14:05 91%

Surpresa positiva no emprego

Depois de desacelerar menos que o previsto em 2023, renda do trabalho volta a ganhar velocidade

Vinicius Torres Freire
Jornalista, foi secretário de Redação da Folha. É mestre em administração pública pela Universidade Harvard (EUA)

Não se deu muita bola, mas os números de emprego e salário em janeiro foram muitos bons. A soma do que todo o mundo declara ganhar no trabalho aumentou 6,26% no trimestre encerrado em janeiro, diz a Pnad do IBGE, aumento real, além da inflação, em relação ao mesmo período de 2023 (trata-se aqui do que a estatística oficial chama de "massa de rendimento real" efetiva de todos os trabalhos).

O número de pessoas empregadas cresceu 3%, maior ritmo desde março do ano passado, quando o ritmo de aumento de emprego era grande por causa da recuperação da crise da epidemia. O rendimento médio aumentou a 4% ao ano.

É forte. Esperava-se que a taxa de desemprego começasse a aumentar em abril de 2023 e uma desaceleração relevante do crescimento do salário e do número de empregados. O desemprego não aumentou, ao contrário. A desaceleração aconteceu, mas o pé no freio foi suave; lá por outubro, a velocidade voltou a aumentar.

Está mais do que sabido do erro grande das previsões pessimistas de 2023, extravagantes em particular na primeira metade do ano passado. Mas estamos tratando aqui do quarto final de 2023 e do comecinho de 2024. Também positivo, ao menos por ora, salário médio e massa de rendimentos crescem com inflação ainda declinante, embora baixando cada vez mais devagar.

Sabemos que parte menor do erro de estimativa se deveu ao desempenho melhor do que o previsto da produção agropecuária e do comércio exterior —o aumento de gasto do governo federal era sabido. O restante do erro está muito mal explicado. O bom ritmo do emprego, em particular, ainda em parte é mistério (salários ainda relativamente baixos e reforma trabalhista podem contar parte da história).

Isto posto, fora mistérios, quais as diferenças mais óbvias de 2023 para 2024?

Não se vai poder contar com o crescimento da agropecuária, que diretamente contribuiu com quase um terço do aumento do PIB em 2023. A contribuição do comércio exterior deve ser menor.

Há insondáveis aqui, como de costume. Difícil dizer o que será do preço de commodities, em especial de petróleo, ora essencial para a economia do Brasil, e do ritmo da economia mundial.

O gasto do governo ainda vai aumentar, mas bem menos. No ano passado, o gasto federal cresceu 1,64 ponto percentual do PIB (R$ 239,4 bilhões, em termos reais). Sem considerar a despesa com precatórios, o gasto federal cresceu 1,16 ponto do PIB. A maior parte da despesa extra foi para Bolsa Família (0,66 ponto) e gastos previdenciários e assistenciais do INSS (0,43 ponto do PIB). Não haverá aumento significativo do Bolsa Família neste ano.

De vento a favor pode haver um aumento do crédito, pois o nível de endividamento crítico das famílias e as taxas de juros diminuem. Setores que dependem mais de crédito, que em geral não foram bem 2023, podem ter recuperação (indústria de transformação, "fábricas", construção civil) ou padecerem menos (investimento produtivo). Os efeitos desse alívio relativo, porém, seriam mais notáveis no segundo semestre.

O varejo cresceu, mas ainda devagar mesmo quando o ritmo do aumento do valor das vendas é comparado ao dos anos posteriores aos da Grande Recessão (2014-2016).

Neste 2024 há eleição municipal. Em tese, as prefeituras costumam gastar mais, como em obras. Também aqui é difícil medir o tamanho desse impulso. O pagamento de precatórios federais no final do ano passado deve ter efeito nesse primeiro trimestre, como um anabolizante de curtíssimo prazo.

O PIB de 2023 sai nesta sexta (1º), com expectativa quase geral de estagnação ou pequena baixa. Deve dar alguma ajuda ao entendimento do se passa na economia do país. De sabido é que o primeiro mês de 2024 ainda teve surpresa positiva.

vinicius.torres@grupofolha.com.br

O governador Tarcísio de Freitas (Republicanos) bate o martelo no leilão, na B3 Caio Ono/ Divulgação

Sem concorrência, grupo com chineses leva trem SP-Campinas

Consórcio encabeçado por holding brasileira ligada à família Constantino, da Gol, arremata projeto com deságio de 0,01%

Thiago Bethônico

SÃO PAULO Com uma única proposta, o leilão do projeto de trem que vai ligar São Paulo a Campinas foi vencido pelo consórcio C2 Mobilidade Sobre Trilhos. O grupo ofereceu um desconto (deságio) de 0,01% no pagamento de R$ 8 bilhões que o governo de São Paulo terá de realizar, saindo vencedor do certame desta quinta-feira (29), na sede da B3, na capital paulista.

Encabeçado pela Comporte, holding brasileira ligada à família Constantino, fundadora da Gol, o consórcio foi formado em parceria com o gigante chinês CRRC, empresa estatal que é a maior fabricante de suprimentos ferroviários do mundo.

A concessão terá duração de 30 anos e será feita do modelo de PPP (parceria público-privada).

Prometido há décadas por diferentes gestões estaduais, o chamado TIC (Trem Intercidades) foi colocado como uma das prioridades do governador Tarcísio de Freitas (Republicanos), com previsão de investimento total de R$ 14,2 bilhões.

A concessão envolve três serviços. Além da criação do expresso de média velocidade, o edital inclui a implementação de um "trem parador" conectando Jundiaí a Campinas e a concessão da linha 7-rubi da CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos).

No evento, Tarcísio minimizou a ausência de concorrentes no leilão e disse que o deságio, mesmo pequeno, representa sucesso do trâmite. "Nem sempre é fácil conseguir organizar tudo e montar consórcio. A gente começou essa jornada com três, quatro grupos interessados, mas ao longo do tempo foi afunilando. Ao final, o leilão é um sucesso. Contratamos o trem intercidades e ele vai virar realidade."

Após a confirmação do consórcio vencedor, o governador subiu ao púlpito para participar do que chamou de "cerimônia de quebra do martelo", em referência a seu já tradicional hábito de desferir martaladas violentas no encerramento dos leilões.

Tarcísio começou seu discurso agradecendo o BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social), que aprovou financiamento no valor de R$ 6,4 bilhões para apoiar o aporte público do estado de São Paulo no projeto.

O governador disse que ainda tem "muito café para tomar" com Aloizio Mercadante, presidente do banco de fomento, para trazer mais recursos para a infraestrutura de São Paulo.

"A gente tem que destacar o ineditismo e a vanguarda do BNDES, porque esse projeto está saindo com uma operação de crédito autorizado antes da realização do leilão. Isso dá uma segurança para o investidor muito grande sobre o aporte que o governo vai fazer", afirmou.

Segundo Tarcísio, o projeto do trem de Campinas a São Paulo é emblemático e vai abrir um ciclo de novos investimentos em São Paulo. "É o primeiro trem de média velocidade do Brasil", disse. "As pessoas vão poder morar tranquilamente em Campinas, em Jundiaí e trabalhar em São Paulo, ou vice-versa", acrescentou.

Após encerrar seus agradecimentos, o governador convocou políticos e representantes do setor público e privado para bater o martelo. "Com todo esse pessoal aqui, nós vamos literalmente descer a porrada", disse. Tarcísio deu quatro golpes fortes, mas, desta vez, não quebrou a base.

O prefeito de Campinas, Dário Saadi (Republicanos), ficou ao lado de Tarcísio enquanto o governador bateu o martelo. "O trem vai impulsionar os negócios da região, facilitar o deslocamento das pessoas entre as cidades, abrir oportunidades, gerar emprego e renda", disse.

José Efraim Neves, diretor do Grupo Comporte, lembrou que a empresa venceu o metrô de Belo Horizonte no ano passado e que tem experiência com o VLT da Baixada Santista. "Estamos ampliando nosso portfólio sobre trilhos".

Neves participou da cerimônia de batida de martelo ao lado de Henrique Constantino e Joaquim Constantino, sócios da Comporte.

Hoje, a família Constantino atua na Gol via Abra, holding formada em 2022, que controla a colombiana Avianca e a empresa aérea brasileira. Constantino de Oliveira Junior, irmão de Henrique, é o presidente do conselho da holding.

No fim de janeiro, a Justiça dos EUA aceitou o pedido de recuperação judicial feito pela Gol. Na ocasião, a empresa anunciou US$ 8,3 bilhões (R$ 40,7 bilhões) em dívidas.

Quando lhe foi perguntado se o processo de recuperação da Gol teria influência na operação da Comporte, Neves disse que não. "Nós estamos muito preparados para enfrentar essa situações e os assuntos da Gol são tratados apartados do leilão aqui da Comporte", afirmou.

Previsto no Novo PAC (Programa de Aceleração do Crescimento), o TIC terá 101 quilômetros de extensão e ligará a estação da Barra Funda (zona oeste de São Paulo) ao centro de Campinas, com parada apenas em Jundiaí.

A velocidade máxima no trajeto será de 140 quilômetros por hora, o que fará do trem o mais rápido do Brasil. Com isso, o deslocamento entre as duas cidades deve ser percorrido em 1h04.

O edital também define um preço máximo para a passagem, de R$ 64, que será reajustado pela inflação anualmente. Ao longo do ano, a tarifa média terá que ser de R$ 50. O concessionário vai poder cobrar os R$ 64, mas haverá outras faixas de preço para que se atinja a média de R$ 50.

As obras devem durar cerca de sete anos, com as primeiras viagens das linhas paradoras acontecendo em 2029, e o trem expresso estreando em 2031.

Até dias antes do leilão, havia a expectativa de que pelo menos dois consórcios participassem. Além do grupo com a Comporte, era especulado que um consórcio encabeçado por CCR, grupo brasileiro de infraestrutura, e Alstom, empresa francesa dedicada ao setor ferroviário, participasse.

O critério do leilão foi o maior desconto no pagamento que o governo de São Paulo fará anualmente à empresa vencedora depois que a obra estiver concluída. O valor é chamado de contraprestação pecuniária, a ser pago por 30 anos após o início da operação, totalizando R$ 8 bilhões.

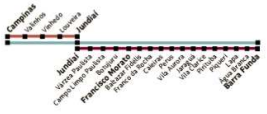
Como deverão ser os trens da rota São Paulo a Campinas

O leilão

Consórcio vencedor: C2 Mobilidade Sobre Trilhos, formado pela brasileira Comporte e a estatal chinesa CRRC

Lance: 0,01% de desconto nos R$ 8 bilhões que o Governo de SP pagará à concessionária

Os trajetos
- Serviço expresso
- Serviço intermetropolitano
- Linha 7-rubi



Serviço regular (intermetropolitano e linha 7-rubi)

Modelo de referência: trem da série 9500 da CPTM

Comprimento: 172 m
Carros: 8
Velocidade máxima: 90 km/h
Capacidade: 2.048 passageiros (6 pessoas/m²)

Serviço expresso

Modelo de referência: trem da Renfe média distância

Comprimento: até 300 m ou **Comprimento:** 150 m (trem com dois andares)
Carros: 12 **Carros:** 6

Para ambos os expressos
Capacidade: 800 a 1.100 passageiros sentados
Velocidade máxima: 140 km/h
Portas: ao menos 2 por lateral de cada vagão

Itens extras
- Espaços para malas
- Espaço para carrinho de bebê
- Espaço para prender bicicletas

Fonte: Edital publicado pelo Governo do Estado de SP