Título: Briga defensiva contra a inflação
Dados: 04/10/2022 **Veículo:** O Estado de S. Paulo **Página:** B2
Canal: Notícias Gerais

Celso Ming celso.ming@estadao.com

Briga defensiva contra a inflação

Entre os aspectos a analisar no pique da inflação de março está o que os economistas chamam de conflito distributivo.

É o megajogo de empurra que toma corpo na economia quando empresas e pessoas físicas tentam se compensar da inflação por meio de reajustes de preços para cima e adiamento de novas compras.

Quase ninguém esperava em março uma inflação tão alta, de 1,62% – a maior no mês de março desde 1994. Em 12 meses foi para 11,3%. Bastou a divulgação para o mercado revisar e elevar as projeções do IPCA para este ano e o seguinte.

Nesse conflito distributivo sempre alguns podem mais e outros menos. Em geral, quem mais perde são os assalariados e os que vivem de bico.

Qualquer um nota esse fenômeno defensivo diante da falta de justificativas para os reajustes. É o caso da manicure ou do encanador que passam a cobrar bem mais pelos seus préstimos "porque a gasolina subiu 10%". E não adianta argumentar que, nesses e em outros serviços, é baixo o impacto do aumento dos combustíveis.

Do ponto de vista técnico, esse processo defensivo fica mais claro quando se leva em conta que o índice de difusão do custo de vida vem aumentando. Desde o fim de 2021, a alta alcança cerca de 70% dos itens que compõem a cesta de consumo.

Em fevereiro foi para 75% e, em março, para 76%.

Nessa fase da inflação, o Banco Central, cuja função mais importante é defender a moeda contra a erosão inflacionária, faz o que pode, mas pode relativamente pouco. Não consegue derrubar a inflação produzida por disparada de custos (caso da alta dos combustíveis e dos alimentos), mas pode atuar sobre o conflito distributivo. Quando puxa pelos juros, ou seja, quando retira moeda da economia, encarece o crédito e dificulta a demanda por mercadorias e serviços. Se o poder aquisitivo caiu pela inflação, as vendas de carros caem, como está acontecendo. As montadoras acusam que, em março, o encalhe de veículos novos em seus pátios alcançava 125,5 mil unidades. Se a manicure puxa seus preços, o cliente pode espaçar o tempo entre uma visita e outra.

O que poderia conter mais a inflação seria a baixa persistente dos preços internacionais do petróleo casada com a baixa, também persistente, das cotações da moeda estrangeira. Mas isso depende de mais coisas.

Como juros mais altos internamente trazem mais dólares e ajudam a derrubar o câmbio, também por essa razão se pode esperar agora uma estocada ainda maior dos juros básicos (Selic), hoje em 11,75% ao ano. O Banco Central prometeu que os levaria a 12,75%. Mas pode ir além, talvez para 13,75% ou para 14,0% ao ano. ●

COMENTARISTA DE ECONOMIA

Inflação Alta nos preços de transportes

Gasto com combustíveis cresceu R$ 1,25 bi, aponta consultoria

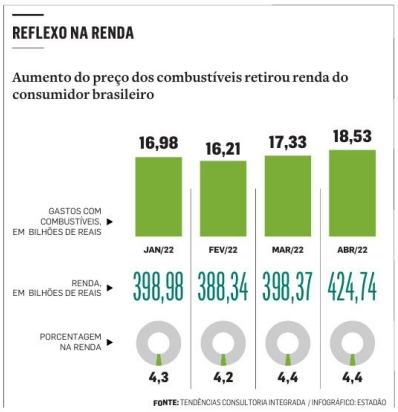
Dados se referem ao consumo entre março e abril, e alta pode afetar o crescimento econômico, segundo o estudo

RENÉE PEREIRA
MÁRCIA DE CHIARA

Entre os meses de março e abril, o gasto dos brasileiros com despesas essenciais, como combustíveis, alimentos e educação, aumentou R$ 16 bilhões. Desse total, R$ 1,25 bilhão veio do reajuste da gasolina e diesel, segundo dados da consultoria Tendências Consultoria Integrada. Isso explica o avanço de 1,62% da inflação em março, a maior para o mês em 28 anos.

A expectativa é que os preços continuem a pressionar a renda dos consumidores, que vem sendo corroída ano após ano. A economista da Tendências, Alessandra Ribeiro, afirma que, como se trata de um bem com pequena elasticidade, o aumento reduz o espaço no orçamento do brasileiro para outros bens e serviços. "E isso tem um efeito redutor no crescimento econômico."

Para o presidente da Trevisan Escola de Negócios, VanDyck Silveira, a alta dos combustíveis provoca uma bola de neve na economia por causa dos repasses. Além do preço do frete, que é transferido para outros produtos, o setor de serviços também reflete o aumento. As viagens de carro por aplicativos, por exemplo, ficaram mais salgadas desde o anúncio da Petrobras.



O presidente da Associação de Motoristas de Aplicativos, Eduardo Lima de Souza, afirma que a tarifa da 99 subiu 5% e a do Uber, 6,5% por km rodado. "O aumento dos combustíveis foi de 18%, então continuamos com defasagem. Muitos motoristas estão tendo de ampliar a carga horária para manter a renda." Isso significa trabalhar até 14 horas por dia.

Nesse caso, o consumidor não tem para onde correr. O preço das corridas de táxis também subiu. Em São Paulo, depois de sete anos sem aumento, a prefeitura autorizou o reajuste. O valor inicial da corrida saltou para R$ 5,50, com aumento de 22%. O quilômetro percorrido teve alta de 45%. A tarifa horária, cobrada quando o carro está parado ou em baixa velocidade, subiu 48%, para R$ 49.

PANE SECA. "O aumento tinha de sair de qualquer jeito, a categoria estava numa situação delicadíssima", afirma Luiz Capelo, vice-diretor do Sindicato dos Taxistas Autônomos de São Paulo. Ele conta que, antes do reajuste, muitos motoristas enfrentavam "pane seca": paravam de rodar por falta de dinheiro para abastecer.

A maioria roda com carros movidos a etanol e gás natural veicular (GNV). Só pequena parcela abastece com gasolina. Dados da Agência Nacional do Petróleo mostram que, nos últimos três meses, o preço médio do GNV subiu 25,86%, a gasolina comum teve alta de 10,93% e o etanol, de 4,15%.

ENTREGAS. Outro hábito que caiu nas graças do brasileiro, o delivery também teve suas taxas revisadas pelas empresas. Desde o início do mês, os entregadores do iFood tiveram aumento de 50% no valor mínimo por km rodado, de R$ 1 para R$ 1,50, e outro de 13% no valor da rota mínima (a menor quantia que recebem por uma entrega), de R$ 5,31 para R$ 6.

Segundo a companhia, o aumento teve caráter de urgência por causa da inflação e do aumento dos combustíveis.

No transporte escolar, o reajuste médio das mensalidades, que ficou em torno de 20%, fez com que 30% dos pais desistissem do serviço, conta Anderson Malafaia, presidente da União Geral do Transporte Escolar.

A entidade tem 3 mil associados no Estado de São Paulo, entre motoristas autônomos, empresas e cooperativas.

Quase a totalidade dos veículos usados no transporte escolar são movidos a diesel. "O impacto da alta do diesel foi muito relevante para nós e o nosso custo operacional subiu demais", diz Malafaia.

Mesmo com aumento da mensalidade do transporte escolar, que varia muito a depender do bairro, entre R$ 200 e R$ 900, por exemplo, Malafaia diz que esse reajuste não cobre todos os aumentos de custos que os motoristas tiveram. A necessidade de reajuste da mensalidade para retornar à situação pré-pandemia seria em torno de 40%.

Outro que reivindica uma revisão dos preços é o setor de transporte público, em que o diesel representa 30% da operação (antes do aumento da Petrobras era de 26,6%).

"O aumento dos combustíveis foi de 18%, então continuamos com defasagem (a tarifa do Uber subiu 6,5% e da 99, 5%). Muitos motoristas estão tendo de ampliar a carga horária para manter a renda."
Eduardo Lima de Souza
Presidente da Associação de Motoristas de Aplicativos

Segundo o presidente executivo da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos, Francisco Christovan, com a alta do diesel o setor teria de reajustar tarifas em 19,5%, mas nada foi repassado.

Nos bares e restaurantes, por causa da pressão de alimentos e, sobretudo, gás de botijão – que aumentou quase 30% em 12 meses –, a situação é crítica. "O gás representa entre 8% e 10% do custo das nossas mercadorias", afirma Paulo Solmucci, presidente da Abrasel.

Pesquisa recente da entidade revela que 38% dos estabelecimentos amargam prejuízos e 60% declararam estar no vermelho porque não conseguiram repassar aumentos de custos para o cardápio. ●