



7 • Correio Braziliense — Brasília, terça-feira, 16 de novembro de 2021

<b>Bolsas</b>		<b>Pontuação B3</b>		<b>Salário mínimo</b>	<b>Dólar</b>	<b>Euro</b>	<b>Capital de giro</b>	<b>CDB</b>	<b>Inflação</b>
Na sexta-feira	Na segunda-feira	Ibovespa nos últimos dias			Últimas cotações (em R\$)	Comercial, venda na sexta-feira	Na sexta-feira	Prefixado 30 dias (ao ano)	IPCA do IBGE (em %)
<b>1,17%</b>	<b>0,05%</b>	<b>105.535</b>	<b>106.334</b>	<b>R\$ 1.100</b>	5/novembro 5,523	<b>R\$ 6,244</b>	<b>6,76%</b>	<b>8,15%</b>	Junho/2021 0,53
São Paulo	Nova York	9/11	10/11		8/novembro 5,541				Julho/2021 0,96
			11/11		9/novembro 5,495				Agosto/2021 0,87
			12/11		10/novembro 5,500				Setembro/2021 1,16
					11/novembro 5,404				Outubro/2021 1,25

## CONJUNTURA

# DF tem 2ª gasolina mais cara

Preço médio do combustível comum chegou a R\$ 7,21, entre 7 e 13 de novembro. No período, perdeu só para o Rio: R\$ 7,23

» ISRAEL MEDEIROS

O Distrito Federal está com a segunda gasolina mais cara do país. Na semana passada, o preço médio do combustível comum no DF chegou a R\$ 7,214 o litro, segundo a Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP). Os dados levam em consideração os preços em 47 postos pesquisados, entre 7 a 13 de novembro. A capital federal só perde para o Rio de Janeiro, que teve, no mesmo período, média de R\$ 7,237.

O preço mínimo encontrado nos postos do DF foi de R\$ 6,749, e o máximo de R\$ 7,499. A gasolina aditivada custava em média R\$ 7,305 e chegou a ser encontrada a R\$ 7,599 — valor superior ao meio termo nacional no período. A média nacional da gasolina comum, entre 7 e 13 de novembro, foi de R\$ 6,753, e o da aditivada, de R\$ 6,905.

Para quem tem automóvel flex e pode optar por abastecer com álcool, a situação não está muito melhor. Quando o assunto é o preço do etanol, o DF também está no alto das unidades da Federação com preço mais caro: média de R\$ 6,22/litro. O Rio Grande do Sul e o Rio de Janeiro aparecem no ranking como primeiro e segundo colocados, respectivamente: média de R\$ 6,943 e R\$ 6,246 cada.

**Ginástica orçamentária**

Os altos preços e as perspectivas de novos reajustes pela Petrobras têm levado os moradores de Brasília a rever seu orçamento e até considerar alternativas de transporte. É o que conta o dentista Irlam da Costa, de 29 anos.

“Tem que tirar o orçamento de outras coisas para poder pagar a gasolina, senão deixa o carro na garagem. Não tem como economizar, porque vai num

posto e está um preço; procura outro, e o preço está maior ainda”, afirmou Costa.

Para quem usa o carro para se sustentar, a situação é mais grave. Edilson Pereira de Souza, 54, trabalha com transporte particular e percorre longas distâncias todos os dias.

“Está caro, mas, infelizmente, tem que usar gasolina. Uso o carro todo dia, trabalho com ele. Todos os dias eu rodo cerca de 600km”, afirmou.

Em 2021, a Petrobras fez 15 reajustes no preço da gasolina nas refinarias — quatro foram reduções — e outros 12 no etanol — três reduções. A alta acumulada este ano é de 74% para o derivado de petróleo e de 61,7%, para o etanol. O último reajuste da estatal foi em 25 de outubro, quando o litro da gasolina teve alta de 7,04% nas refinarias e o diesel, 9,15%. O presidente Jair Bolsonaro anunciou que, para a próxima semana, há a possibilidade de haver nova mexida no preço, mas a Petrobras não confirma.

Para Paulo Tavares, presidente do Sindicombustíveis-DF, a falta do produto em postos pelo país tem contribuído para a disparada nos preços. Conforme salientou, o setor está em adequação dos estoques para conseguir suprir a demanda, algo que deve demorar 60 dias. Sobre a possibilidade de um novo reajuste pela Petrobras em breve, ele alertou que os preços continuam abaixo do que deveria ser.

“Existe defasagem. Eu creio que a empresa vem segurando os preços por questões políticas, interferência do governo federal. Isso está provocando a falta de produto, pois o combustível refinado está mais barato aqui do que lá fora (do país). As distribuidoras não estão importando para não ficarem com o ônus do aumento”, salientou.

Divulgação/Caixa



Presidente da Caixa, Pedro Guimarães, observa forma para fabricação de ligas de silício, no lançamento do 118º Caixa Mais Brasil

## Caixa Mais Brasil atende Minas

O 118º programa Caixa Mais Brasil chegou a Minas Gerais. Durante o último fim de semana, uma equipe chefiada pelo presidente da instituição, Pedro Guimarães, participou de uma intensa agenda de encontros com colaboradores do banco para ouvir sugestões e reclamações. Ele também se reuniu com microempresários em busca de créditos e serviços, além de moradores, que relatam as necessidades cotidianas, seja de moradia, de saúde ou de acesso à tecnologia. A iniciativa consiste na visitação presencial de vários municípios nos quais há agências, lotéricas ou correspondentes Caixa.

A comitiva de Guimarães já percorreu mais de 235 mil quilômetros desde a primeira edição do programa, em 2019.

A ideia da visita do presidente da Caixa foi dar início à implementação de diversas mudanças solicitadas por cada região. A primeira parada de Guimarães foi em Bocaiuva, na sede do Grupo Rima Industrial. A empresa é líder nacional na produção e comercialização de ligas à base de silício, além de ser a única produtora de magnésio primário do Hemisfério Sul.

No local, foram plantadas mudas de árvores nativas do projeto Nascentes Vivas, que prevê

a recuperação de aproximadamente 1,5 mil nascentes, e será beneficiado pelo Caixa Florestas.

Ainda em Minas, a Caixa esteve na Cooperativa Central dos Produtores Rurais (CCPR), que atua no segmento de laticínios, entregando um volume médio de 3 milhões de litros de leite por dia. O grupo visitou a propriedade rural de Afonso Ferreira Duarte, cooperado da CCPR, para conhecer o processo de produção leiteiro.

A comitiva de Guimarães e do 118º Caixa Mais Brasil continua hoje em Minas. O programa vai dar continuidade à missão de conhecer as distintas realidades do país.

**235 MIL KM**

foi quanto já percorreu a comitiva do presidente da Caixa, Pedro Guimarães, desde o lançamento do Caixa Mais Brasil



RAUL VELLOSO

**“POR QUE NÃO AJUSTAR OS GASTOS OBRIGATÓRIOS, GASTOS ESSES PREVISTOS PARA ACONTECER POR ALGUMA LEI OU PELA PRÓPRIA CONSTITUIÇÃO? A RESPOSTA É TAMBÉM SIMPLES: PORQUE É MUITO DIFÍCIL”**

## Gastar melhor e investir mais

(cartas: SIG, Quadra 2, Lote 340 / CEP 70.610-901)

Em forte contraste com a fase precedente, a Carta de 1988 deu prioridade máxima ao gasto público em assistência social, previdência e com os servidores públicos, os três se misturando em uma gigantesca folha de pagamentos, cuja contenção vem ficando cada vez mais difícil, em face do enorme número de pessoas com interesses contrariados. Daí, quando se compararam os gastos federais dos anos de 1987 e 2018, o que chamo de a grande folha passou de 26% para 41% do total. Tanto assim que os gastos obrigatórios totais, que adicionam à folha outros gastos correntes igualmente direcionados em lei a certos fins, passaram de 70%, em 1987, para 93%, em 2018. Por exclusão, os gastos discricionários caíram de 30% para 7%, dentro dos quais não mais que 3% se referiam a investimentos — que tinham chegado a quase zero. Por sua vez, saúde e educação mantiveram

os mesmos pesos de antes (8% e 3%, respectivamente) e os demais gastos correntes (discricionários) tiveram queda de 34% para 11%.

Sem que se tenha à mão avaliações oficiais relevantes do uso do dinheiro público desde a promulgação da Carta de 1988, a principal (e super-negativa) consequência disso tudo, em conjunto com o tipo de ajuste que vem sendo tentado, foi que, do final dos anos 1980 a 2018, os investimentos de todos os entes públicos em infraestrutura caíram mais de sete vezes quando medidos em percentuais do PIB, reduzindo-se de 5,1% para 0,7%. Enquanto isso, o segmento privado oscilava, no mesmo período, ao redor da média de 1,1% do PIB, em que pese toda a ênfase conferida a esse setor nos últimos anos. Daí o PIB só crescer a 0,2% ao ano, em média, nos últimos 20 anos. É mole?

A grande maioria dos que acompanham a área macroeco-

nômica acredita que a obediência ao chamado teto dos gastos, regra que limita o crescimento do gasto federal total pela inflação decorrida, é fundamental no momento atual para exatamente manter a inflação sob controle, ainda que, a meu ver, quando nasceu, ele já estava morto. Com ele, em tese, se conteria o crescimento dos gastos públicos e, portanto, se extirparia o mal pela raiz — mal esse que seria representado pelo resultante crescimento da razão entre a dívida pública e o PIB, e por sua suposta consequência mais maléfica, a inflação elevada.

### Dívida

Pois bem, o espaço é pequeno para explicar tudo, mas nem o crescimento da razão entre a dívida pública e uma correta medida do nível de atividade é necessariamente ruim, nem a inflação se deve necessariamente ao crescimento da

dívida (a não ser que já existisse uma razão forte para sua existência, como, por exemplo, quando a economia está superaquecida ou sob um choque de preço externo).

O pior é que o principal motivo pelo qual o teto já nasceu morto é bem mais simples e, em torno dele, não deveria haver qualquer polêmica (mas ninguém quer saber disso). Ele se liga a duas coisas: primeiro, a que o peso dos gastos obrigatórios no total despendido pela União já era muito alto, como mostrei acima, quando o teto foi lançado (2016, para valer a partir de 2017) de forma tal que, em pouco tempo, os residuais gastos discricionários — únicos a serem, na prática, ajustados pela exigência do teto — ficariam simplesmente zerados. Como o item de maior peso nos discricionários é o investimento, vê-se quem foi o principal pagador da conta do teto: investimentos e crescimento do PIB, confor-

me acima explicado. É isso que queremos?

Por outro lado, por que não ajustar os gastos obrigatórios, gastos esses previstos para acontecer por alguma lei ou pela própria Constituição? A resposta é também simples: porque é muito difícil, conforme se vê pelas prioridades reveladas pela execução da Carta de 1988.

Olhando para a frente, enquanto se promove uma avaliação competente do que se tem feito com o dinheiro público, em grandes blocos, desde 1988, o que falta em grande medida é: 1) tornar sem efeito a emenda do teto; 2) desenhar um bom e parrudo plano de investimento público para o país; 3) ter dois grandes programas assistenciais, um emergencial e temporário, até o encerramento da fase covid-19, e o outro, permanente, a serem permanentemente avaliados; 4) um relevante plano de equacionamento da previdência pública atrelado a um plano de recuperação de

investimentos especialmente subnacionais; 5) um programa de reforma administrativa e melhor capacitação dos servidores públicos; e 6) uma grande discussão sobre a questão inflacionária, com vistas a impedir que se sacrifique ainda mais o país com tratamentos inadequados dessa questão, como vem ocorrendo há vários anos.

(De passagem, veja-se o exemplo dos Estados Unidos, cujo governo acaba de aprovar, no Congresso, um plano de investimento em infraestrutura dimensionado em US\$ 1,3 trilhão. Enquanto isso, por aqui a grande discussão ainda é como recuperar o já falecido teto de gastos).

Esse plano seria amarrado a uma série de metas, exigências e mudanças, especialmente metas de crescimento do PIB para os próximos mandatos — presidencial e estaduais (com ajuste das metas municipais para as parcelas remanescentes desses mandatos).