



Opinião Econômica

Samuel Pessôa

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



Fechar a conta de capital?

Câmbio tem se desvalorizado pois temos um problema que nos destaca em relação aos nossos pares

Em plena ação do “pragmatismo de coação”, expressão cunhada por Tony Volpon, o governo Lula anuncia algumas medidas de contenção de despesas. Não sabemos ao certo o que é real ou somente espuma para alegrar momentaneamente o mercado.

De qualquer forma, sempre que o câmbio desvaloriza em função de aumento do risco Brasil diversos economistas têm a resposta pronta: vamos fechar a conta de capital.

Podemos fechar a conta de capital. No continente, entraremos para o clube formado pela Venezuela e Argentina.

“Mas e a China?”, perguntariam os defensores do fechamen-

to da conta de capital. De fato, a China mantém a conta de capital fechada. Muito fechada.

A China é uma economia em que o capital é muito abundante. O adjetivo muito não é nenhum exagero. Deve ser a economia que opera com a maior relação capital-produto que há. Se o capital é abundante, os juros domésticos são inferiores aos juros internacionais. Há pressão por saída de capitais. A ditadura chinesa não deseja que seus cidadãos enviem capital para fora. Fecham a conta de capital. Vale enfatizar: a China apresenta a maior taxa de poupança do mundo.

O Brasil tem uma das menores taxas de poupança do mundo.

Se a poupança é baixa, a taxa de juros doméstica é maior do que a internacional. Se a conta de capital for fechada, os juros domésticos serão definidos pelo equilíbrio interno entre investimento e poupança. Elevar-se-ão, portanto.

Com a conta de capital aberta, os juros domésticos são dados pelo juro internacional somado ao risco Brasil.

Nas contas que fiz com meu colega do FGV Ibre Bráulio Borges há alguns anos (com a pandemia houve quebra estrutural nos modelos, que ainda não estão funcionando bem), o juro neutro doméstico é a soma da taxa neutra de juros americana com a medida de risco EMBI Brasil.

Para reduzir o juro doméstico temos que buscar políticas que reduzam o risco país. A melhora das contas públicas, com a elevação do superávit primário, é a medida mais eficaz para reduzir o risco-país.

Mas será que não podemos adotar controles à mobilidade de capital? O Chile pratica. Sempre podemos adotar controles à mobilidade de capital. Aqui a dificuldade está no desenho da política. Certamente o controle precisa ser na entrada. Controle na saída eleva muito a percepção de risco e, conseqüentemente, eleva o juro interno.

Mas há outras diferenças importantes entre o Brasil e o Chile, que indicam que nunca podemos ter o grau de intervenção no câmbio do Chile. Se tivéssemos a carga tributária do Chile, o gasto público do Chile, o sistema previdenciário do Chile e a taxa de poupança doméstica do Chile, po-

deríamos ter as instituições chilenas. Com as nossas escolhas, não podemos. Podemos, mas aí teremos que arcar com as conseqüências: juros domésticos ainda maiores.

A conta de capital aberta é a forma de uma economia com baixíssima poupança doméstica reduzir os juros domésticos. O câmbio tem se desvalorizado mais intensamente no Brasil do que nos demais emergentes pois temos um problema que nos destaca em relação aos nossos pares: uma dívida interna muito elevada e sem clareza nas condições de seu financiamento nos próximos anos.

O câmbio é o termômetro de nossas dificuldades fiscais e de nossa dificuldade em gerenciar nosso conflito distributivo. Piorar a qualidade do termômetro fechar a conta de capital ou impor limites à saída de capital não solucionará nossos problemas.

PROGRAMA
banrisul
reconstruir RS

**NÓS VAMOS
RECONSTRUIR JUNTOS.**

O Banrisul acredita na tua força e no futuro de todos os gaúchos.

banrisul
Um banco único.
Porque te entende.



Benefícios para veículos elétricos e híbridos atraem consumidores do RS

/ INDÚSTRIA AUTOMOTIVA

Cláudio Isaías
isaiasc@jcrs.com.br

Os consumidores gaúchos que fazem a aquisição de veículos elétricos ou híbridos estão sendo atraídos pelos benefícios concedidos pelas concessionárias que comercializam modelos deste segmento, em franca expansão no País. Entre as vantagens apontadas pelo gerente da Iesa BYD, Ricardo Kappell, estão o fato de que os carros não pagam o Imposto sobre Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) no Rio Grande do Sul. Além disso, nos modelos com cinco anos ou 100 mil quilômetros rodados, as revisões são gratuitas.

“São benefícios que atraem os consumidores gaúchos. Por tudo isso, o segmento elétrico

e híbrido chegou para ficar no Brasil”, destaca Kappell que ontem participou da apresentação do novo carro BYD Song Pro, na sede da Iesa BYD, em Porto Alegre.

O lançamento oficial do carro da marca chinesa BYD acontece hoje, em São Paulo. Em Porto Alegre, o evento contou com as presenças de Alexandre Baldy, vice-presidente da BYD Brasil, e de Henrique Antunes, diretor comercial da BYD Brasil, que destacaram a força do povo gaúcho para se reconstruir depois da tragédia climática de maio.

Segundo Kappell, a loja da zona Norte de Porto Alegre comercializa 300 carros elétricos e híbridos por mês. “Temos a meta de chegar a 450 a 500 veículos por mês até o final do ano”, comenta ele.

Conforme levantamento da Federação Nacional da Distri-

buição de Veículos Automotores (Fenabreve), a BYD é a montadora que mais emplacou carros elétricos no País. Foram 5.265 unidades e 80,90% de participação em abril.

Em segundo lugar, aparece a GWM (672), com 10,33% de participação - a empresa vende um único modelo elétrico no Brasil, o Ora 03. A Volvo (146 carros) aparece em terceiro lugar, a JAC (138) na quarta posição e a Renault (134) na quinta posição.

Sobre o carro BYD Song Pro, o vice-presidente da BYD Brasil, Alexandre Baldy, afirmou que o modelo vendido no Brasil terá um sistema de baterias de até 18,7 kWh e fará até 22,7 km/l em modo híbrido. Já o alcance elétrico mudará de uma versão para a outra, sendo de até 71 quilômetros para a versão de entrada, e até 110 quilômetros



Kappell diz que meta da concessionária é comercializar 450 modelos/mês

para a topo de linha. Em fase de pré-venda, segundo a concessionária, o novo BYD Song Pro chegará ao mercado brasileiro em duas versões e deverá custar cerca de R\$ 200 mil.

O BYD Song Pro será comercializado em três opções de cores: branco snow, cinza time e

azul atlântida. O interior do carro é bege com detalhes laranja nos bancos. Já as rodas são de 17 polegadas. O pacote de equipamentos do carro possui central multimídia giratória de 12,8 polegadas, quadro de instrumentos digital e banco do motorista com ajuste elétrico.