

GLOBALIZAÇÃO: CICLOS VICIOSOS E VIRTUOSOS COM BASE NAS CARACTERÍSTICAS DO SETOR AUTOMOBILÍSTICO BRASILEIRO

Francieli Mara Heinz Neves – Furb – francieli.economia@hotmail.com
Rubens Staloch – Furb - rubensstaloch@yahoo.com.br
Dimas Eduardo Barros Araújo – Furb - dimaseduardo.araujo@hotmail.com
Patrícia Luiza Kegel – Furb - plkegel@yahoo.com.br

Área Temática: Economia e relações internacionais

Resumo: O presente artigo tem como objetivo verificar de que forma a globalização e a crescente integração econômico-financeira mundial está interferindo nas políticas públicas para o setor automobilístico brasileiro e mais, de que forma estas políticas geram ciclos (viciosos) sociais. A globalização, emergente principalmente após 1990 é um fenômeno que possui seus aspectos positivos e negativos e tem como característica básica a interconexão mundial dos mercados, dos fluxos financeiros e das pessoas. A pesquisa se dá de forma bibliográfica e de natureza qualitativa. Como conclusão se pode dizer que a globalização possui extrema relevância no processo de formulação de políticas públicas para o setor automobilístico brasileiro, o que consequentemente acaba dando propulsão a ciclos viciosos, interferindo na condição de vida das pessoas, sendo necessária uma reestruturação a partir de um ciclo virtuoso.

Palavras-chave: Globalização; Políticas Públicas; Indústria Automobilística.

1 INTRODUÇÃO

No século XXI um dos temas mais recorrentes e mais abordados por pesquisadores ao redor do mundo é a Globalização. Um fenômeno que possui diversas abordagens e perspectivas.

A industrialização é, sem dúvida, um dos fatores preponderantes ao processo de desenvolvimento e da globalização. Na década de 1950 e no início dos anos 60, acreditava-se que a industrialização nos países em desenvolvimento somente iria ocorrer se o setor industrial fosse assegurado pelo mercado doméstico seguro, o que permitiria a industrialização se desenvolver, surgindo o famoso processo de substituição de importação para proteger o mercado interno e aumentar a competição externa.

De acordo Harvey (1992, p. 119), o período de expansão pós-guerra (1945-1973) “teve como base um conjunto de práticas de controle de trabalho, tecnologias,

hábitos de consumo e configurações de poder político-econômico [...] período chamado de fordismo-keynesianismo”.

Após o colapso deste sistema, pós 1973, surge um período de rápidas mudanças, de fluidez e incerteza, o que ele caracteriza como um regime “flexível” de acumulação de capital.

Abre-se assim, caminhos para o mercado externo e nos últimos tempos, uma característica tem tomado destaque, a crescente integração econômica entre os países sob diversos aspectos: o comercial, o produtivo e financeiro.

A este processo se dá o nome de globalização, que vem ocorrendo, a partir do final do século XIX, conjuntamente com o desenvolvimento tecnológico. Nas últimas décadas o século XXI este processo tem se intensificado devido ao desenvolvimento das TICs e dos mecanismos financeiros internacionais.

Diante deste processo de Globalização que está integrando as diferentes regiões do planeta o presente artigo tem como objetivo verificar de que forma a Globalização e a crescente integração econômico-financeira mundial está interferindo nas políticas públicas para o setor automobilístico brasileiro e mais, de que forma estas políticas geram novos ciclos (virtuosos e viciosos) sociais.

O trabalho está dividido em quatro seções: a primeira se constitui nesta introdução com uma abordagem superficial sobre o processo de Globalização, na segunda seção será abordado mais profundamente o tema já introduzido para na terceira seção correlaciona-lo com o setor automobilístico brasileiro e as políticas públicas adotadas para o mesmo.

E por último, na quarta seção serão realizadas algumas considerações com base na percepção dos autores sobre a formação de ciclos (viciosos e virtuosos) com base na Globalização e setor automobilístico.

2 GLOBALIZAÇÃO E POLÍTICAS PÚBLICAS

A Globalização é um processo que se iniciou há mais de cinco séculos, que ao longo do tempo se aprofundou com a evolução da economia no mundo capitalista e

consolidando-se na era atual, e com isso englobando todo o sistema econômico.(ALCOFORADO, 2003)

Para Ianni (1997), o mundo entrou na era do globalismo e todos estão sendo desafiados pelos dilemas e horizontes que se abrem com a formação da sociedade global. Essa é uma realidade de integração e fragmentação.

Simultaneamente à inter-dependência e à acomodação, desenvolvem-se tensões e antagonismos. Implicam tribos e nações, coletividades e nacionalidades, grupos e classes sociais, trabalho e capital, etnias e religiões, sociedade e natureza. São muitas as diversidades e desigualdades que se desenvolvem com a sociedade global. (IANNI, 1997. p. 5)

Os recursos tecnológicos propiciados pela informatização faz ocorrer um vasto rearranjo do mapa do mundo. Produzem-se novas redes de articulações, por meio das quais se desenham os contornos e os movimentos, as condições e as possibilidades do capitalismo global, visando sempre a acumulação de capital, maiores competitividades e maiores mercados.

Este processo pode ser definido como uma interação entre três processos distintos que veem ocorrendo ao longo dos últimos 20 anos, afetando as dimensões financeiras, produtiva-real, comercial e tecnológica das relações econômicas internacionais, além de promover uma maior integração dentro do próprio sistema econômico nacional. (ALCOFORADO, 2003)

Vasconcellos (2004) chama a atenção para a diferença entre a globalização produtiva e financeira. Entende-se por globalização produtiva “a produção e a distribuição de bens e serviços dentro de redes em escala mundial” e a globalização financeira surge nas últimas duas décadas do século XX, “quando se iniciou um processo de crescimento do fluxo financeiro internacional, baseado no mercado internacional de capitais.” (VASCONCELLOS, 2004, p. 217)

A globalização fez com que as relações econômicas internacionais se intensificassem, e cada vez mais tomou influência na economia dos países. Esta influência pode ser positiva ou negativa, dependendo da ótica que se analisa todo o contexto, pois nem sempre a abertura excessiva ao exterior pode ser algo bom. (AMADO, MOLLO, 2003, p.135)

Para Santos (2001), a partir do enfoque dialético, a globalização deve ser vista como um fenômeno contraditório, produzindo aspectos positivos e negativos, “de um lado a sociedade global propicia uma acelerada revolução científica e tecnológica, mas, por outro lado, a dominação torna-se cada vez mais sofisticada e efetiva, levando a uma maior exploração e exclusão de amplos segmentos da população mundial.” (SANTOS, 2001, p. 192)

Parece que a própria Soberania de uma nação se reduz diante do processo de globalização, já que o estado-nação começa a ser obrigado a compartilhar ou aceitar decisões e diretrizes provenientes de centros de poder regionais e mundiais (IANNI, 1997). Neste sentido evidencia-se todo o complexo debate por detrás da globalização.

Santos (1991) enfatiza que a partir da globalização surge um "mercado hierarquizado e articulado pelas firmas hegemônicas, nacionais e estrangeiras que comandam o território com apoio do Estado." (SANTOS, 1991, p. 13)

As corporações transnacionais não podem ser deixadas de lado no debate aqui realizado, pois, são estas corporações, formadas após a Segunda Guerra Mundial, que irão iniciar o processo de investir cada vez mais em outros países, formando redes globais de comércio.

O processo de globalização econômica teve seu início no final da década de 1940, e início da década de 1950, com as rodadas de negociação multilaterais no âmbito do GATT, fato estes que levaram ao crescimento do comércio internacional.

Segundo Souza (2009, p. 284) o ponto de partida foi o acordo de Bretton Woods (1970) criando o FMI e tornando o dólar norte-americano moeda referência para as demais:

Esse fato foi importante para a ampla aceitação do dólar, que passou a constituir a principal moeda-reserva de vários países. Somando-se a isso os gastos dos Estados Unidos com importações, o Plano Marshall e outros programas de auxílio aos países necessitados, o resultado foi à acumulação de dólares fora dos Estados Unidos. (SOUZA, 2009, p.284)

Na década dos anos 80, acontecia a crise da dívida do terceiro mundo, onde as dívidas tornaram-se impagáveis, (exemplo: México), pois a dívida era em dólar, moeda esta que estava supervalorizada. Curiosamente neste mesmo ano, mostra-se através de dados da ONU que no período 1961-1980, o valor das exportações mundiais cresceu à taxa média de 16% a.a.

Após isso em várias ocasiões as exportações mundiais declinaram e, na média do período 1980-1995, o crescimento foi de 7% a.a. Curiosamente, nesse período registraram-se os maiores deslocamentos de capitais internacionais. (SOUZA, 2009, p. 285)

Acredita-se que o fato que explica este acontecimento frente à crise exposta, é que “o avanço tecnológico propiciou os meios para que a ampla desregulamentação dos mercados resultasse em formidável mobilidade de capitais internacionais e em espetacular crescimento da riqueza financeira.” (SOUZA, 2009 p.286)

Assim, no final da década de 1980 e na de 1990, as corporações transnacionais se expandiram drasticamente com o estabelecimento de três gigantes mercados regionais: Europa (o mercado comum europeu), Ásia-Pacífico e o mercado da América do Norte.

Atualmente, os mercados comerciais e financeiros estão inevitavelmente interligados, propiciado principalmente pela comunicação em tempo real, possibilitando uma maior flexibilização de tarefas, e uma maior interação nos negócios e no comércio. (SIQUEIRA, 2009, p.04)

Com isso, criou-se um cenário de interdependência financeira muito grande entre todos os países. Essa dinâmica da globalização traz riscos e incertezas para todos os países, e intensifica a vulnerabilidade dos menos desenvolvidos frente aos eventos externos.

A maior vulnerabilidade dos países em desenvolvimento deve-se à dependência de poupança externa para financiar os frequentes déficits em transações correntes. Diante da insuficiência de poupança doméstica, a dinâmica das economias menos desenvolvidas depende dos movimentos de expansão e retração da liquidez internacional. Este fato é ainda mais grave se o grau de exposição financeira torna-se muito elevado, porque induz à possibilidade real de ataques especulativos. (SOUZA, 2009, p. 283)

A globalização financeira entende-se como um processo de interligação dos mercados de capitais aos níveis nacionais e internacionais, como uma rede, que é unida por um mercado global, único. (PLIHON, 2009)

Hoje o sistema financeiro internacional tornou-se um megamercado unificado de dinheiro, caracterizado por uma dupla unidade de lugar as praças financeiras estão interligadas pelas redes modernas de comunicação; de tempo: funciona continuamente, 24 horas por dia, sucessivamente sobre as praças do Extremo Oriente, da Europa e da América do Norte. (PLIHON, 2007 p. 34)

Para entender este processo de rede que a globalização gera, basta analisar a dinâmica do movimento de capitais que acontece cada vez mais rapidamente, tornando-se muitas vezes imprevisível. Neste momento econômico percebe-se nos investidores a necessidade que os mesmos possuem de explorarem além das fronteiras as taxas de juros e rentabilidade mais atrativas que existe no Planeta. Com isso, percebe-se também que a globalização gera uma maior concorrência, proporcionando políticas monetárias que cambiais que possibilitam combates à inflação, principalmente na América Latina, caso claramente expresso no Brasil, na década dos anos 90.

Ao liberalizar as importações, a globalização permitiu que entrassem no país mercadorias mais baratas para concorrer com as nacionais. Quando aquelas eram usadas na produção nacional, os custos diminuía. Essa redução de custos refletia-se nos preços finais das mercadorias porque, com a concorrência, os empresários não podiam usar tais reduções de custos apenas para ampliar suas margens de lucro, sendo pressionados a baixar os preços. (AMADO E MOLLO, 2003, p.129)

Vale ainda salientar, que além de controlar os preços, a globalização também faz com que as empresas se modernizem tecnologicamente, reduzindo custos, buscando alternativas que poluem menos o meio ambiente, enfim, trazendo padrões mais modernos, e produtos de maior qualidade.

“A concorrência reduz custos, em geral, e margens de lucro e salários, em particular, reprimindo o conflito distributivo. Ao reprimir o conflito, reprime a inflação causada por ele.” (AMADO; MOLLO, p.130, 2003)

Diante desta Globalização, que gera um dinamismo gigante, os pós-Keynesianos, que são os economistas da teoria dos ciclos econômicos reais, basearam-se em políticas públicas onde o governo influenciasse a economia de forma também dinâmica, possibilitado através do processamento de informações em volumes, trazendo precisão sem precedentes. (VASCONCELLO, 2011, p.24 - 26)

Para entender as políticas públicas que o Brasil adota para conter as crises econômicas trazidas principalmente pela Globalização Econômica é preciso entender o cerne da mesma. Souza, (2006, p.5) coloca que “a definição mais conhecida continua sendo a de Laswell, ou seja, decisões e análises sobre política pública implicam responder às seguintes questões: quem ganha o quê, por que e que diferença faz.”

Para Teixeira (2002)

“políticas públicas” são diretrizes, princípios norteadores de ação do poder público; regras e procedimentos para as relações entre poder público e sociedade, mediações entre atores da sociedade e do Estado. São, nesse caso, políticas explicitadas, sistematizadas ou formuladas em documentos (leis,

programas, linhas de financiamentos) que orientam ações que normalmente envolvem aplicações de recursos públicos. [...] (TEIXEIRA, 2002, p. 2)

A Figura1, nos mostra que as políticas públicas que normalmente são utilizadas no âmbito do comércio exterior são as Regulatórias.

POLÍTICAS			
<u>Distributivas</u>	<u>Regulatórias</u>	<u>Redistributivas</u>	<u>Institucionais</u>
Crédito Rural Programa Equivalência-Produto	Preços Mínimos Direitos Compensatórios Tributação Comércio Exterior	Reforma Agrária Transferência de Renda	Conselhos Municipais e Estaduais de Desenvolvimento Rural e CONDRAF Estrutura Administrativa dos Ministérios e Secretarias do Governo Estadual

Figura 1 - Diferenciação conceitual das políticas públicas.

Fonte: Flexor e Leite, 2013, p.16, adaptado de Lamounier (1994).

Porém, o que normalmente identifica-se, é que as políticas públicas estão voltadas para captação de votos, pensando apenas no curto, máximo médio prazo, sem planejamento no longo prazo. Isso é o que Souza, (1996, p.7) nos diz: “a formulação de políticas públicas constitui-se no estágio em que os governos democráticos traduzem seus propósitos e plataformas eleitorais em programas e ações que produzirão resultados ou mudanças no mundo real”.

Ainda reforçando, as políticas públicas são os conjuntos de ações tomadas por políticos e administradores públicos, na tentativa de proporcionar a coletividade todos os seus direitos garantidos na constituição de 1988 (ANDRADE; et al, 2010, p. 5). Estas políticas são compostas por inúmeros programas, com ações de caráter governamental que buscam atender as necessidades de moradia, saúde, educação, segurança, transporte e mobilidade urbana da população em geral, por exemplo.

Pensando no setor automobilístico, muito defendido pelos governos brasileiros e muito incentivados pelas políticas públicas, o quão é influenciado pelo processo de Globalização econômico-financeira? Para poder responder, no presente trabalho faremos uma leitura deste processo no Brasil.

3 SETOR AUTOMOBILÍSTICO BRASILEIRO E POLÍTICAS PÚBLICAS ANTI CRISE ECONÔMICA ADOTADAS

O setor automobilístico é o setor que move a economia em diversos países, e no Brasil não é diferente.

Utiliza-se a expressão move-se a economia, pois o setor industrial é considerado pelos economistas como a base da economia, sendo um dos setores que mais emprega no Brasil.

Ano	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Total de Licenciamentos	2.670.991	3.008.742	3.328.946	3.425.742	3.634.119	3.579.903
% de Crescimento		12,45%	10,64%	2,90%	6,08%	-1,49%

Quadro 1- Número de automóveis leves licenciados por ano

Fonte: Elaborado pelos autores com base nos dados da ANFAVEA

Teve início de sua implantação nos anos 50, com as marcas Volkswagen, Toyota, Ford (Santos e Pinhão, 1999). Atualmente são várias as fábricas multinacionais, de diversas origens, e marcas já consolidadas no país, como Chevrolet, Pegout, Citroen, Renault, Fiat, Hunday, Kia, e agora as chinesas como por exemplo, Lifan, Chery.

Além dos milhões de empregos que o setor gera para a economia industrial, o mesmo não produz apenas o automóvel. Há necessidade de indústrias para produção de borracha, para produção de pneus, de aço, para produção de peças, de tecido para a produção dos bancos, os fios e cabos que ligam o motor.

Neste sentido, entende-se o quanto o ciclo produtivo da indústria automobilístico aquece a economia, e também o PIB do país. De acordo com Casotti e Goldenstein (2008, p.149) observa-se que 50% do total de borracha, 25% do total de vidro e 15% do total de aço produzidos no mundo se destinam a essa indústria, em especial.

Brasil, dezembro de 2010*		
Unidade da Federação e Região Geográfica	Nº trab.	%
CENTRO-OESTE	6.527	1,3
DF	235	0,0
GO	5.315	1,0
MS	434	0,1
MT	543	0,1
NORDESTE	14.637	2,9
AL	126	0,0
BA	8.968	1,8
CE	2.135	0,4
MA	356	0,1
PB	120	0,0
PE	2.006	0,4
PI	252	0,0
RN	370	0,1
SE	304	0,1
NORTE	4.624	0,9
AC	56	0,0
AM	3.546	0,7
AP	25	0,0
PA	433	0,1
RO	397	0,1
RR	2	0,0
TO	165	0,0
SUDESTE	376.131	73,5
ES	962	0,2
MG	70.587	13,8
RJ	15.457	3,0
SP	289.125	56,5
SUL	109.979	21,5
PR	43.686	8,5
RS	52.175	10,2
SC	14.118	2,8
Total	511.898	100,0

Fonte: RAIS 2009 e CAGED 2010.

Elaboração: Subseção DIEESE – CNM/CUT-FEM/CUT.

Nota: para 2010 o dado apresentado refere-se ao CAGED de dezembro, no momento de divulgação da RAIS 2010 o total de emprego pode ser diferente por razões de ajustes tradicionalmente feitos pelo MTE.

Tem ainda todo o setor de serviços vinculados ao setor automobilístico, as concessionárias precisam vender e prestar assistência para os veículos, os bancos precisam fazer os financiamentos para os cidadãos brasileiros comprarem, as seguradoras vendem os seguros, e assim, se abre um leque enorme de prestadores de serviço, e também estão gerando receitas, lucros e salários.

Com a Globalização, que gera um dinamismo gigante em todos os setores, na área automobilística não é diferente. Os considerados pós-Keynesianos, que são os economistas da teoria dos ciclos econômicos reais, basearam-se em políticas públicas onde o governo influenciasse a economia de forma também dinâmica, propiciado pelo processamento de informações em volumes. (VASCONCELLOS, 2011, P.24, Ibid p.26)

Com isso as políticas públicas que o governo brasileiro encontrou nos anos de 2008 e 2011 (anos de crise mundial) foi reduzir o imposto sobre o automóvel, a redução do IPI.

Nas últimas duas crises estas medidas públicas, de certa maneira derem certo, pois enquanto muitos países entraram com cenas de desempregos altos, e baixa considerável do PIB, o Brasil conseguiu permanecer em patamares menos vulneráveis, e ser o terceiro país no mundo que mais cresceu, conforme mostra o Quadro 2:

País	Crescimento do PIB 2013
China	7,7%
Coreia do Sul	2,8%
Brasil	2,3%
Estados Unidos Reino Unido África do Sul	1,9%
Japão	1,6%
México	1,1%
Alemanha	0,4

Quadro 2 – Relação de alguns países que cresceram em PIB no ano de 2013

Fonte: Elaborado pelos autores com base Blog do Plaunato

Entretanto, estas políticas públicas adotadas trazem solução apenas de curto prazo. Sendo assim, o que aqui se questiona é: Será que sempre que o Brasil passar por uma possível crise econômica propiciada pela Globalização, o governo irá reduzir o IPI? A redução do IPI é considerada por muitos brasileiros, como algo muito bom, pois poder comprar um automóvel zero quilômetro com menos imposto, é algo que todos querem.

Porém, com as condições das estradas de hoje no Brasil, que se dispensam comentários, com inúmeras vidas que se perdem nas rodovias em todo o país, muitos anos atingindo números maiores que a Guerra no Iraque, com o transporte público de péssima qualidade em pequenas e grandes cidades, a medida de redução do IPI é a melhor solução?

Na atualidade, as políticas públicas e o investimento fiscal não geram uma sustentabilidade socioeconômica e ambiental, capazes de promover um desenvolvimento sustentável na dinâmica de sistemas territoriais complexos¹, gerando

¹ Um sistema complexo como, por exemplo, o meio ambiente, caracteriza-se pela complexidade dos sistemas envolvidos, pela multiplicidade de seus componentes (físicos, químicos, biológicos, ecológicos, humanos e sociais) e pela não-linearidade dos fenômenos subjacentes (JOLLIVET e PAVÉ, 1998).

dois grandes conflitos na dinâmica e existência das regiões: um de ordem espacial local e outro de ordem global.

A globalização (econômica, cultural, social,...) é inevitável, mas precisa ser gerenciada. É fundamental preservar o “local” para garantir “um espaço no “global” e, ao mesmo tempo é fundamental se conectar globalmente para se garantir a sobrevivência e a competitividade do “local”. O segundo conflito é aquele que nasce no próprio seio “local”, pois diferentes atores, com diferentes interesses, fazem parte deste “local”. No mínimo três esferas podem ser identificadas: a governamental, iniciativa privada e a comunidade. (MARQUES; SANTOS, 2011, p. 113)

Marques e Santos (2011) afirmam as políticas públicas geram interesses e conflitos relacionados a três esferas: governamental, iniciativa privada e a comunidade e que existe um modelo com duas dinâmicas internas no funcionamento das políticas públicas em sistemas territoriais complexos, um definido como ciclo virtuoso e o outro como ciclo vicioso.

Um ciclo virtuoso exige a intervenção dos diferentes atores envolvidos *stakeholders* no sentido de manutenção da cota desenvolvimentista da região; e um ciclo vicioso que é fruto do relaxamento da intervenção dos mesmos envolvidos, conforme figura 1 e 2 citadas abaixo, (MARQUES; SANTOS, 2011, p. 115):

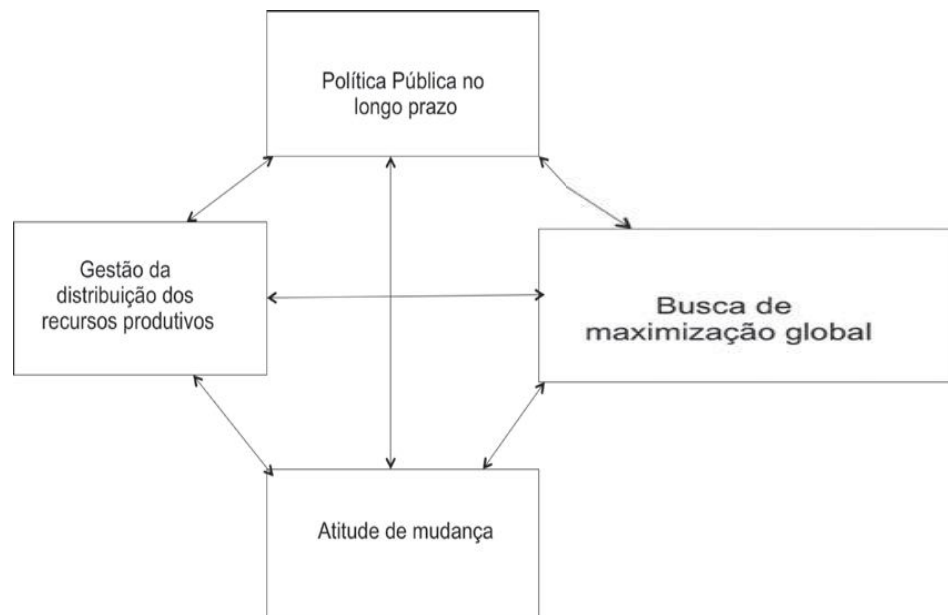


Figura 2- Ciclo virtuoso

Fonte: Marques; Santos, 2011, p. 117

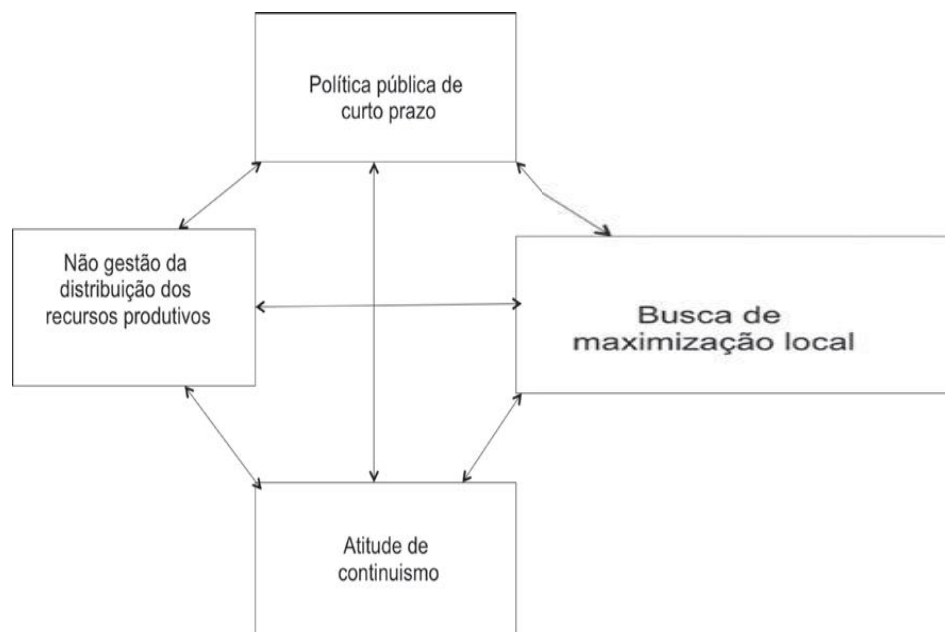


Figura 3 - Ciclo vicioso

Fonte: Marques; Santos, 2011, p. 117

Como características atuais de mobilidade urbana no Brasil, conforme dados do Sistema de Informação da Mobilidade da Associação Nacional de Transportes Públicos – ANTP citado por CEPAL-IPEA (2011) referentes à infraestrutura viária e veículos disponíveis; uso dos modos de transporte; e problemas ambientais em municípios brasileiros com mais com mais de 60 mil habitantes, nos quais estão 70% da frota de veículos e 60% da população urbana do país, pode-se dizer que:

Nos municípios brasileiros com mais de 60 mil habitantes, existe um sistema viário de 282 mil quilômetros. A maioria dessas vias é do tipo local, que serve ao tráfego dos moradores (77%), havendo 11% de vias coletoras e 12% de vias arteriais e de trânsito rápido. A frota que circula nestes municípios é de 20 milhões de veículos, sendo 15,2 milhões automóveis e veículos comerciais leves (75,2%). Nas áreas urbanas dos municípios com mais de 60 mil habitantes, são realizados por dia cerca de 148 milhões de deslocamentos. [...] as pessoas fazem 35% dos deslocamentos a pé, 32% por transporte coletivo e 28% por automóvel. No transporte coletivo, os ônibus atendem a maior parte dos deslocamentos (84%). (CEPAL-IPEA, p. 12-13).

A Cepal ainda nos alerta das consequências da crescente utilização por combustíveis fósseis:

O uso crescente de combustíveis fósseis e o crescimento da demanda do transporte rodoviário aumenta muito as emissões de poluentes pelos veículos motorizados. Esse aumento tem sido em parte compensado pelo fato de os novos veículos produzidos pela indústria nacional emitirem menor quantidade de poluentes por quilômetro rodado, em consequência da regulamentação estabelecida pelo Programa de Controle da Poluição Veicular (Proconve) e de controles estabelecidos em algumas cidades brasileiras, sobre a emissão de poluentes por veículos nas ruas. Apesar desses avanços, o problema da poluição atmosférica é grave, principalmente nas regiões metropolitanas com grandes frotas de veículos automotores, sendo expressa pelos prejuízos à saúde da população em geral e dos idosos e crianças, em particular (CEPAL-IPEA, p. 12-13).

Cepal-Ipea (2011), em seus estudos apontam que as políticas públicas de transporte e mobilidade urbana no Brasil, através de vários instrumentos, como por exemplo: subsídios para a aquisição, licenciamento e uso de automóveis privados; com estacionamento gratuito nas vias públicas; e com o apoio ao uso de automóveis, pelo baixo preço do licenciamento e do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA), definidos no âmbito estadual, não geram uma sustentabilidade no desenvolvimento do espaço urbano, determinando uma realidade geográfica com ciclos viciosos, ou seja, com uma dinâmica territorial geradora de problemas socioeconômicos e ambientais.

Os automóveis desfrutam de dois subsídios diretos concedidos pelos governos federal e locais. O primeiro tipo de subsídio é o imposto reduzido (IPI federal) para a aquisição de veículos de baixa cilindrada, a maioria do mercado nacional. Enquanto os veículos acima de 2000 cilindradas pagam 25% de Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) e aqueles entre 1000 cc² e 2000 cc pagam 13%, os veículos de até mil cilindradas pagam 7% e os comerciais leves 8%. Essa diferença é justificada, pela política oficial, pela redução que esses veículos proporcionam no consumo de combustíveis fósseis e na emissão de poluentes. O segundo tipo de subsídio refere-se ao estacionamento gratuito nas vias públicas. (CEPAL-IPEA, 2011, p. 16-18)

Ainda, nas cidades com mais de 60 mil habitantes:

[...] são realizadas em média 27 milhões de viagens dos veículos automóveis (ocupação média de 1,5 pessoa por veículo). Em uma abordagem conservadora, metade dessas viagens termina com estacionamento livre na casa dos proprietários e a outra metade precisa de lugar para estacionar – 13,5 milhões de viagens (desprezando as viagens intermediárias). Assumindo que 50% dos que estacionam fora de casa o fazem gratuitamente nas vias públicas (6,75 milhões), que a média de tempo de estacionamento é de 4 horas e que o custo para estacionar em local privado durante este tempo é de R\$ 3 (valor conservador), obtém-se o custo anual de R\$ 7 bilhões. Outro aspecto relevante do apoio ao uso do automóvel é o baixo preço do licenciamento e do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA), definidos no âmbito estadual. (CEPAL-IPEA, 2011, p. 16-18)

² Sigla utilizada para veículo/cilindrada, (CEPAL-IPEA, 2011, p. 16).

Segundo a Cepal-Ipea (2011) o mesmo ocorre, com os transportes públicos que também recebem alguns subsídios, principalmente na aquisição de veículos (ônibus) e na operação (ferrovias).

O subsídio relativo ao vale-transporte (abatimento no imposto de renda pago pelo empregador) não pode mais ser realizado, tendo-se transformado apenas em um pagamento extra por parte do empregador. Quanto à aquisição de veículos, os ônibus têm isenção de IPI e redução do Programa de Integração Social (PIS) e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins) – diferença de 12,6% quando comparados com autos de 1.000 cc e de 18,6% quando comparados auto entre 1000 e 2000 cc. A venda de ônibus urbanos no mercado interno do Brasil em 2004 foi de cerca de 15.100 unidades (revista **Technibus**, ano 13, n. 64). O preço médio estimado, considerando a divisão de mercado entre Subsídios dados ao transporte urbano ônibus comum, micro-ônibus e miniônibus, foi de R\$ 176.000. (Ibid., p. 19-20)

Em 2004, o subsídio para compra de ônibus, deu-se da seguinte forma:

Assim, o subsídio para a compra dos ônibus urbanos foi, em 2004, de R\$ 384 milhões (quando comparado aos autos de 1000 cc) e de R\$ 608 milhões por ano (quando comparados aos autos entre 1000 e 2000 cc). Subsídios operacionais diretos não são comuns no sistema de ônibus, que na maior parte dos casos vive exclusivamente da receita arrecadada dos passageiros. Mas, no caso da operação de ferrovias urbanas, observa-se que a maioria declara ter custos superiores à arrecadação (ANTP, Sistema de Informação, 2003). O montante dos subsídios diretos, no caso, é de cerca de R\$ 600 milhões por ano (Ibid., p. 19-20)

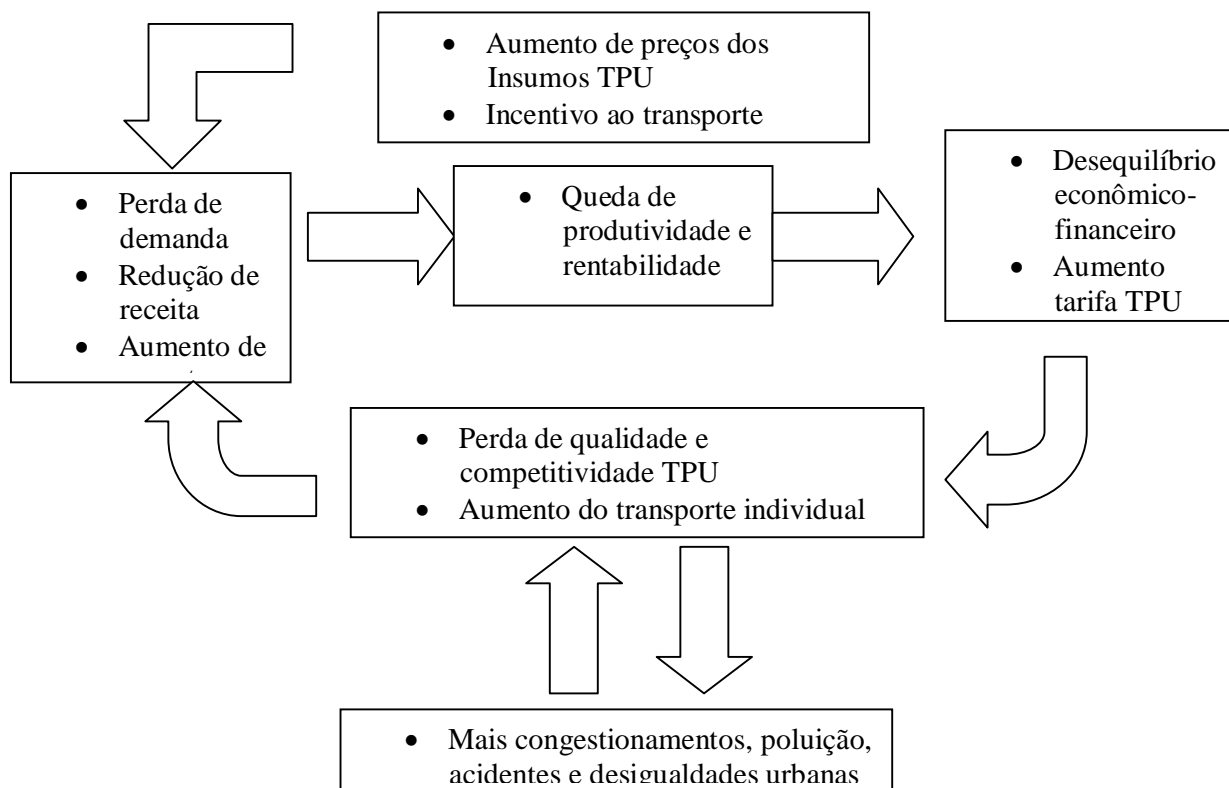
4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Parece que, diante do processo de globalização e mundialização, tudo está marcado pelas incertezas, riscos constantes e até mesmo a confiança das pessoas nos outros indivíduos e instituições sociais está abalada.

As políticas públicas geridas pelos governos nos parece que não estão levando em consideração aspectos sociais, como é o caso das políticas para o setor automobilístico, que os demasiados incentivos acabam por criar ciclos “problemáticos” à sociedade, principalmente interferindo na condição de vida dos cidadãos.

Como tendência significativa dentro do sistema viário urbano no Brasil nos dias atuais, apontada pela Cepal-Ipea (2011), temos a presença contínua de um ciclo vicioso de perda de competitividade do transporte público urbano rodoviário em relação ao transporte privado. O organograma 1 retrata a dinâmica da perda de produtividade e atratividade do transporte público urbano.

Estímulos ao transporte privado associados a aumentos de custos e ausência de políticas de priorização do transporte coletivo acabam gerando perdas de demanda e receitas para os sistemas públicos, impactando a tarifa cobrada, que, por sua vez, gera mais perda de demanda, retroalimentando o ciclo vicioso. (Ibid., p. 24)



Organograma 1 - Ciclo vicioso da perda de competitividade do transporte urbano

Fonte: CEPAL-IPEA, 2011, adaptado pelos autores

Esse organograma mostra que as políticas de mobilidade adotadas não estão sendo suficiente para conter a escalada do transporte individual e, consequentemente, a degradação das condições de trânsito urbano (Ibid., p. 26).

Segundo Torres (2007) a abordagem tradicional de aumentar a oferta de capacidade viária tem limitações de eficiência – ao não considerar, por exemplo, o fenômeno do tráfego induzido - como de equidade – por representar uma transferência de recursos dos usuários dos transportes públicos para os do automóvel.

Torres (2007) afirma que o pedágio pode ser um elemento alavancador para o transporte e mobilidade urbana no Brasil, ou seja, o principal elemento para a formação de um ciclo virtuoso que promova a eficiência econômica e redistribuição de renda progressiva, desde que:

a) exista um ambiente institucional adequado à sua implantação, permitindo o gerenciamento integrado de tráfego, transportes públicos e uso do solo; b) uma parte significativa das receitas seja aplicada no financiamento dos transportes públicos; c) Sejam feitas campanhas explicativas dos seus reais objetivos, assegurando assim a aceitação por parte da população; d) ele seja associado a outras medidas de regulação da demanda por transporte individual, como as políticas de restrição ao estacionamento. (TORRES, 2007, p. 6)

Além de toda esta problemática já citada, vale salientar, que a redução do IPI, (baixa a arrecadação dos impostos), diminuindo ainda mais os recursos para investimentos nas rodovias e no transportes coletivos, sem contar os danos ambientais de poluição atmosférica, emissão de gás carbônico, baixa na qualidade de vida das pessoas, ou seja, é um política que produz um efeito de ciclo vicioso, um política pública de “tiro no pé”.

É preciso tornar este *ciclo vicioso* em um *ciclo virtuoso*, onde as políticas públicas sejam voltadas para o transporte público e a melhoria nas condições sociais dos cidadãos, conforme figura 4.

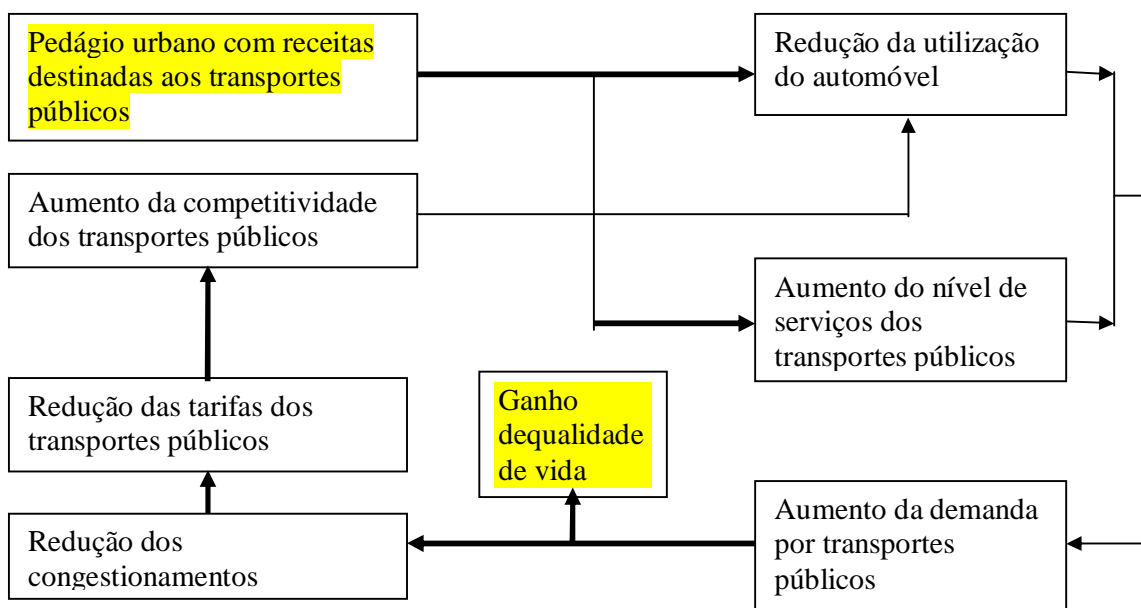


Figura 4 – O círculo virtuoso da regulação de transportes urbanos

Fonte: Torres(2007, p. 6), adaptado pelos autores

Diante das referências citadas anteriormente nesse artigo, evidencia-se que no processo de planejamento e criação de políticas públicas de transporte e mobilidade urbana, deve-se entender primeiramente, que sistemas territoriais complexos, como

regiões urbanas, são sistemas abertos³, caracterizados pela inexistência de um equilíbrio em sua dinâmica, e pela não consideração de variações na entrada de energia.

Esse fato ocorre devido à existência de um hinterland, ou seja, seu interior menos povoado e com maior concentração de matéria prima que abastece as áreas urbanas. E também que uma política pública eficiente e eficaz para o transporte e mobilidade urbana no Brasil, terá como principal desafio o entendimento como um todo da dinâmica desses sistemas territoriais complexos, devendo ser voltadas para o entendimento da complexidade de um geossistema⁴, através de uma análise contínua de espaço temporal não-linear, e com múltiplas interações homem e meio ambiente.

Existe outras formas de conter a crise, inclusive já testadas por outros países de conter os pontos negativos da globalização financeira. Nos últimos anos, mais do que gerar empregos e proteger o país da crise, estamos enriquecendo multinacionais, e ajudando a sustentar as mesmas em países em crise, isso tanto para as industriais automobilísticas, quanto os bancos.

REFERÊNCIAS

ALCOFORADO, F. **Globalização e Desenvolvimento**. Disponível em: <<http://www.editoranobel.com.br/arquivos/2007835.pdf>>. Acesso em: 11 fev. 2014.

AMADO, A. M.; MOLLO, M. de L. R. **Noções de macroeconomia: razões teóricas para as divergências entre os economistas**. São Paulo, Manole, 2003, 1ª ed.

ANDRADE, M. A. ; GONÇALVES, A. S. ; OLIVEIRA, T. S. . **Sistema de avaliação de políticas públicas: instrumento de eficiência na busca do desenvolvimento e no combate a pobreza**. In: I Conferência Nacional de Políticas Públicas contra a Pobreza e a Desigualdade, 2010, Natal-RN. I Conferência Nacional de Políticas Públicas contra a Pobreza e a Desigualdade, 2010. p. 1-20

ANFAVEA. **Dados Estatísticos**. 2013. Disponível em: <<http://www.anfavea.com.br/tabelas2008.html>>. Acesso em 20 de fev. de 2014.

BERTRAND, G. Trad. Olga Cruz. **Paisagem e geografia física global**. Esboço metodológico. R. RA E GA, Curitiba, n. 8, p. 141-152, 2004. Editora UFPR.

³Em sistemas abertos, as condições iniciais sofrem a influência direta de um número enorme de variáveis e variantes em processo constante de reações e contrareações, expressas nas oscilações de seus níveis de entropia (VICENTE; PEREZ FILHO, p. 331).

⁴No estudo da paisagem, o geossistema corresponde a dados ecológicos relativamente estáveis, “[...] resulta da combinação de fatores geomorfológicos (natureza das rochas e dos mantos superficiais, valor do declive, dinâmica das vertentes...), climáticos (precipitações, temperatura...) e hidrológicos (lençóis freáticos epidérmicos e nascentes, pH das águas, tempos de ressecamento do solo...) (BERTRAND, 2004, p.6-7).

BLOG DO PLANALTO. **Brasil é um dos países que mais cresceram no mundo em 2013, superando EUA e Japão.** 2013. Disponível em: <<http://blog.planalto.gov.br/brasil-e-um-dos-paises-que-mais-cresceram-no-mundo-em-2013-superando-eua-e-japao/>> Acesso em 20 de fev. de 2013.

CARVALHO, C. H. R. De; PEREIRA, R. H. M.; VASCONCELLOS, E. A. De. **Transporte e mobilidade urbana** /. Brasília, DF: CEPAL. Escritório no Brasil/ IPEA, (Textos para Discussão CEPAL-IPEA, 34),p 1-74, 2011.

CASOTTI, B. P. GOLDENSTEIN, M. Panorama do setor automotivo: as mudanças estruturais da indústria e as perspectivas para o Brasil. BNDES Setorial, Rio de Janeiro, n.28, p.147-188, set. 2008.

CNM/CUT. **Setor automotivo.** 2013. Disponível em:<http://www.cnmcut.org.br/sgc_data/conteudo/%7B126F9C13-9BCD-461D-9009-E904F9147476%7D_automotivo_final.pdf> Acesso em 20 de fev. de 2013.

FLEXOR, G; LEITE, S. P. **Análise De Políticas Públicas:** Breves Considerações Teóricas - Metodológicas. Disponível em:< http://franciscoqueiroz.com.br/portal/phocadownload/gestao/AnalisePolitica%20Publica_flexor_leite.pdf>. Acesso em: 12/04/2013.

GONÇALVES, R. **Globalização econômica e vulnerabilidade externa.** Disponível em: <http://www.reggen.org.br/midia/documentos/globaliza_caoeconomica.pdf>. Acesso em: 11 fev. 2014.

HARVEY, D. **Condição Pós-Moderna.** 16. ed. São Paulo. Edições Loyola, 1992.

IANNI, O. **A era do globalismo.** 3ª Ed. Rio de Janeiro; Civilização Brasileira, 1997. Janeiro: Editora Forense, 1983.

JOLLIVET, M. e PAVÉ, A. **O Meio Ambiente: Questões e perspectivas para a pesquisa.** In: P. F. Vieira e J. Weber (Orgs.) Gestão de recursos naturais renováveis e desenvolvimento. Novos desafios para a pesquisa ambiental. São Paulo: Cortez, pp. 51-112, 1998

MARQUES, C. B. ; SANTOS, C. H. S. Políticas públicas para pensar no desenvolvimento de um sítio local- um modelo. Revista Portuguesa de Estudos Regionais, v. 25, p. 107-120, 2011.

PLIHON, D. **A Globalização financeira.** Disponível em: <http://www4.fe.uc.pt/ciclo_int/doc_06_07/dominique_plihon.pdf>. Acesso em: 13 out. 2013.

SANTOS, A.M.M.S. e PINHÃO, C. M. A. Pólos automotivos brasileiros. BNDES Setorial, Rio de Janeiro, n.10, p.173-200, set. 1999.

SANTOS, M. A aceleração contemporânea. In SANTOS, Milton et al. (Orgs.). **O novo mapa do mundo.** São Paulo :Hucitec, 1993.

SANTOS, M. **A revolução tecnológica e o território:** realidades e perspectivas. Terra Livre, 1991, n. 9, 7-17.

SANTOS, M. **Por uma economia política da cidade:** O caso de São Paulo. São Paulo: Hucitec - Editora da PUC-SP, 1994.

SANTOS, T. S. dos. **Globalização e exclusão:** a dialética da mundialização do capital. Sociologias, núm. 6, dezembro, 2001, pp. 170-198, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Brasil.

SOUZA, C. **Políticas Públicas: uma revisão da literatura.** Sociologias, Porto Alegre, ano 8, nº 16, jul/dez 2006, p. 20-45.

SOUZA, N. A. de. **Economia Internacional Contemporânea:** da depressão de 1929 ao colapso financeiro de 2008. São Paulo: Editora Atlas, 2009, 1ª ed.

TEIXEIRA, E. C.. **O Papel das Políticas Públicas no Desenvolvimento Local e na Transformação da Realidade.** 2012.

TORRES, H. M. **Eficiência, equidade e aceitabilidade do pedágio urbano.** Tese de doutorado do curso de Pós Graduação em Engenharia de Transportes. Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro – RJ. 2007. 325 p.

VASCONCELLOS, M. A. S; GARCIA, Manouel E. **Fundamentos de Economia.** São Paulo: Saraiva 2004, 2 ed.

VICENTE, L. E. ; PEREZ FILHO, A. **Abordagem Sistêmica e Geografia.** Geografia (Rio Claro), Rio Claro, v. 28, n.3, p. 323-344, 2003.