



Número 26 Junho 2006
NOTA TÉCNICA

PODER REAL DE COMPRA DO SALÁRIO MÍNIMO

Poder real de compra do Salário Mínimo

Uma política de recuperação do poder aquisitivo do Salário Mínimo (SM) deve contemplar reajustes acima da inflação. Mantidos de forma regular e persistente durante determinado período de tempo, os aumentos reais devolvem ao salário mínimo o “status” de retribuição ao trabalho capaz de possibilitar a reprodução do trabalhador e de sua família, conforme preceito constitucional brasileiro.

É necessário lembrar, no entanto, que, em um mercado cuja qualificação profissional e a especialização são requisitos básicos de inserção, a reprodução da força de trabalho deve agregar elementos que vão além da garantia da sobrevivência física dessa mão-de-obra. Nesse sentido, os índices de preços que medem a inflação devem estar referidos a uma cesta de bens que procure refletir o que as pessoas consomem normal e regularmente. A atualização dessa cesta, a partir do conhecimento do orçamento familiar, deve, de um lado, incorporar novos bens que passam a fazer parte desse orçamento e, de outro, descartar bens que caíram em desuso, que não fazem mais parte do orçamento.

À medida que os hábitos e as necessidades das famílias se alteram ao longo do tempo, refletindo as mudanças na sociedade e em suas relações e que, simultaneamente, essas alterações sejam reconhecidas na cesta de consumo, por que não considerar correta uma política de recuperação do SM que, além de incorporar as variações do custo de vida, agrega aumento reais?

Ao se adotar uma política de recuperação do salário mínimo, uma questão muito importante que aparece na discussão é a velocidade e o tempo necessários para atingir a meta traçada. Entretanto, o próprio tempo pode ser encurtado. A recuperação pode ser obtida por sua correção e aumento real, por um lado, e por outro pela redução dos preços de alguns bens que compõem a cesta de consumo. Ambos os métodos se complementam. O resultado final é o encurtamento do tempo necessário para promover a recomposição do salário mínimo, sem causar as temidas pressões.

Alimentação, habitação, transporte urbano, saúde e educação, bens e serviços cujas elasticidades-preço e elasticidades-renda são muito baixas, podem ser objetos de políticas públicas que facilitem sua aquisição. O barateamento de seus preços promoveria, de imediato, aumento do bem estar das pessoas que se encontram nos estratos inferiores de

renda. Como sub-produto desse aumento real de renda, os setores que produzem bens-salário (produtos não-duráveis e semi-duráveis), compostos, em sua grande maioria, por pequenas e médias empresas nacionais, seriam beneficiadas, dinamizando-se com o aumento do emprego, eliminando ou pelo menos aliviando, de imediato, um dos constrangimentos ao aumento do SM, qual seja, a precarização do contrato de trabalho.

Alimentação

Os alimentos constituem o item de maior peso no orçamento das famílias de baixa renda. Ao longo do tempo, uma série de modificações foi introduzida na legislação para que se facilitasse o acesso das pessoas à alimentação. O Programa de Alimentação do Trabalhador – PAT, complementado com o fornecimento da Cesta Básica ou Vale-Supermercado, constituem dois marcos importantes nesse sentido. A desoneração tributária de alguns alimentos da cesta básica contribuiu, também, para aliviar o orçamento dessas famílias.

Mesmo assim, o custo da alimentação continua pressionando o orçamento. Uma política agrária que incentivasse a produção de alimentos contribuiria de duas formas para o aumento real da renda do trabalhador que recebe o SM. O primeiro benefício seria o aumento da oferta de alimentos, reduzindo seu custo. O segundo aspecto está ligado à possibilidade de maior rendimento para a pequena e média propriedade rural, tradicionais produtoras de alimentos. Isso reduziria a pressão sobre o mercado de trabalho não qualificado das grandes metrópoles.

Uma política agrária que contemple esses objetivos deverá facilitar o acesso do pequeno produtor ao crédito. Facilitar significa reduzir as formalidades e exigências geralmente impeditivas desse acesso. As taxas de juros e outros encargos financeiros deveriam ser objetos de programas especiais, fomentados pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e disponibilizados pela rede bancária espalhada pelo país. Todas essas providências só alcançarão o objetivo se houver assistência técnica, tanto na fase de produção quanto da comercialização, juntamente com a capacitação do pequeno lavrador. A Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (Embrapa), que tanto contribui para o desenvolvimento da agroindústria, possui amplas condições de melhorar a produtividade da pequena propriedade.

As políticas hoje existentes, do lado da demanda, que facilitam o acesso aos alimentos, complementadas por medidas que atuem no aumento da oferta, mudariam sensivelmente as condições de vida e saúde do trabalhador de baixa renda, contribuindo

para o aumento da produtividade e, ao mesmo tempo, com menor demanda por serviços públicos de assistência social.

Habitação

O IBGE estima que o déficit habitacional no Brasil chegue a 7 milhões de moradias. Desse total, 83% se concentram nas famílias com renda média mensal de até três salários mínimos. São números que devem ser considerados quando se fala em melhoria das condições de vida da população. Sabe-se, por outro lado, que o mercado não tem mecanismos, e tampouco interesse, em atender essas 5,8 milhões de famílias sem renda suficiente para, sequer, pleitear um financiamento, por mínimo que seja.

Nesse caso, não há alternativa senão a de lançar mão de políticas públicas para reduzir, no curto prazo, e eliminar, no longo prazo, esse drama das faixas de renda próximas ao salário mínimo. Os fundos como o Fundo de Amparo ao Trabalhador (FAT) e Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS), administrados pelo governo, podem constituir importantes fontes de financiamento para reduzir o déficit.

A partir da criação da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano (PNUD), o governo federal confrontou dados e concluiu que são necessários investimentos de cerca de R\$ 12 bilhões por ano em habitações populares para que o atual déficit seja extinto no prazo de 20 anos. Isso, evidente, se o estoque de famílias sem residência permanecer inalterado. Como o processo não é estático e novas famílias se formam todos os dias, talvez este problema seja um pouco mais complicado, pelo menos no que diz respeito à necessidade de recursos.

Há, no entanto, algumas soluções já praticadas, pelo menos no âmbito do governo federal. É o caso, por exemplo, do Programa de Crédito Solidário, no qual os recursos são repassados às famílias organizadas em entidades da sociedade civil, como cooperativas, para o financiamento de moradias populares com prazo de pagamento de até 20 anos, sem juros. Esse Programa atende às famílias com renda mensal de até cinco salários mínimos.

O alcance social dessas medidas é muito extenso e, por isso, mais recursos, para esse e outros programas similares devem ser disponibilizados. A aquisição da casa própria gera, além de mais renda disponível, sentimento de segurança à família beneficiada, o que deve se refletir em suas relações sociais, inclusive as profissionais.

As famílias de baixa renda, em que o salário mínimo representa a média dos ganhos, são as maiores beneficiárias de tais medidas. Uma política de acréscimos reais de salários, complementadas por ações que facilitem e minimizem o custo da casa própria, concorreriam para abreviar o tempo necessário para reposição dos valores do SM.

Transporte

O Brasil apresenta uma excessiva concentração de transporte na rodovia. Isso decorre de um processo que tem origem na implantação da indústria automobilística no país. Segue-se que a participação do transporte rodoviário na matriz de transporte brasileira é desproporcional. As características do setor de transporte no Brasil, centrado na rodovia, o diferencia dos países desenvolvidos e até dos em desenvolvimento (Quadro 1).

Quadro 1
Matriz de Transporte de Carga: Comparação Internacional
(em %)

<i>Modalidade</i>	<i>Países Desenvolvidos</i>	<i>Países em Desenvolvimento</i>	<i>Brasil</i>
Rodovia	30,0	42,3	60,49
Ferrovia	40,0	38,5	20,86
Hidrovia	16,0	10,9	13,86
Outras*	14,0	8,3	4,79

Fonte: Anut (Associação Nacional dos Usuários de Transporte de Carga)/Ibre-FGV

* Dutoviário (4,46%) + Aéreo (0,33%)

Os investimentos públicos no setor de transporte têm se reduzido substancialmente. Nas décadas de 60 e 70, eram investidos cerca de 1,8% do PIB em infra-estrutura de transporte. Este percentual caiu para 0,1% em 2003. Além desse violento decréscimo, os investimentos se concentraram nas rodovias.

A redução dos investimentos deve-se à falta de recursos do setor público. A alternativa proposta, as Parcerias Público Privadas (PPPs), seria um instrumento importante para alavancar investimentos na infra-estrutura produtiva e, particularmente, no setor de transportes. As PPPs, no entanto, ainda não se viabilizaram. A fragilidade dos marcos regulatórios para o setor constitui, segundo os potenciais parceiros privados, um dos maiores entraves.

Uma fonte fiscal importante para investimentos na infra-estrutura de transporte é a Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (Cide), instituída em 2002. A receita obtida com esse tributo, que recai sobre a comercialização de combustíveis, destina-se a investimentos em infra-estrutura, que inclui a de transportes. De acordo com a Confederação Nacional do Transporte (CNT), o governo arrecadou desde 2002, com a Cide, R\$ 30,09 bilhões. Deste total, somente 29,8% (R\$ 8,9 bilhões) foram investidos no setor de transporte; o restante, 70,2%, ajudaram a formar o superávit primário do setor público, necessário para a rolagem da dívida interna.

A infra-estrutura de transporte representa uma das parcelas mais significativas do custo sistêmico do país. Além de precário, o sistema é concentrado nas rodovias, que apresentam custos superiores que o de alternativas como a ferrovia e a hidrovía. Considerando as grandes bacias hidrográficas presentes na geografia do país, o transporte hidroviário, o de menor custo entre os três focalizados, deveria receber mais investimentos e tornar-se uma modalidade com maior peso na matriz de transporte.

Da mesma forma, em um país de dimensões continentais, as ferrovias são estratégicas. Embora o setor tenha sido reestruturado, com grandes extensões sendo privatizadas, ainda não se encontrou um modelo ideal de integração intermodal que viabilize sua maior participação na matriz.

A relação de um sistema de transporte mais eficiente com o salário mínimo não é direta. No entanto, uma melhoria no sistema de transporte beneficia a economia devido ao menor custo da circulação das mercadorias, contribuindo, também, para a redução de eventuais impactos de reajustes dos salários nos custos das empresas. O maior benefício, no entanto, seria a redução nos custos do frete, fazendo com que as mercadorias chegassem às mãos do consumidor por um preço menor. Alimentos, vestuário, eletrodomésticos e outros produtos de consumo sofreriam, mesmo que marginalmente, uma redução de preços devido à redução no custo de transporte. O impacto na redução dos preços seria mais acentuado quanto mais distante os consumidores estiverem dos centros produtores. O que é importante, à medida que os pontos mais distantes da produção são constituídos por regiões mais pobres, em que a média de salário se aproxima mais do Salário Mínimo.

DIEESE

Direção Executiva

Carlos Andreu Ortiz – Presidente
STI. Metalúrgicas de São Paulo
João Vicente Silva Cayres – Vice-presidente
Sind. Metalúrgicos do ABC
Antonio Sabóia B. Junior – Secretário
SEE. Bancários de São Paulo
Carlos Eli Scopim – Diretor
STI. Metalúrgicas de Osasco
Alberto Soares da Silva – Diretor
STI. Energia Elétrica de Campinas
Zenaide Honório – Diretora
APEOESP
Pedro Celso Rosa – Diretor
STI. Metalúrgicas de Curitiba
Paulo de Tarso G. B. Costa – Diretor
Sind. Energia Elétrica da Bahia
Levi da Hora – Diretor
STI. Energia Elétrica de São Paulo
Carlos Donizeti França de Oliveira – Diretor
Femaco – FE em Asseio e Conservação
do Estado de São Paulo
Mara Luzia Feltes – Diretora
SEE. Assessoria Perícias e Porto Alegre
Célio Ferreira Malta – Diretor
STI. Metalúrgicas de Guarulhos
Eduardo Alves Pacheco – Diretor
CNTT/CUT

Direção técnica

Clemente Ganz Lúcio – diretor técnico
Ademir Figueiredo – coordenador de desenvolvimento e estudos
Nelson Karam – coordenador de relações sindicais

Equipe técnica

Ademir Figueiredo
Airton Gustavo dos Santos
Cornélia Nogueira Porto
Patrícia Lino Costa
Iara Heger (revisão)