

economia

Cotações do Dólar – (R\$/US\$)

11/11	Comercial		Turismo	
	Compra	Venda	Compra	Venda
	5,3332	5,3337	5,4660	5,5470

Fonte: Estado Continuo

Bolsa de Valores

MERCADOS	FECHAMENTO	
	11/Nov/22	Varição
Ibovespa	112.253,49	+2,26%
Dow Jones/NY	33.747,86	+0,1%
Nasdaq	11.323,33	+1,88%
S&P Merval	150.413,34	3,82%

Fonte: Estado Continuo e bolsas de valores



Veículo elétrico e a oportunidade perdida

Um dos grandes temas atuais relacionados à indústria e seu futuro refere-se à transição da força motriz dos automóveis para motores elétricos, ou híbridos. Esta questão envolve a discussão e as mudanças necessárias na estrutura da cadeia produtiva, suas inter-relações, processos produtivos e desenvolvimento de competências tecnológicas.

O País e o Grande ABC se inserem nesta questão em torno das mudanças que deverão ocorrer na indústria automobilística instalada em solo brasileiro. Isso inclui os efeitos sobre a cadeia produtiva e as competências tecnológicas e de aprendizagem necessárias para essa transição.

Tido como um ícone da modernidade atual, o carro elétrico no Brasil, no período atual, não será evento inédito. Em 1974 a fabricante de veículos Gurgel, empresa de capital nacional, lançou projeto de carro elétrico intitulado Itaipu. Apesar do menor custo por quilômetro rodado, a autonomia de 60 a 80 quilômetros foi um dos fatores que inviabilizaram o projeto, junto a demora para recarregar das baterias, em torno de dez horas.

Apesar deste primeiro modelo não ter avançado além do protótipo, no início da década de 1980 a Gurgel lançou o E-400 atendendo ao desafio proposto pela Eletrobrás para renovar sua frota. Com capacidade para transportar 400 kg, autonomia de até 80 km e velocidade máxima de 75 km/h, o veículo superou as metas do desafio. Como resultado, o governo federal encomendou o veículo para compor as frotas da Eletrobrás, tonando-se o primeiro carro elétrico produzido em série no Brasil. No ano seguinte, a empresa lançou versão um pouco maior, o E-500.

Contudo, à exceção deste estímulo do início da década de 1980 via compras públicas, não houve mais fomento ao desenvolvimento do veículo elétrico no Brasil, levando ao encerramento da produção.

Teria sido mais proveitoso ao desenvolvimento do setor automobilístico se a empresa de capital nacional recebesse estímulos ao desenvolvimento produtivo e tecnológico? Se política pública tivesse encarado o desafio e os riscos de fomentar o desenvolvimento tecnológico para viabilizar o carro elétrico nacional, estaríamos hoje em patamar competitivo tecnológico mais elevado? O desenvolvimento desta matriz teria resultado em transbordamentos para outras aplicações, como a produção de veículos para transporte de massa? Os efeitos para o próprio desenvolvimento econômico da economia brasileira teriam sido promissores?

É claro que não temos como responder com precisão as questões acima. Mas, no mínimo, precisamos reconhecer que perdemos uma oportunidade, destas que não bate à nossa porta todos os dias.

Faltou fomento

Com relação ao custo para fomentar o desenvolvimento produtivo tecnológico, especificamente relacionado ao caso acima, é importante reconhecer que é inerente a qualquer política pública. É fundamental não observar apenas custos de curto prazo, mas os efeitos potenciais de longo prazo, que podem e devem ser amarrados a metas a serem perseguidas pelos beneficiários das políticas de fomento.

Na segunda metade da década de 1980, a mesma empresa, Gurgel, tentou continuar operando no mercado com produção de veículos a combustão. Como estratégia, requisitou ao governo uma política de redução do imposto de produção para produzir carros com motor abaixo de mil cilindradas. Foi-lhe negado. Sem capacidade de competir com as multinacionais instaladas no País, e sem estímulos, a Gurgel encerrou as atividades.

Contudo, na primeira metade da década de 1990, as multinacionais do setor automobilístico instaladas no Brasil receberam estímulo semelhante para produzir carros abaixo de mil cilindradas, o que fomentou a produção dos “veículos mil” e criou novo segmento no mercado. Juntamente com a expansão do crédito após a estabilização da inflação em meados da década de 1990, “os mil” contribuíram para expansão do mercado de automóveis no Brasil.

O fomento à produção dos “carros mil” gerou custos para operação da política pública. Entretanto, em nenhum momento este esforço de política pública se preocupou com o desenvolvimento de empresas de capital nacional nem com o desenvolvimento tecnológico no País.

A título de breve comparação, por caminhos diferentes, a maioria dos países dos Tigres Asiáticos seguiu a receita de desenvolver o setor produtivo de capital nacional, aliado ao desenvolvimento produtivo e tecnológico. Trajetória, aliás, percorrida pelos países hoje desenvolvidos nos séculos anteriores.

Sem precisar buscar outros exemplos em outros países, o relato deixa evidente que as decisões de política pública têm efeitos para o longo prazo. A sociedade brasileira, incluindo políticos, trabalhadores, empresários, entre tantos outros, terão maturidade suficiente para aderir e defender uma política produtiva tecnológica de longo prazo? Teremos estruturas adequadas para garantir sua execução?

Delegar a expectativa de futuro à existência de um único tiro certo, ao surgimento de um unicórnio encantado ou a algum outro lance de sorte ou acaso parece mais arriscado do que assumir o desafio de defendermos e colocarmos em prática uma política de fomento produtivo e tecnológico de longo prazo.

Material produzido por Sandro Renato Maskio, coordenador de Estudos do Observatório Econômico e professor do curso de Ciências Econômicas da Universidade Metodista de São Paulo

Presidente do Regran prevê alta de 20% nos postos até fim do ano

Roberto Leandrini Júnior, que está à frente do sindicato, afirmou que a Petrobras vai autorizar estes aumentos de forma parcelada

TOMAZ DE ALVARENGA
tomazalvarenga@dgabc.com.br

Levantamento divulgado pela ANP (Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis) mostrou que o preço médio da gasolina comum subiu pela quinta semana consecutiva no Brasil. O litro foi vendido em média por R\$ 5,02 na semana pesquisada (6 e 12 de novembro). Cresci-

mento de 0,8%, ou R\$ 0,04 a mais, em relação com a semana anterior, quando o preço estava em R\$ 4,98.

A gasolina sobe desde o dia 2 de outubro, quando o litro chegou a R\$ 4,79. Desde então, o produto já acumula alta de 4,8% nas bombas. Isso se deve a aumentos praticados por refinarias privadas, importadores e varejistas.

Para Roberto Leandrini,

presidente do Regran (Sindicato do Comércio Varejista e Derivados de Petróleo do Grande ABC), o que na verdade está ocorrendo é especulação. E o pior está por vir, ainda neste ano. Já para 2023 o cenário é imprevisível.

“Esses aumentos de agora simplesmente são especulativos. As distribuidoras estão subindo o valor e os postos são obrigados a repa-

sar. A bolsa de valores não fica especulando? É igual. O cenário para eles é de insegurança com o futuro, então eles vão aumentando o preço em ‘doses homeopáticas’, aos poucos”, diz.

Sobre o fato de a Petrobras não reajustar o preço dos combustíveis há 76 dias, Leandrini afirma que a empresa deve autorizar aumentos até o final do ano. “Calculo que até 31 de dezembro, a Petrobras vai autorizar aumentos que acrescentarão o valor nas bombas em 20%. Não de uma vez, mas fracionados. Após a posse do novo presidente, é impossível fazer uma previsão”.

Também contribuíram para a escalada dos preços do insumo a alta no preço do etanol anidro, que compõe 27% da mistura da gasolina e, mais recentemente, no início do mês, o fechamento de estradas por manifestantes que protestavam contra o resultado das eleições. Os bloqueios pressionaram os preços da gasolina em Estados do Sul do País, como Rio Grande do Sul, Paraná e Santa Catarina, além de regiões de São Paulo.

O sindicalista aponta uma outra questão em relação ao etanol. “Ele aumenta mais do que a gasolina, pois há um agravante, não há um órgão regulador. Quem manda são os usineiros, quando eles aumentam o valor, não precisam dar satisfação a ninguém”, relata.

DIESEL

Já o preço do diesel S10 ficou estável em R\$ 6,71 por litro no período. O preço do diesel tem flutuado nas últimas semanas alternando entre altas e baixas, mesmo sem mudanças nos preços praticados pela Petrobras nas refinarias.

(com Agências)



PESA NO BOLSO. Perspectiva é de que ainda neste ano a Petrobras volte a reajustar os preços

VAGAS

Grande ABC está com 712 oportunidades de emprego

São Caetano (283), São Bernardo (129) e Mauá (112) são as que mais oferecem chances

São Caetano nesta semana oferece o maior número de vagas (283), como por exemplo para ajudante de acabamento (15), auxiliar de cozinha (12), consultor comercial (10) e repositor de mercadorias (6). A grande maioria delas são CLT.

Já São Bernardo está com 129 oportunidades disponíveis na CTR (Central de Trabalho e Renda), sendo a maioria delas para auxiliar de logística (30), auxiliar de linha de produção (17), motorista de caminhão (14) e pedreiro (14).



EMPREGOS. As sete cidades do Grande ABC estão com vagas

O Centro Público de Trabalho e Renda de Mauá está com 112 vagas de emprego. Entre as diversas funções disponíveis no painel estão: estagiário nas áreas de engenharia civil, arquitetura, administração e engenharia mecânica e também vagas de emprego para ajudante de obras, atendente de balcão, borracheiro, montador industrial e tapeceiro de móveis. Profissionais interessados devem comparecer ao CPTR, na Rua Jundiá, 63, Bairro da Matriz. O trabalhador deve estar com RG, CPF e Carteira de Trabalho em mãos (quem ainda tiver na versão impressa). O atendimento é de segunda a sexta, das 8h às 17h.

Ribeirão Pires reúne 97 oportunidades, como atendente de lojas (50), auxiliar de linha de produção (11), vendedor (10) e repositor de mercadorias (10). O PAT – Ribeirão Pires funciona nas dependências do Atende Fácil, localizado à Avenida Capitão José Gallo, 55 – Centro. O horário de funcionamento é de segunda a sexta-feira, das 8h30 às 16 h. Informações pelo telefone 4824-4282.

A cidade de Santo André

oferece 50 vagas, dentre elas vendedor (10), motorista de caminhão (4) e auxiliar de mecânico diesel (5). Interessados nestas e em outras oportunidades de emprego, devem acessar o aplicativo Sine Fácil Trabalhador ou portal Gov.br, por meio do link: <https://servicos.mte.gov.br>. Para atendimento presencial, compareça ao CPE-TR localizado na Praça IV Centenário, 01 – Centro (Prédio Executivo Prefeitura – Térreo 01) de segunda a sexta-feira das 10h às 15h (exceto hoje e amanhã).

Em Diadema são 39 vagas, 6 delas para pessoas com deficiência. Há oportunidades para ajudante geral (5), operador de coladeira (3), auxiliar administrativo operacional (3) e auxiliar de lavanderia – PcD (2).

Rio Grande da Serra está com uma vaga para pizzaiolo (com experiência) e uma para vendedor interno (não precisa ter experiência). Interessados devem comparecer ao PAT portanto currículo atualizado para retirada da carta de encaminhamento, na Rua Pref. Carlos José Carlson, 280, Centro.

da Redação