável pelo recuo do CUT. Economistas divergem, no entanto, sobre o quanto isso pode ajudar no curto prazo.

"Até o fim de 2018 o cenário para o custo unitário com certeza segue confortável", diz Armando Castelar Pinheiro, pesquisador do Instituto Brasileiro de Economia da Fundação Getúlio Vargas (Ibre-FGV).

O CUT subiu de maneira praticamente ininterrupta entre 2010 e o fim de 2015, crescendo 30% (de 100 pontos para 130, em uma escala criada pelo Ibre-FGV). O cálculo é feito dividindo a massa salarial real da indústria de transformação pela

produção industrial, com base em dados da Confederação Nacional da Indústria (CNI) e do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

"Até a crise, os rendimentos cresciam acima da produtividade", diz Castelar. Segundo ele, o mercado de trabalho aquecido no começo da década puxava os salários para cima, enquanto a produtividade permanecia estagnada, o que levou a fortes aumentos do CUT. "Quem mais se prejudicava era a indústria. Os serviços são menos expostos à competição externa, enquanto a agricultura e a mineração são competitivos por outras razões."

Desde janeiro de 2016, essa alta do CUT vem sendo revertida, com queda de quase 15% (para 112 pontos). Esse recuo é decorrente principalmente do aumento da produtividade, que por sua vez pode ser explicado por uma combinação de fatores.

Durante a crise, por exemplo, algumas empresas optaram por manter "aquele trabalhador mais especializado" e mais produtivo, mesmo que não houvesse tanta demanda pelo trabalho dele, segundo Castelar. "Agora, com a produção subindo, esse funcionário volta a ser mais acionado."

Segundo Renato da Fonseca, gerente-executivo de pesquisa e

competitividade da CNI, houve também um efeito "comportamental" causado pela crise. "Com a recessão, as empresas e empregados se esforçam mais", para evitar falência, recuperação judicial ou demissão. "As companhias ainda estão mais focadas em reduzir custos do que em contratar novos trabalhadores", diz. "O emprego crescerá ao longo deste ano, mas com uma indústria melhor, mais produtiva, mais enxuta."

A própria estagnação da produtividade durante quase uma década, segundo Castelar, também abre espaço para uma alta mais forte agora, em uma espécie de efeito de recomposição.

O rendimento do trabalho é outro fator que deve ajudar a manter o custo unitário em patamares confortáveis para a indústria em prazos maiores. Ao contrário do que aconteceu no último ciclo de crescimento do Brasil, desta vez a queda do desemprego deve ser mais lenta, pressionando também de "maneira relativamente lenta" os salários, de acordo com Castelar. Ele calcula que o rendimento do trabalho terá alta em termos reais de 0,7% ao ano até 2020.

A divergência aparece quando os economistas analisam os benefícios que a queda do CUT pode trazer para a indústria. Nos cálculos do Ibre-FGV, apesar de variações





bruscas ao longo dos últimos dois anos, o CUT em dólares terminou 2016 e 2017 em patamar parecido com o do fim de 2015 (veja o gráfico). Para Fonseca, da CNI, isso anulou o recuo do CUT em reais. "Não podemos nos iludir, o que o câmbio traz, ele leva", afirma.

Já Castelar defende que a queda ajuda a indústria ao aumentar a rentabilidade e estimular o investimento, independentemente do câmbio. Na realidade brasileira atual, segundo ele, esse efeito é o mais importante do recuo. Mas, para Fonseca, tão importante quanto a variação em dólares no Brasil é a variação no exterior.

"A queda no Brasil é positiva por si só, mas, se ela foi maior nos demais países, as empresas de fora poderão reduzir seus preços mais do que as nacionais", diz, afirmando que um recuo maior em outros países prejudica a competição tanto no exterior quanto com os importados pelo Brasil. "É igual a uma corrida. Não adianta melhorarmos o nosso tempo, temos que melhorar mais do que o dos outros competidores."

Rafael Cagnin, economista do Instituto de Estudos para o Desenvolvimento Industrial (IEDI), concorda que o CUT "não é um

obstáculo" à recuperação no curto prazo. Mas, sem uma expansão dos investimentos, é improvável que ele não volte a subir em prazos maiores, segundo ele.

"O que me preocupa é que há tempos o Brasil é uma economia de baixo investimento", diz. Para ele, com a manutenção dos investimentos no atual patamar, o país terá cada vez menos capacidade de compensar eventuais altas de custos, como energéticas ou logísticas. "É próprio de uma economia de mercado arrefecer pressões de custo por meio de inovações. Investimento retira gargalo. Você gera uma produtividade maior para aquele trabalhador cujo custo continua em elevação."

Castelar também destaca a importância de avanços consistentes da produtividade. "O câmbio tem impactos relevantes a curto prazo, mas a médio prazo o que faz a diferença é a produtividade e o salário real", afirma. "A atual queda do custo unitário é bem-vinda, mas para ganharmos competitividade externa precisamos perseverar."

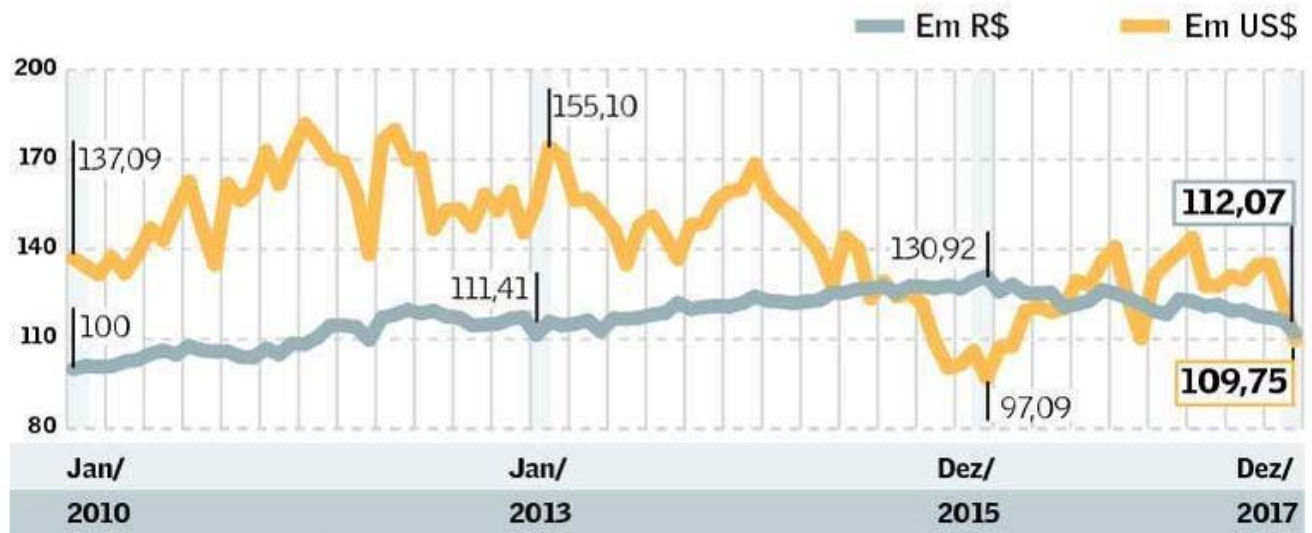
"Esse é o desafio do Brasil, investir em tecnologia e capacitação", diz Fonseca, da CNI. "Senão ficamos à mercê do câmbio."





Produção mais barata

Custo unitário do trabalho (CUT) da indústria em R\$ e US\$



Fontes: CNI e IBGE. Elaboração: Ibre-FGV

Infraero mudará concessões para cortar funcionários

Em novo modelo proposto, vencedores de licitação de aeroportos serão obrigados a incorporar a equipe do terminal que adquirirem

Anne Warth

O governo deve privatizar os aeroportos da Infraero seguindo o mesmo modelo usado nas distribuidoras da Eletrobrás, de licitação associada a um contrato de concessão para explorar serviço público. A principal característica desse tipo de privatização é manter os funcionários com o novo concessionário, o que reduz os gastos da União.

No modelo de concessão atual, o governo licita o direito de exploração, mas não o aeroporto em si. Por isso, os empregados têm a opção de migrar para a concessionária, permanecer na Infraero ou pedir transferência a outras estruturas do governo federal. A mudança está em estudo no Ministério do Planejamento e pode ser aplicada nos leilões dos Aeroportos de Curitiba, Manaus e Goiânia, disse o secretário de Coordenação e Governança das Empresas Estatais (SEST), Fernando Soares.

Esses três aeroportos têm a

vantagem de não exigir investimentos elevados. A ideia é vender entre 60% e 75% ao setor privado emanter uma parcela minoritária com a Infraero. A mudança visa a despertar mais interesse na iniciativa privada e gerardividendos à Infraero, de forma a sustentar a rede de aeroportos da estatal, como os da Amazônia Legal, por exemplo.

Por isso, o modelo não seria utilizado para Congonhas, que é uma fonte importante de receitas. O dinheiro da outorga seria utilizado principalmente para pagar despesas com a demissão dos funcionários. No modelo de concessão – usado para os Aeroportos de Guarulhos, Campinas, Brasília, Natal, Galeão, Confins, Fortaleza, Salvador, Porto Alegre e Florianópolis –, os ativos são administrados por empresas privadas, mas os empregados ficaram com a União.

“Temos um excedente muito grande de mão de obra na Infraero. Temos de resolver”, disse Soares.

Excesso de contingente.

A Infraero mantém permanentemente abertos planos de incentivo a demissões, transferências para

concessionárias e aposentadorias. A Infraero tem hoje 9.974 empregados; em 2014, eram 12.603. Com a mudança do modelo de privatização, a Infraero não teria de pagar outorga. Nas primeiras rodadas de concessão de aeroportos, a estatal ficou com 49% de participação, o que obrigou a empresa a fazer aportes e investimentos bilionários para acompanhar os desembolsos dos sócios privados.

O presidente do Sindicato Nacional dos Aeroportuários (Sina), Francisco Lemos, é contra a mudança. Argumenta que o governo quer fazer a venda a “preço de banana”. Lemos credita a quebra da Infraero à licitação dos aeroportos mais rentáveis à iniciativa privada. O sindicalista acredita que, em algum momento, os aeroportos serão devolvidos pelas concessionárias para a União.

Um acordo firmado entre o governo e os empregados da Infraero em 2011 garantiu estabilidade a todos os funcionários até 2020. “Não há no mundo um acordo com um período de estabilidade tão grande quanto o nosso”, disse Lemos. Por conta desse compromisso, 1,5 mil empregados da Infraero foram cedidos para outros órgãos





públicos, como Advocacia -Geral da União, Polícia Federal e Anvisa.

Empregado da Infraero desde 1996, o sindicalista trabalhava no Aeroporto de Guarulhos. Segundo ele, a experiência tem mostrado que os funcionários da Infraero não conseguem se adaptar ao trabalho nas concessionárias privadas. “Neste ano, a concessionária de Guarulhos mandou 170 funcionários embora, dos quais 140 eram da Infraero”, diz.

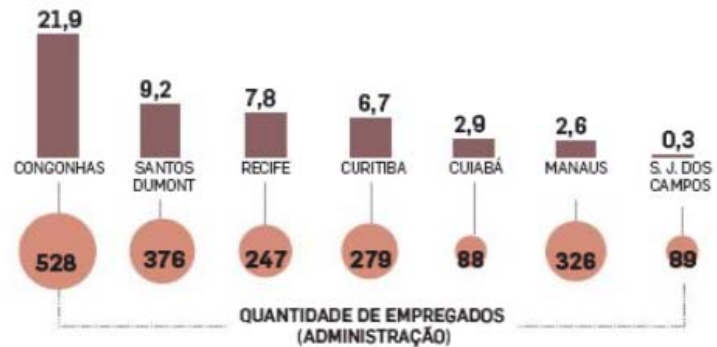
O salário inicial de um empregado da Infraero e de uma concessionária privada é semelhante, ficando, segundo ele, entre R\$ 1.750 e R\$ 2.000. Mas, na Infraero, os benefícios são maiores. Além disso, um funcionário com 20 anos de carreira pode ganhar de R\$8mil a R\$10mil na estatal, algo que dificilmente acontece no setor privado.

NÚMEROS DOS AEROPORTOS

Públicos

MOVIMENTAÇÃO ANUAL DE PASSAGEIROS

EM MILHÕES



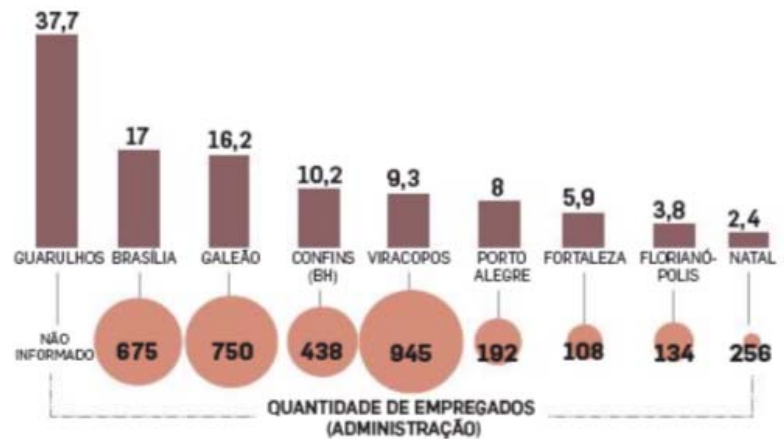
OBS.: DADOS DO AEROPORTO DE SALVADOR NÃO FORAM INFORMADOS

FONTES: INFRAERO E CONCESSIONÁRIAS

Concedidos

MOVIMENTAÇÃO ANUAL DE PASSAGEIROS

EM MILHÕES



INFOGRÁFICO/ESTADÃO

Governo busca modelo para vender fatia em terminais concedidos

Infraero espera captar R\$ 2 bi com participação remanescente nos aeroportos de Guarulhos, Brasília e Confins

O secretário de Aviação Civil (SAC), do Ministério dos Transportes, Dario Rais Lopes, disse que a pasta está concentrada em modelar a próxima rodada de concessões de aeroportos e vender as participações da Infraero em aeroportos já concedidos. Para ele, a transferência definitiva à iniciativa privada seria um risco. “Na minha avaliação, a privatização de aeroportos pode ser uma solução demorada e com riscos para a Infraero”, disse.

“Neste momento, não estamos focados em outras soluções que não sejam as duas frentes de trabalho: fazer com que a atual rodada ande e que as fatias da Infraero sejam vendidas.” A preocupação de Lopes é a possibilidade de que os dividendos gerados pela privatização não sejam suficientes para cobrir os gastos da empresa.

Nesse cenário, a Infraero se tornaria uma estatal dependente e

ficaria sujeita ao Orçamento da União e, conseqüentemente, a cortes orçamentários e ao teto de gastos. “Não há garantia de que os dividendos dos (aeroportos) privados possam cobrir o buraco público. Até agora, as contas feitas não tiveram como base os planos de negócio dos aeroportos”, disse Lopes.

“Além disso, como uma parte dos aeroportos vai permanecer pública, os funcionários demitidos podem voltar”, acrescentou. Ele destaca que já há decisões judiciais que apontam nesse sentido em outras estatais e até em empresas privadas que adquiriram ativos de massas falidas. Rodada. Na próxima rodada, 13 aeroportos no Nordeste, Sudeste e Centro-Oeste serão concedidos, entre eles Recife e Vitória.

A ideia é publicar o resultado dos estudos de viabilidade até hoje e, em seguida, preparar as audiências públicas. Outro foco da secretaria é vender as participações da Infraero nos aeroportos já concedidos – Guarulhos, Brasília e Confins. O Banco Nacional do

Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) deve ser contratado para avaliar a operação. Estudos da consultoria Roland Berger mostram que essas fatias valem de R\$1,2 bilhão a R\$ 2,6 bilhões.

A concessão dos Aeroportos de Guarulhos, Brasília, Campinas, Confins e Galeão obrigou a Infraero a fazer desembolsos de R\$ 4,5 bilhões desde 2011, disse Lopes. Desse total, R\$ 2,2 bilhões foram aplicados no Galeão e R\$ 300 milhões em Campinas, cujas participações não devem ser vendidas neste momento. Os demais receberam R\$ 2 bilhões.

“Se conseguimos vender pela média apontada pelos estudos de R\$ 2 bilhões, vamos recuperar o que colocamos e deixar de ter de aplicar mais”, afirmou o secretário. No lugar de privatizar os aeroportos separadamente, o Ministério dos Transportes defende a abertura de capital da Infraero. Nesse modelo, o governo venderia mais de 50% de toda a companhia ao setor privado. /A.W.

ANDREZA MATAIS E MARCELO
DE MORAIS

» **Fogo amigo.** De olho na presidência do BB, deputados começaram a espalhar que Paulo Rogério Caffarelli pode ser o novo presidente do BNDES. Ele avisa que está muito bem no banco.

» **Quem sabe?** Também cotado para o BNDES, o ministro Dyogo Oliveira (Planejamento) sinaliza não se importar em mudar de posição. O banco é subordinado à pasta de Dyogo, mas ele avalia que a experiência fecharia um ciclo na área econômica e financeira.

» **Bola toda.** Dyogo está forte também para a Fazenda.