



Opinião Econômica

Samuel Pessôa

Pesquisador do Instituto Brasileiro de Economia (FGV) e sócio da consultoria Reliance, É doutor em economia pela USP

banrisul

Diálogo com uma leitora

No passado, aumentos do salário-mínimo não impactavam o Orçamento como ocorre hoje

Afirmar no último parágrafo da coluna passada que, “nos últimos 30 anos, o salário-mínimo real cresceu 188% para um crescimento da produtividade do trabalho de 30%”. “Estamos testando os limites de nossa social-democracia. Os juros elevados são o sintoma desse fato.”

A leitora Isabel Pitta comentou que “Samuel Pessôa ignora a queda de 50% no salário no período dos anos 1950-1960 até o valor do início do Plano Real, ponto de partida para sua análise enviesada. Procurem por

“Ipeadata salário-mínimo real” e confirmem. Melhores salários anteriores foram com Vargas e João Goulart”.

O quadro acima apresenta a evolução do salário-mínimo real (a preços de janeiro de 2026). A afirmação da leitora está correta. Houve forte queda do salário mínimo real de 1960 a meados de 1991. Agradeço a Isabel pelo comentário.

O mesmo gráfico mostra que o salário-mínimo antes do ciclo atual era claramente uma política insustentável. A base material

da economia, isto é, a produtividade do trabalho, não sustentava o salário-mínimo fixado em lei. O resultado era muita inflação e uma tendência de queda permanente. Havia aumentos que eram imediatamente corroídos pela inflação.

A política de valorização do salário-mínimo após o Plano Real tem a marca da relativa sustentabilidade. Em vez de conviver com a inflação elevada e em aceleração, temos convivido com juros reais elevados.

Com relação à comparação

histórica que a leitora Isabel Pitta fez, há duas observações que, me parecem, tornam indevido o adjetivo “enviesada” empregado à minha análise: 1) o salário-mínimo no passado aplicava-se ao trabalho urbano. Atingia, provavelmente, menos de metade da população ocupada no início dos anos 1960; 2) no passado, nós não tínhamos ainda construído nosso Estado de bem-estar. Aumentos do salário-mínimo não impactavam o Orçamento público como ocorre agora.

Finalmente, o vale do salário-mínimo foi em 1951, com a média de R\$ 378. O crescimento acumulado de 1951 até 2024 foi de 297%. No mesmo período, a produtividade do trabalho, já incorporando as novas estimativas sobre a evolução da produtividade para

o século 20 de Bacha, Tombolo e Versiani, avançou 204%. A produtividade da economia americana avançou 355% na mesma comparação. O salário-mínimo é baixo pois a produtividade é baixa.

Como afirmar na semana passada, a retomada da política de valorização do salário-mínimo e a reindexação do gasto com saúde e educação à arrecadação elevaram o gasto primário de 2026 em R\$ 210 bilhões. No terceiro mandato do presidente Lula, a dívida pública crescerá 10% do PIB. Para construir um equilíbrio macroeconômico com juros menores e estabilidade da dívida pública, teremos de manter, durante muitos anos, o valor real do salário mínimo sem aumentos adicionais e indexar o gasto com saúde e educação ao crescimento demográfico.

Taxa única:
o upgrade que sua conversão precisava.

Banri Global Account com IOF e Spread unificados é mais dinheiro na conversão da moeda.

USD • EUR • GBP • CAD • AUD

Dnit assumirá Polo Rodoviário de Pelotas na semana que vem e não cobrará pedágio

/LOGÍSTICA

Jefferson Klein

jefferson.klein@jornaldocomercio.com.br

As 23h59min da próxima terça-feira, dia 3 de março, termina oficialmente a concessão da empresa Ecovias Sul sobre o Polo Rodoviário de Pelotas. A partir desse momento, o Ministério dos Transportes confirma que o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) assumirá as estradas da Metade Sul gaúcha que compõem esse polo, formado por mais de 450 quilômetros das BRs-116 e 392, abrangendo cidades como Camaquã, Pelotas, Jaguarão, Rio Grande e Santana da Boa Vista.

Ainda segundo nota do Ministério dos Transportes, o Dnit ficará responsável por esses segmentos de rodovias até que se faça outra licitação e uma nova concessionária inicie a operação, o que está previsto para ocorrer ainda em 2026. Até lá, não deverá ser cobrado pedágio para transitar nas vias.

De acordo com a pasta, o atual contrato “não atende às diretrizes da atual Política Fede-

ral de Outorgas e pratica valores de pedágio muito superiores às médias observadas nos nossos leilões”. O projeto de concessão, que agora se chamará Rota Portuária do Sul, prevê investimentos superiores a R\$ 10 bilhões.

Atualmente, o processo de consulta pública, para que a sociedade opine sobre obras, cronogramas e valores de pedágio, está sendo estruturado em parceria com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Após a consolidação das contribuições, o projeto será ajustado e encaminhado para análise do Tribunal de Contas da União (TCU).

De acordo com o comunicado da Ecovias Sul, o início da história do Polo Rodoviário de Pelotas ocorreu com a assinatura do contrato em janeiro de 1998 com o governo do Estado, por meio do Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem (Daer). Um novo marco ocorreu em 18 de maio de 2000, quando o Polo Rodoviário de Pelotas foi federalizado, passando à gestão da União.

A cobrança de pedágio teve início em 4 de março de 2001. Em 2014, um aditivo contratual reti-

rou da concessão a BR-293 (Pelotas-Bagé) e o acesso aos Molhes da Barra, em Rio Grande, ao mesmo tempo em que incorporou a nova pista duplicada da BR-392, no sentido Rio Grande-Pelotas.

Entre 2001 e 2025, conforme

a Ecovias Sul, foram investidos R\$ 2,5 bilhões na operação, além de R\$ 240 milhões em Imposto Sobre Serviços (ISS) repassados a 19 municípios ao longo do período. Apenas em pavimentação, os valores acumulados somam

R\$ 773,5 milhões. “Esses mais de R\$ 2,5 bilhões investidos ajudaram a transformar a infraestrutura rodoviária da região Sul”, afirma o gerente de Administração de Contrato da companhia, Toni Costa.



Concessão da Ecovias Sul por mais de 450 quilômetros das BRs-116 e 392 se encerra no dia 3 de março

DANI BARCELLOS/ESPECIAL/JC