

Economia em Debate

nº 256

(25/05/2018)

Economia em Debate é um instrumento para a reflexão das questões que envolvem a economia brasileira e mundial. Os textos selecionados e aqui publicados, com suas respectivas fontes e autores, não expressam necessariamente a opinião da UGT. Constituem, assim, fontes plurais e imprescindíveis que podem auxiliar na socialização de informações úteis e na compreensão de inúmeros problemas econômicos nacionais e internacionais que afetam toda a sociedade, em especial aos trabalhadores.



Eduardo Rocha
Economista da União Geral dos Trabalhadores (UGT)

Acuado, governo vai subsidiar diesel e greve é suspensa

O Estado de S. Paulo - 25/05/2018

Pressionado depois de quatro dias de paralisação dos caminhoneiros, com cenas de desabastecimento e caos em todo o País, o governo cedeu mais uma vez ontem e representantes do movimento concordaram em dar uma trégua de 15 dias na greve. A equipe econômica criou uma câmara de compensação para subsidiar o preço do diesel e permitir que seja reajustado apenas a cada 30 dias. Para isso, o governo pedirá ao Congresso crédito extra de R\$ 4,9 bilhões para este ano – o recurso sairá do cancelamento de outras despesas, que não foram especificadas. O litro do combustível ficará congelado em R\$ 2,10 nos próximos 30 dias. Nos primeiros 15 dias, a diferença em relação à cotação no mercado internacional será bancada pela Petrobrás e, nos 15 seguintes, pelo governo. Depois disso, a Petrobrás manterá a política atual de reajuste, e a diferença de preço será subsidiada. Oito das 11 entidades dos caminhoneiros concordaram com os termos do acordo.

Após uma paralisação de quatro dias que provocou desabastecimento e caos em todo o País, os caminhoneiros decidiram suspender, por pelo menos 15 dias, seu movimento. O acordo foi anunciado ontem à noite pelo governo. Depois desses 15 dias, haverá uma nova reunião entre caminhoneiros e governo para avaliar se as promessas do Planalto estão sendo cumpridas.

A proposta acertada ontem prevê que o preço do óleo diesel ficará fixo em R\$ 2,10, na refinaria, por 30 dias. Depois disso, será criada uma câmara de compensação para permitir que o preço suba apenas uma vez por mês. E a variação não será repassada integralmente aos motoristas: será criada uma câmara de compensação, com orçamento de R\$ 4,9 bilhões, para subsidiar o produto e permitir que a Petrobrás mantenha sua política atual de aumento de preços. Ou seja, em última instância, a conta será paga pelo contribuinte.

A suspensão da greve evita o agravamento de um quadro que se configurava a cada dia mais caótico. O Brasil é um país extremamente dependente do transporte rodoviário. Sem os caminhões, começava-se a viver um grave desabastecimento. Postos de gasolina ficaram sem combustíveis, os alimentos não estavam chegando aos mercados, as fábricas estavam parando por falta de insumos. Mesmo com o acordo, a normalização desse quadro deve demorar.

Óleo diesel passará a ter preço subsidiado

O Estado de S. Paulo - 25/05/2018

Depois de sete horas de negociações, governo e caminhoneiros anunciaram ontem a suspensão, por 15 dias, da paralisação iniciada na segunda-feira. Pressionado pelo início de um apagão nos transportes, no abastecimento e na produção, o governo concordou em criar um novo gasto público, na forma de

subsídio, para permitir que os preços do diesel sejam reajustados apenas a cada 30 dias. Para isso, solicitará ao Congresso um crédito extraordinário de R\$ 4,9 bilhões para este ano. O dinheiro sairá do cancelamento de outras despesas, que não foram especificadas.

Pelo acordo, o litro do diesel ficará congelado em R\$ 2,10 nos próximos 30 dias, sendo que nos primeiros 15 dias a diferença em relação à cotação no mercado internacional é bancada pela Petrobrás e, nos 15 dias seguintes, pelo governo, uma conta estimada em R\$ 350 milhões por quinzena.

A Petrobrás manterá sua política atual de reajuste atrelada à variação do mercado internacional. Mas, depois desses 30 dias, o governo criará uma câmara de compensação que permitirá que o reajuste seja repassado apenas mensalmente, e não de forma integral – ou seja, será subsidiado. Segundo o ministro da Fazenda, Eduardo Guardia, o abatimento dependerá do custo dessa política. “Não estamos dizendo que não haverá aumento. O que haverá é mais previsibilidade”, disse.

O diretor do Centro Brasileiro de Infraestrutura (CBIE), Adriano Pires, disse porém que a medida é um retrocesso e remete à “conta petróleo”, criada para cobrir a diferença com subsídios que garantiam preços mais baratos para os combustíveis e que vigorou entre 1997 e 2001. Agora, na avaliação dele, criou-se a “conta diesel”. “O mercado vai interpretar que voltamos a ter controle de preços. É uma solução velha, igual ao governo.”

Tributos. O governo reafirmou que reduzirá a zero a Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (Cide) cobrada sobre o diesel, ao custo de R\$ 3 bilhões. Porém, informou Guardia, isso só será feito após a aprovação do projeto de lei que restabeleceu a tributação sobre a folha salarial em 28 setores.

Esse projeto foi aprovado na noite de quarta-feira pela Câmara, que incluiu no texto a redução a zero da alíquota de PIS e Cofins do diesel. O custo dessa isenção, segundo o governo, pode chegar a R\$ 14 bilhões. A eliminação do PIS/Cofins sobre o diesel, que era a principal bandeira de parte da categoria, não fez parte do acordo assinado ontem.

O acordo foi fechado com 8 das 11 entidades que participaram da reunião com o governo. Depois da trégua de 15 dias, será realizado um novo encontro para verificar se o governo está cumprindo o que foi acertado.

Apesar de otimistas com a suspensão da paralisação, líderes das entidades disseram que ainda teriam de levar a proposta às suas bases, que dariam a palavra final. O presidente da Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos (CNTA), Diumar Bueno, afirmou também que não havia como saber quanto tempo será necessário para a normalização das atividades.

Mas nem todo mundo ficou satisfeito. “São só promessas e não temos nada de concreto”, criticou José Araújo, o “China”, da União Nacional dos Caminhoneiros, um dos que declinaram do trato.

São Paulo teve corte de 15% nos ônibus **O Estado de S. Paulo - 25/05/2018**

O quarto dia da greve dos caminhoneiros afetou diretamente o transporte público na cidade de São Paulo. Ônibus de linhas municipais e intermunicipais circularam ontem mais cheias e com maior intervalo. No horário de pico, cerca de 15% da frota prevista não estava circulando, por conta da falta de combustível. Antes do anúncio da suspensão da greve, a Prefeitura previa que 50% da frota poderia ser afetada hoje.

Pegar ônibus foi tarefa difícil no início da noite de ontem. Quem trabalha na região central da capital viu pontos cheios e veículos igualmente lotados, impossibilitando o embarque. Aldeni Oliveira de Sousa, de 39 anos, estava havia mais de 30 minutos esperando por um ônibus na Avenida Rio Branco para ir a Pirituba. “Já passaram quatro ônibus, mas a gente não consegue entrar de tão cheio que estão”, disse. O marceneiro Celso Vidica, de 44 anos, também aguardava por mais de 20 minutos para a seguir até o Terminal Nova Cachoeirinha. “Não sei quanto tempo vou demorar para chegar em casa, os ônibus chegam lotados”, disse.

Em alguns locais, as pessoas estavam indo a pé até as estações de metrô. A costureira Adriana Mota, de 44 anos, disse ter esperado por 30 minutos por um ônibus no Bom Retiro. “Como não passava nenhum, eu e minhas colegas decidimos vir a pé até a Barra Funda. Andamos por 25 minutos”, contou. A costureira Iraci de Jures, de 41 anos, também fez o trajeto a pé. Segundo ela, o chefe da empresa propôs aos funcionários saírem mais cedo ontem ou chegar mais tarde hoje. “Ele sabe que vai ser difícil chegar. Então, já liberou pra gente não ter de pegar o horário de pico, mas vamos ter de compensar depois.”

No terminal Barra Funda muitas linhas de ônibus estavam com frota reduzida no início da noite e era grande a quantidade de passageiros. A linha 9191-10 do Jardim Elisa Maria Bom Retiro operava com apenas 50% da frota, que é de 40 carros nesse horário. A linha 9784-Jardim dos Francos só estava operando com 12 dos 20 carros.

A Prefeitura disse que, pela manhã, as empresas circularam com até 97% da frota programada.

À tarde, o número caiu para 85%. A administração municipal disse ter entrado em contato com a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) e o Metrô para que, nesses serviços, sejam mantidos 100% das frotas mesmo fora do horário de pico, para compensar a ausência de parte dos ônibus.

Nesta sexta-feira, o rodízio de veículos está novamente suspenso. “A Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes determinou que a SPTrans e

a CET reforcem as equipes de rua para orientar os passageiros e motoristas sobre as mudanças”, informou a Prefeitura.

Aeroportos. O protesto dos caminhoneiros teve reflexos também nos aeroportos. Muitos tiveram de acionar planos de contingência para garantir o abastecimento dos aviões. Mesmo assim, voos tiveram de ser cancelados. A Azul, por exemplo, suspendeu 13 voos que ocorreriam na tarde de ontem, tendo como partida ou destino os aeroportos de Recife, Fernando de Noronha, Belo Horizonte, Vitória, Natal, Juazeiro do Norte, Campina Grande, Belém, Campinas e Goiânia.

A Gol enviou comunicado aos clientes recomendando que os passageiros verificassem a situação dos voos antes de se deslocarem aos aeroportos. A empresa disse que está aplicando medidas de contingência em toda operação, “mantendo as ações necessárias para minimizar os impactos aos seus clientes”.

A Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) informa em seu site que está acompanhando em tempo real o abastecimento dos aeroportos e os possíveis impactos às operações da paralisação dos caminhoneiros iniciada na segunda-feira, e que causava “contratempos na malha aérea decorrentes da falta de abastecimento de querosene de aviação”.

Crédito com recursos da poupança cresce 31%

O Estado de S. Paulo - 25/05/2018

A concessão de financiamento imobiliário com recursos do Sistema Brasileiro de Poupança e Empréstimo (SBPE) em abril cresceu 31,2% ante igual mês de 2017, para R\$ 4,1 bilhões, segundo a Abecip. De janeiro a abril, o volume de crédito subiu 15,9%, a R\$ 15,3 bilhões. Nos 12 meses até abril o recuo é de 0,3%. O financiamento pelo SBPE permitiu a compra e a construção de 60,72 mil unidades.

Greve afetou 70% das montadoras de carros

O Estado de S. Paulo - 25/05/2018

Como efeito da greve dos caminhoneiros, até ontem mais de 70% das fábricas de automóveis, comerciais leves, caminhões, ônibus e motores do País tinham interrompido sua produção. Sem peças, que ficaram paradas nos bloqueios das estradas, as empresas não tiveram como manter suas atividades e foram obrigadas a dispensar os funcionários.

O presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), Antonio Megale, disse que “a greve dos caminhoneiros afetará significativamente nossos resultados para as vendas, para a fabricação e exportação”.

Ele acrescentou que “a indústria automobilística gera de impostos mais de R\$ 250 milhões por dia e, por isso, essa paralisação terá forte impacto na arrecadação”. A entidade não informou quantos veículos deixarão de ser produzidos. Mantendo a média de abril seriam 12,6 mil por dia. Várias fábricas começaram a parar atividades na terça-feira. Entre as que já estavam com produção suspensa, estão General Motors, Volkswagen, Ford, Fiat, Honda, Toyota, Renault, Nissan, Caoa/Hyundai, PSA, Chery, MAN, Scania e Volvo.

Carne. O abastecimento de carne de frango e de porco também estava ameaçado. Pelo menos 120 dos 180 frigoríficos do País estavam parados até ontem. Ao todo, 175 mil trabalhadores foram dispensados e o prejuízo estimado só com as exportações chega a US\$ 100 milhões, disse a Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA).

Até ontem, a Cooperativa Central Aurora Alimentos ameaçava parar as atividades das indústrias de processamento de aves e suínos em Santa Catarina, Paraná, Rio Grande do Sul e Mato Grosso do Sul. A BRF suspendeu operações de quatro unidades e nove frigoríficos. Pelo menos 1 milhão de frangos e porcos estão ameaçados pela fome, alerta a World Animal Protection (WAP) por falta de suprimentos.

Indicador mostra Brasil como o segundo emergente mais frágil

Valor Econômico - 25/05/2018

O Brasil é o segundo país mais vulnerável a um aperto nas condições financeiras externas, considerando um grupo de 18 economias emergentes, segundo a atualização de um indicador divulgado em 2014 pelo Federal Reserve (Fed, o banco central americano). A economia brasileira só se mostra menos frágil que a argentina, de acordo com o ranking recalculado com indicadores mais recentes por Armando Castelar, coordenador de economia aplicada do Instituto Brasileiro de Economia (Ibre) da Fundação Getúlio Vargas (FGV). Depois do Brasil, aparecem Turquia, Colômbia e Índia.

O Brasil vai mal especialmente devido ao resultado das contas públicas, diz ele, destacando a dívida bruta como proporção do PIB, "de longe a mais alta dentro do grupo de emergentes considerado". As contas externas, por sua vez, estão bem melhores do que há quatro anos.

Castelar explica que resolveu atualizar o indicador do Fed por causa do recente aperto nas condições financeiras internacionais, marcado pela valorização do dólar e pela alta dos juros dos títulos do Tesouro americano. O índice do Fed era uma média simples de seis variáveis, como observa ele: o saldo em conta corrente em relação ao PIB, a relação entre a dívida bruta e o PIB, a inflação média trienal, a variação trienal do crédito bancário para o setor privado como proporção do PIB, a relação entre a dívida externa e as exportações e entre as reservas internacionais e o PIB.

"O Fed concluía que esse indicador era bastante correlacionado com a desvalorização cambial nos países da sua amostra", escreve Castelar, em seu blog, lembrando que o cálculo constava de um box divulgado pelo BC americano em seu Relatório de Política Monetária, um pouco antes de o dólar "dar uma forte arrancada", entre meados de 2014 e o começo de 2016.

Na época, o Brasil aparecia em segundo lugar, atrás da Turquia, num grupo de 15 emergentes. Segundo Castelar, o indicador continua a se mostrar um bom instrumento de previsão do comportamento do câmbio: "A correlação entre o indicador do Fed e a desvalorização ocorrida nos emergentes entre início de abril e 21 de maio é de 0,67", afirma ele.

O Brasil segue em má situação no ranking. "Não foi à toa que o real foi a terceira moeda [entre as 18 economias analisadas] que mais se desvalorizou entre o início de abril e 21 de maio, atrás apenas do peso argentino e da lira turca", diz Castelar. O economista do Ibre nota que, embora "o Brasil permaneça em uma posição igualmente ruim, os motivos para isso mudaram um pouco nesses quatro anos". Os indicadores do setor externo estão hoje bem melhores, "com o déficit em conta corrente na faixa de 0,5% do PIB, contra os quase 4% do PIB de então", aponta Castelar. "Além disso, o investimento direto estrangeiro permanece elevado e a taxa de câmbio está até um pouco subvalorizada, em termos de o real estar mais depreciado do que na média dos últimos 23 anos".

O Brasil vai muito mal no caso das contas públicas. Em 2017, a dívida bruta ficou em 84% do PIB, pelos critérios do Fundo Monetário Internacional (FMI), que incluem os títulos do Tesouro na carteira do Banco Central (BC). Castelar usou esse número para comparar com os dos outros países. A segunda dívida mais alta é a da Índia, de 69,9% do PIB. Mesmo se for usado o cálculo do BC brasileiro, o endividamento bruto do Brasil ainda seria o mais elevado da amostra de 18 países terminou o ano passado em 74% do PIB.

Para Castelar, "o fato de o Brasil estar pouco vulnerável no setor externo possivelmente explica por que a crise aqui parece ser mais suave do que na Argentina e na Turquia, os dois outros países que compõem o trio de mais vulneráveis". Em 2017, o déficit em conta corrente (resultado das transações de bens, serviços e rendas do país como exterior) argentino foi de 4,8% do PIB e o turco, de 5,5% do PIB.

Castelar adverte que a crise parecer mais suave por aqui do que nesses dois países deveria ser um conforto menor. "Se os indicadores fiscais continuarem a evoluir desfavoravelmente, como se prevê, a atual piora nas condições financeiras externas pode a qualquer momento levar a uma crise de confiança em relação ao risco de crédito do setor público brasileiro e a uma corrida para longe do real, que será tão ou mais dolorosa do que a experimentada por Argentina e Turquia atualmente", diz ele.

O economista do Ibre recorda também que, em 2014, "o então Ministro da Fazenda, Guido Mantega, reclamou que outras três variáveis também deveriam

constar do indicador do Fed: o resultado público nominal como proporção do PIB, o crescimento trienal do PIB e a média trienal do investimento direto estrangeiro em relação ao PIB. "Refazendo-se as contas para incluir estas três variáveis, concluía-se, porém, que o resultado era ainda pior para o Brasil, que passava a liderar o ranking de países mais vulneráveis."

Pelo indicador ampliado, incluindo essas três variáveis, a posição do Brasil não muda no ranking de hoje. O país continua como o segundo mais frágil, atrás da Argentina. A Turquia deixa de ser a terceira vulnerável, posição que passa a ser ocupada pela África do Sul. Colômbia e Índia seguem nas mesmas colocações.

'Banco estrangeiro pode ter êxito no Brasil', diz Rial

Valor Econômico - 25/05/2018

Qual a mágica que fez o retorno sobre patrimônio líquido do Santander Brasil saltar de um nível de 13%, que tinha em 2015, para atingir 19% no primeiro trimestre deste ano? O feito deixou a rentabilidade do banco de origem espanhola pela primeira vez levemente à frente do Bradesco, mas ainda atrás do tradicional líder Itaú nesse quesito.

Ao ouvir a pergunta, o agitado Sergio Rial, presidente da unidade brasileira do banco, que havia falado quase que ininterruptamente durante um almoço com jornalistas em Salamanca, na Espanha, ficou em silêncio por 15 segundos, refletindo. E respondeu: "Foi definir claramente, para a organização, o espaço que o Santander podia ocupar no Brasil. O tamanho, para que veio, o que a marca é. Tem uma série de questões importantes que hoje estão mais claras".

O executivo, que assumiu a presidência do banco em setembro de 2015, disse que os dados recentes mostram que "banco estrangeiro pode ter êxito no Brasil". "E olha que tenho concorrentes extraordinários, inclusive os públicos nas suas especialidades."

Após a saída de HSBC e Citi do varejo no país, que venderam suas operações para Bradesco e Itaú, respectivamente, o Santander é o único estrangeiro sobrevivente de inúmeras instituições que tentaram a sorte no país nas últimas décadas, mas acabaram sendo absorvidas pelos concorrentes ou desistindo da empreitada.

Questionado sobre a sustentabilidade desse nível de retorno de 19% nos próximos trimestres, que é colocada em dúvida por alguns analistas, Rial disse que isso é o que todos os acionistas do banco querem saber, mas que a instituição não divulga projeções. Ele ressaltou, contudo, que os números do primeiro trimestre mostram que o Santander está crescendo em ritmo mais acelerado que os rivais.

Na área de pequenas e médias empresas, por exemplo, ele disse que o banco deve alcançar ainda este ano a marca de 1 milhão de clientes, ante uma base de menos de 200 mil há quatro anos.

A reorientação da gestão do Santander envolveu o foco em algumas linhas de negócio, como consignado, financiamento imobiliário e cartões, em que o banco fica em primeiro ou segundo lugar em participação de mercado (em originação ou estoque), embora seja apenas o quinto no ranking de ativos totais do Banco Central.

Em termos quantitativos, a movimentação do balanço e da demonstração de resultados ajuda o avanço na taxa de retorno. Desde 2015, quando Rial assumiu, as receitas com tarifas e serviços aumentaram 66%, com destaque para a alta de 82% no segmento de cartões (que inclui o resultado da Getnet) e de 81% na arrecadação com pacotes de serviços e outras cobranças ligadas a conta corrente - embora a base de clientes ativos tenha crescido menos de 20%.

No mesmo período, as despesas de pessoal e administrativas somadas subiram 38%, um ritmo muito menor que o das receitas de serviços. O número de agências ficou praticamente estável e o de funcionários chegou a cair 7% em meados de 2017, mas estava em março apenas 2% abaixo do que se via dezembro de 2015.

Essa diferença no ritmo de crescimento das linhas faz com que hoje a receita de serviços do banco cubra 82% das despesas de pessoal e administrativa, ante uma relação de 68% em 2015.

Na área de crédito, a outra fonte de lucro dos bancos, o spread bruto, medido pela relação entre a margem financeira e a carteira que rende juros, saiu de 8,5% no quarto trimestre de 2015 para 10% no período de janeiro a março de 2018, a maior marca trimestral dos últimos anos.

Parte da mudança no nível de retorno da intermediação financeira se explica pelo novo mix dos empréstimos. Em 2015, o financiamento ao consumo e às pessoas físicas, que têm juros maiores, tinha peso de 45% na carteira total, índice que hoje é de 54%. Já a fatia das grandes empresas, que pagam spreads menores, caiu de 41% para 32%.

Rial esteve em Salamanca esta semana para participar do 4º Encontro Internacional de Reitores promovido pela Universia, um braço do Santander para a área de educação. O evento, que teve a presidente mundial do Santander, Ana Botín, como anfitriã, reuniu mais de 600 reitores de universidades de 26 países e contou com a participação do rei da Espanha, Felipe VI, e dos presidentes da Espanha, Mariano Rajoy, e de Portugal, Marcelo Rebelo de Sousa. Na pauta, os desafios que as universidades vêm enfrentando em seus três pilares: educação, pesquisa e extensão.

Embora demonstre preocupação genuína com a questão educacional, tendo inclusive provocado os mais de cem reitores brasileiros presentes a sair do encontro com no mínimo uma lista de sete princípios consensuais sobre o tema, Rial reconheceu que o banco atua nessa área há 25 anos porque tem

interesse no relacionamento bancário com estudantes universitários e professores - uma fonte importante para o aumento da base de correntistas, assim como a conquista de folhas de pagamento. Dados do banco apontam ainda que cerca de 40% dos universitários se tornam clientes de alta renda, que é um filão de especial interesse do setor bancário.

O executivo negou que atualmente esteja mais difícil atrair os clientes jovens, que hoje são disputados também pelas fintechs, mas não quis revelar números sobre a fatia que abocanha do mercado universitário, que diz serem estratégicos.

Diesel está abaixo da média e subiu menos

Valor Econômico - 25/05/2018

Motivo de greve de caminhoneiros que paralisou o país por quatro dias, o preço do litro do diesel no mercado brasileiro na bomba, mesmo com tributação elevada, ainda está abaixo da média mundial, conforme o site Global Petrol Prices, que monitora semanalmente preços de combustíveis pelo mundo.

Uma comparação com os valores médios praticados nos postos dos Estados Unidos também mostra que o combustível subiu mais por lá este ano, 12,6%, do que no Brasil, com alta de 5,7%. Quando se faz a comparação com dezembro de 2016, a conclusão é a mesma: alta de 30% nos EUA, ante avanço de 14% por aqui.

Com a diferença no ritmo de reajuste e também o efeito cambial, o preço do diesel vendido na bomba nos Estados Unidos se aproxima hoje daquele praticado no país, mesmo com a tributação sendo maior por aqui. O prêmio de 13% do preço brasileiro ante o americano é o mais baixo pelo menos desde setembro de 2015.

De acordo com o levantamento da Global Petrol Prices, o diesel era vendido a US\$ 0,99 nos postos do país em 21 de maio (valor convertido de R\$ 3,60), abaixo da média internacional de US\$ 1,05. Esse preço coloca o combustível brasileiro como o 75º mais barato dos 166 países pesquisados, entre o México (US\$ 0,97) e o Kenya (US\$ 1).

O valor apurado não considera as três reduções de preço anunciadas pela Petrobras desde então, inclusive a baixa de R\$ 0,23 por litro na refinaria, que a distanciou temporariamente da política de paridade internacional.

Se as reduções foram integralmente repassadas, o país passará a ter 56º diesel mais barato.

Recortes mais específicos colocam o combustível brasileiro em posição melhor ou pior no ranking de preços. Numa lista que considera 11 países sul-americanos, por exemplo, o litro do diesel no país é o segundo mais caro, atrás

apenas do Uruguai (US\$ 1,29). Mas o custo é próximo do verificado na Argentina (US\$ 0,96) e Paraguai (US\$ 0,95).

Quando se olha a estrutura de preços dos combustíveis, não é possível notar nenhuma variação discrepante recente na cadeia para além da refinaria.

O presidente do Sincopetro, sindicato que representa os postos, José Alberto Paiva Gouveia, diz que o setor não forma preço dos combustíveis, mas apenas aplica uma margem, normalmente fixa em centavos de reais por litro, a depender da estratégia comercial do revendedor. "Eu agrego margem. Eu não faço preço. Eu não sei em quanto ficará o preço final do diesel porque dependo do preço da distribuidora. E não entregam combustível desde segunda-feira", disse Gouveia.

Segundo dados da Agência Nacional de Petróleo (ANP) compilados pelo Valor, a margem aplicada pelos postos revendedores de combustíveis está próxima de média observada desde 2013.

A margem média nos últimos cinco anos e meio é de R\$ 0,45 no litro da gasolina, de R\$ 0,34 no diesel e de R\$ 0,36 no etanol.

Na última semana em que a ANP fez pesquisa, de 13 a 19 de maio, a margem da gasolina foi de R\$ 0,40, pouco abaixo da média, e a do diesel ficou em R\$ 0,338, colada no padrão histórico. No caso do etanol hidratado há uma diferença maior, com a parcela dos postos no preço final ficando em R\$ 0,43 na última medição da ANP, ou 7 centavos acima da média.

Um componente que chega a ser relevante sobre o preço dos combustíveis é a taxa paga pelos postos para receber pagamento com cartões. Ela fica em hoje entre 1% e 1,1% no débito e entre 1,60% e 1,65% na função crédito, diz o presidente do Sincopetro. Na segunda modalidade, o dono do posto paga ainda cerca de 2% se quiser antecipar os recebíveis.

De acordo com Gouveia, cerca de 75% das vendas dos postos do país são feitas por meio eletrônico, sendo que esse índice é maior em regiões mais ricas e menor nas mais pobres. Do total, cerca de 50 pontos percentuais são pagos com cartão de crédito e outros 25 pontos na função débito.

Uma das demandas do setor, diz o presidente do Sincopetro, é que nas vendas com cartão de crédito seja cobrada uma tarifa fixa em reais por transação, e não um percentual sobre a venda, já que não há risco de crédito.

Ao se fazer as contas com o preço médio de revenda da gasolina divulgado na última medição da ANP, de R\$ 4,28, a taxa que vai para o setor de cartões é de R\$ 0,043 por litro na função débito e de R\$ 0,068 no crédito.

Quando se adiciona o custo de antecipação de recebíveis feita pelo banco ou pelas adquirentes, de 2%, o sistema financeiro acaba ficando com até R\$ 0,15

do preço de venda da gasolina, o que representa um terço da margem média de revenda de R\$ 0,45 por litro.

Da parcela que sobra para o dono do posto após os custos com cartão, o presidente do Sincopetro diz que entre 40% e 43% são gastos com mão de obra. Uma lei de 2000 proíbe bombas de auto-serviço no Brasil, como as que existem em inúmeros países.

Falta de ração ameaça criação de aves e suínos; produtor perde leite

Valor Econômico - 25/05/2018

A greve dos caminhoneiros prejudicou a produção de alimentos e causou desabastecimento e aumento de preços. O movimento afetou diversos segmentos do agronegócio, travou tanto o fluxo de vendas destinadas ao mercado doméstico quanto as exportações.

"Os danos ao sistema produtivo são graves e demandarão semanas até que se restabeleça o ritmo normal em algumas unidades produtoras", afirmou a Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA). A entidade diz ter relatos de caminhões com carga viva parados em bloqueios. "Há casos de animais com mais de 50 horas sem alimentação", informou.

Segundo a ABPA, a cadeia produtiva da avicultura e da suinocultura iniciou o dia com 120 plantas frigoríficas paradas. Mais de 175 mil trabalhadores estão com as atividades suspensas em todo o país.

"Santa Catarina tem um plantel permanente de 5 milhões de suínos e 118 milhões de aves alojadas que, a partir de agora, entram em regime crítico de sobrevivência. Se esse quadro se confirmar, o impacto de ordem sanitária é imprevisível", informaram o Sindicato das Indústrias da Carne e Derivados no Estado de Santa Catarina (Sindicarne) e a Associação Catarinense de Avicultura (Acav). As entidades confirmam que, no Estado, já há animais morrendo de fome por falta de ração e as unidades estão com plantéis lotados.

A Viva Lácteos (Associação Brasileira de Laticínios) informou que o impacto econômico para o setor de laticínios em decorrência da greve dos caminhoneiros soma R\$ 180 milhões por dia em todo o Brasil. Segundo a entidade, mais de 51 milhões de litros de leite por dia estão deixando de ser coletados no país pelas indústrias de laticínios. A Associação Brasileira da Indústria de Lácteos Longa Vida (ABLV) afirma que a coleta de leite nas fazendas por parte das empresas de laticínio foi praticamente paralisada.

Nas centrais de abastecimento de hortifrúti das grandes capitais do país, os problemas se multiplicaram. Nos entrepostos da Ceagesp na capital de São Paulo e no interior paulista faltam principalmente produtos que nesta época do ano vêm de outros Estados, como batata, mamão, melão e manga, mesmo que alguns atacadistas tenham antecipado entregas para domingo já temendo o

início da greve dos caminhoneiros, na segunda-feira. Com a escassez, o preço da batata lavada quase dobrou na Ceagesp em uma semana.

"A situação também prejudica a posição do Brasil no mercado mundial, em virtude do não cumprimento dos contratos internacionais de fornecimento de proteína animal a diversos países", afirmaram Sindicarne e Acav.

Como outras entidades que representam exportadores do agronegócio, o Conselho dos Exportadores de Café do Brasil cobrou medidas urgentes por parte do governo federal e dos governos estaduais para que o transporte seja normalizado. Segundo fontes do setor de café, o fluxo da matéria-prima do interior do país para as indústrias torrefadoras e para os portos para exportação foi virtualmente interrompido ontem.

A greve não suspendeu totalmente os embarques de soja, carro-chefe do campo nacional, mas alguns navios chegaram a sair dos portos com metade da capacidade utilizada, segundo o diretor-geral da Associação Nacional dos Exportadores de Cereais (Anec), Sérgio Mendes. Ele disse que a Anec enviou comunicado aos associados recomendando que informem possíveis atrasos a compradores e acrescentou que, mesmo cargas que deveriam chegar aos portos por ferrovias, não estão chegando.

Paralisação afeta serviços públicos e compromete transporte de passageiros

Valor Econômico - 25/05/2018

No quarto dia de paralisação dos caminhoneiros, que ocorreu em 533 pontos do país, o transporte público funcionou com frota reduzida nas principais capitais e aeroportos operaram com restrições. A greve também afetou serviços públicos como policiamento e coleta de lixo e reduziu o abastecimento de alimentos e outros bens. Nos postos de gasolina do país, extensas filas se formaram.

Em São Paulo, a SPTrans havia informado ontem que 50% da frota circularia nesta sexta-feira. O rodízio de veículos foi suspenso.

Nos supermercados, a greve prejudicou o abastecimento em 14 Estados, de acordo com a Abras. Segundo o Carrefour, a demanda aumentou com consumidores procurando estocar produtos.

A greve pode elevar a inflação. A LCA Consultores aumentou ligeiramente sua estimativa para o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) de maio, em 0,02 ponto, para 0,22%. A revisão levou em conta apenas a parte de alimentação e bebidas, afirma o economista Fabio Romão, para quem a paralisação impede que os alimentos registrem nova deflação no período. No IPCA-15 de maio, o grupo teve queda de 0,05%. "Tudo indicava que poderíamos ter inflação de alimentos perto de zero no IPCA de maio. Agora,

espero alta de 0,15%", disse. Ele considera que a greve não é motivo para mudar projeções para o IPCA do ano, mas terá impacto no curto prazo. A estimativa da LCA para a alta do indicador oficial de inflação em 2018 está mantida em 3,6%.

Segundo a Confederação Nacional da Indústria (CNI), a paralisação afetou a produção e distribuição de bens, mas não forneceu uma estimativa sobre redução nas operações do setor. Já a FecomercioSP estimou em R\$ 570 milhões por dia as perdas com vendas na cidade de São Paulo, caso a situação se agrave. No Estado, o prejuízo diário pode atingir R\$ 1,8 bilhão e no país, R\$ 5,4 bilhões.

No sistema de transporte, 97% da frota operou na manhã de ontem na cidade de São Paulo, mas no horário de menor movimento, as empresas foram autorizadas a reduzir o número de ônibus em até 40%, segundo a SPTrans. Metrô e trens funcionaram com 100% da capacidade durante todo o dia para ajudar no deslocamento de passageiros. O rodízio de veículos foi suspenso.

No Rio de Janeiro, 30% dos ônibus coletivos do Estado pararam por falta de combustível, segundo a Fetranspor. Desde segunda-feira, os caminhões-tanque que abastecem as garagens das empresas interromperam o serviço. O sistema BRT, de ônibus por vias rápidas, funcionou com 50% da capacidade. O desabastecimento também provocou o cancelamento de parte das viagens no sistema de barcas entre o Rio e municípios vizinhos, segundo a concessionária CCR Barcas.

Outros serviços públicos foram afetados. A Polícia Militar do Estado de São Paulo, que tem uma frota de 18,5 mil veículos, decidiu reduzir o patrulhamento nas ruas. As viaturas ficariam estacionadas mais tempo em seus pontos. Sem combustível para os caminhões de lixo, a Prefeitura de São Paulo suspendeu a coleta de resíduos domiciliares hoje. Guarulhos e Jundiaí interromperam a coleta de lixo ainda ontem.

Enquanto isso, consumidores procuravam se abastecer nos postos de gasolina, muitas vezes sem sucesso. No Estado do Rio de Janeiro, 90% dos postos ficaram sem combustível, segundo o Sindestado-RJ. Em São Paulo, o presidente do Sincopetro, José Alberto Gouveia, pediu calma. "Pedimos que a população não entre em desespero". Ele afirmou que, sem reposição nos postos, a partir de sábado o Estado teria um problema "seríssimo" de desabastecimento.

Nos aeroportos, os terminais de Brasília, Goiânia, Ilhéus, Recife e Teresina operaram com restrições, segundo a Latam, que flexibilizou regras para remarcação de passagens. Maior aeroporto do país, Cumbica (Guarulhos) não teve problemas. A concessionária GRU-Airport informou que o terminal tem combustível suficiente para abastecer as aeronaves. A Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) admitiu que há escassez de combustível nos aeroportos provocada pela greve dos caminhoneiros, mas disse que todos os voos que estavam em operação foram abastecidos dentro do cronograma. As escassez

de querosene de aviação também afetou helicópteros que atendem as plataformas da Petrobras. Há risco de falta de alimentos nas plataformas.

Os aeroportos Tom Jobim (Galeão) e Santos Dumont, no Rio, e de Guarulhos e Congonhas, em São Paulo, são abastecidos por dutos e não têm problema de abastecimento, ao contrário do que ocorrer nos aeroportos onde o combustível chega por caminhão, como Brasília.

Acordo abre trégua de 15 dias na greve

Valor Econômico - 25/05/2018

O governo anunciou ontem que obteve uma trégua de 15 dias com os caminhoneiros, após garantir por 30 dias o tempo de congelamento com 10% de desconto no preço do óleo diesel, com o Tesouro bancando o subsídio para a Petrobras. O Palácio do Planalto também aceitou estabelecer uma política de periodicidade mensal de reajustes do combustível, com os eventuais impactos econômicos causados pelo não reajuste diário na Petrobras também sendo bancados pelo Tesouro Nacional.

Embora os cálculos ainda estejam sendo feitos, o ministro da Fazenda, Eduardo Guardia, disse que o impacto máximo dessa nova política será de R\$ 4,9 bilhões neste ano. Esse é o valor que, segundo Guardia, o governo terá de pedir em crédito extraordinário ao Congresso. Mas os valores ainda serão calculados porque esse número considera o preço reduzido em 10% e congelado pelos próximos 30 dias, enquanto nos períodos subsequentes ainda depende do cálculo de preço. Segundo ele, o cálculo será mensal, embora diariamente a variação será acumulada para cálculo da compensação.

Guardia destacou que, por ser feito por meio de crédito extraordinário, o valor não afetará o teto de gastos públicos, embora tenha que ser compensado com corte em outras despesas.

Ao longo do dia, o presidente da Petrobras, Pedro Parente, já havia apontado essa possibilidade, ao indicar que a estatal não estenderia a redução de preço e que, se o governo quisesse conter o preço do combustível, teria que seguir a regra de ressarcimento da empresa, que ontem sofreu um forte baque na bolsa de valores.

Realizada com ao menos duas interrupções ao longo do dia, a reunião do governo não ocorreu com toda a categoria. Pouco depois do seu início, o presidente da Associação Brasileira de Caminhoneiros (Abcam), José da Fonseca Lopes, abandonou o encontro e disse que não houve acordo. Mas reconheceu que outras categorias estavam aceitando o pedido de trégua do governo até o equacionamento da situação. "Parte do grupo aceitou a trégua do governo", disse Lopes, que alegou representar 700 mil caminhoneiros.

Lopes disse só aceitar encerrar o movimento após o Senado votar a redução do PIS/Cofins sobre combustíveis. "Não vamos encerrar o movimento enquanto

o Eunício [Oliveira, presidente do Senado] não chegar aqui, convocar os senadores e votar o projeto [de reoneração da folha com redução a zero do PIS/Cofins sobre combustíveis]", disse Lopes.

O ministro-chefe da Casa Civil, Eliseu Padilha, anunciou o acordo com as demais entidades e ainda disse que a Abcam foi desautorizada pela Confederação Nacional dos Transportes (CNT), entidade da qual faz parte e que assinou o acordo com o governo. Ele também anunciou outras medidas, como a redução a zero da Cide sobre o diesel, a reedição de tabela de referência do frete, a edição de MP para fazer a Conab contratar até 30% de seus transportes com autônomos ou cooperativas e a retirada de ações contra o movimento assim que reverter a paralisação.

Diante do aumento da crise com os caminhoneiros, o presidente do Senado, que já tinha chegado ao Ceará, voltou para Brasília na tarde de ontem. Ele marcou reunião com líderes partidários para a noite de ontem e sinalizava votar o projeto já hoje, apesar da discordância do governo para com a proposta de reduzir a zero a alíquota de PIS/Cofins, embora houvesse dúvidas sobre a viabilidade regimental de fazer isso hoje.

Senadores junto com o governo buscavam soluções para corrigir o problema criado pela Câmara, cujo texto aprovado era considerado inconstitucional pelo governo porque a perda de receita de R\$ 11,5 bilhões estimada pela Fazenda não tinha como ser coberta pelo aumento de arrecadação proporcionado pela reoneração parcial da folha de pagamentos de alguns setores, cuja expectativa para este ano é de gerar apenas R\$ 3 bilhões, que iriam para compensar a zeragem da Cide do diesel.

Uma fonte disse que na reunião o setor cobrou que em 15 dias o governo já proponha uma nova alíquota de PIS/Cofins sobre combustíveis, o que pode ser feito por decreto, embora o governo tenha que apresentar uma fonte para cobrir essa perda de receita. A hipótese de mexer nesse tributo continua na mesa, conforme o ministro da secretaria de Governo, Carlos Marun, que descartou, contudo, a votação do projeto nos termos da Câmara. Os participantes da reunião cobraram também que os Estados sejam convocados para participar da negociação com vistas a reduzir o ICMS. E pediram para fazer avançar um projeto que trata da criação de preço mínimo do frete no país.

Sem participar da reunião, a ministra-chefe da Advocacia-Geral da União (AGU), Grace Mendonça, afirmou que a efetivação das decisões judiciais que determinam o desbloqueio das rodovias pelos caminhoneiros poderia "se dar por força policial". Com uma força-tarefa de 100 advogados da União trabalhando em regime de plantão, a AGU já ajuizou 30 ações em diversos estados brasileiros atingidos pela paralisação, obtendo, até agora, 15 liminares favoráveis.

Apesar de os esforços estarem espalhados por praticamente todo o território nacional, Grace afirmou que o órgão estuda "buscar uma via única, com um

único comando, para pacificar de vez a questão". Na Justiça, a AGU pede o reconhecimento de que a greve dos caminhoneiros não é legítima.

A Polícia Rodoviária Federal registrava no início da noite o total de 533 bloqueios em rodovias federais provocados por caminhoneiros que protestam contra o aumento do diesel.

Economia mais fraca acelera estrago da greve

Valor Econômico - 25/05/2018

O quarto dia da greve dos caminhoneiros ampliou o número de empresas paralisadas total ou parcialmente em consequência do protesto e intensificou o desabastecimento no comércio. A falta de matérias-primas começou a afetar setores importantes da indústria, como celulose e química. Ontem, o governo anunciou uma trégua com os líderes do movimento, esperando que a situação se normalize nos próximos dias.

Além da prática difundida em muitos setores de trabalhar com níveis baixos de estoques, a expectativa de uma demanda fraca à frente ajuda a explicar o risco de desabastecimento enfrentado por muitas empresas, avaliou o gerente-executivo de competitividade da Confederação Nacional da Indústria (CNI), Renato da Fonseca. Para ele, por não acreditarem numa recuperação mais forte da atividade, muitas companhias preferem não acumular estoques, ainda mais num cenário em que muitas estão endividadas e o custo do capital de giro é alto. A combinação de um fator estrutural - a indústria trabalhar pouco estocada - com um conjuntural parece ter aumentado o impacto da paralisação.

A fábrica da Eldorado Brasil, produtora de celulose da J&F Investimentos e da Paper Excellence (PE), vai operar em ritmo reduzido caso a greve persista. Unidades da Klabin, da Fibria e, da Suzano Papel e Celulose também estariam enfrentando esse problema e a situação seria "crítica", segundo uma fonte. Em alguns casos, o impacto na operação seria iminente. As empresas não quiseram se posicionar imediatamente.

A Eldorado produz mais de 1,7 milhão de toneladas por ano de celulose de eucalipto em uma unidade de Três Lagoas (MS). O transporte da madeira a partir de florestas na região para a fábrica está interrompido. Bloqueios proíbem a passagem de caminhões para os terminais portuários, onde ocorrem 90% das movimentações para exportação.

A greve também afetou o transporte de produtos que saem dos polos petroquímicos para os portos e a chegada de matérias-primas importadas às indústrias químicas, segundo a Abiquim (a associação das empresas do setor).

A Nestlé informou em nota que, como outras empresas de alimentos e bebidas, enfrenta dificuldades para receber insumos e abastecer suas unidades de produção.

Ontem, o Carrefour decidiu limitar a quantidade de produtos comprados em algumas lojas, especialmente perecíveis cujos estoques são os primeiros a acabar. O presidente do Carrefour no Brasil, Noël Prioux, disse que a iniciativa, definida para algumas lojas, é uma forma de dar a mais pessoas o direito de comprar os bens de que precisam. Em Ribeirão Preto (SP), uma unidade avisava aos clientes que limita a venda de no máximo "cinco unidades de cada item por compra". Segundo a empresa, o estoque varia de 30 a 40 dias, a depender da mercadoria e, no caso de produtos de alto giro, como itens da cesta básica, de 8 a 10 dias.

No GPA, dono das bandeiras Extra, Assaí e Pão de Açúcar, já faltam itens de hortifrúti nos estabelecimentos. "A partir de hoje [ontem], os estoques de carnes e aves também começam a ser impactados, o que poderá causar faltas pontuais em lojas Extra e Pão de Açúcar", afirmou a varejista, em nota. A greve causa problemas no abastecimento de redes de 14 Estados, segundo a Associação Brasileira de Supermercados (Abras).

A direção da Fiat Chrysler Automobiles (FCA) no Brasil determinou a suspensão das atividades de suas fábricas em Betim (MG) e em Goiana (PE) por causa dos bloqueios nas rodovias do país. A montadora espera que as atividades possam ser retomadas na segunda-feira. Nos dias parados, a empresa antecipará o trabalho de inventário de peças e componentes, feito a cada seis meses.

Edmundo Lima, diretor-executivo Associação Brasileira do Varejo Têxtil (Abvtex), disse que grandes redes de moda relataram falta de produtos, principalmente em lojas de shopping centers, que têm menos estoques. Levantamento da Associação Brasileira da Indústria Têxtil e de Confecção (Abit) com associados indicou que cerca de 70% das lojas têm problemas devido ao desabastecimento.

Devido à greve, o faturamento das empresas de revestimento cerâmico caiu 85% nesta semana, segundo o diretor-superintendente da Associação Nacional dos Fabricantes de Cerâmica para Revestimentos, Louças Sanitárias e Congêneres (Anfacer), Antonio Carlos Kieling. A situação ocorre nos principais mercados - interior de São Paulo, Santa Catarina e Nordeste. As indústrias não recebem matéria-prima e não conseguem despachar mercadorias nessas regiões.

O ritmo de produção nas obras da MRV Engenharia foi reduzido em algumas praças, como a cidade de São Paulo, Campinas e o Rio. "Há falta de insumos, principalmente de concreto. As concreteiras estão sem cimento", diz Eduardo Fischer, copresidente da empresa.

A movimentação do porto de Paranaguá (PR) caiu 27% ontem, de acordo com a APPA (Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina). Um dos três berços do corredor responsável pelo escoamento de grãos parou de funcionar. Com isso, o porto teve queda nas exportações de granéis de 85 mil para 60 mil toneladas diárias.

A importação de fertilizantes foi interrompida nos berços de atracação em que o transporte da carga é feito por caminhões - apenas os berços que operam com esteiras seguem funcionando. A movimentação de fertilizantes caiu de 25 mil para 10 mil toneladas diárias.

A Associação Nacional de Hospitais Privados (Anahp) pediu que os caminhoneiros liberem cargas com gases medicinais, medicamentos e outros insumos. Em algumas unidades, o estoque de oxigênio usado em cirurgias e pacientes na UTI está no limite, segundo a Anahp, que reúne os 106 maiores hospitais particulares do país.

Base maior, WhatsApp recessão e governo fraco amplificaram o alcance Valor Econômico - 25/05/2018

À frente do movimento que até ontem bloqueou estradas, afetou o abastecimento de alimentos e outros bens e atrasou voos nos aeroportos por quatro dias, a Associação Brasileira dos Caminhoneiros (Abcam) conta com uma base sindical ampla e organizada com presença em praticamente todos os Estados, uma economia enfraquecida e um presidente de perfil conciliador. Em 2012 e 2015, quando participou de outras greves, sem liderar, a entidade tinha estrutura pequena e era pouco pulverizada. Na época, a categoria ainda não se organizava pelo WhatsApp. Hoje, são pelo menos três grupos no aplicativo com participação de mais de 400 caminhoneiros.

Pelos relatos de indústrias, comércio varejista e do agronegócio, os estragos econômicos causados pela paralisação entre segunda-feira e ontem são maiores que os provocados nas greves anteriores. José de Fonseca Lopes, 76 anos, caminhoneiro de Presidente Prudente, no interior paulista, e fundador da Abcam em 1983, assumiu a entidade em 2011 e foi reeleito em 2016 para com mandato até 2021. Ele estava de licença médica na paralisação de 2015.

Lopes acredita que hoje a categoria está mais unificada, se comunica melhor e os líderes regionais estão mais próximos. Como fruto dessa maior mobilização, a Abcam estima que em torno de 700 mil caminhoneiros filiados participam da greve até ontem. A Abcam é composta por 54 entidades filiadas, incluindo sindicatos, associações e cooperativas. A entidade mudou sua sede de São Paulo para Brasília há três anos para que os dirigentes tivessem maior contato com ministros e parlamentares.

Lopes não é filiado a partidos políticos, mas tem longa carreira no meio sindical, tendo presidido o sindicato dos caminhoneiros de sua cidade e a Federação dos Caminhoneiros de São Paulo.

Recentemente, assumiu o cargo de vice-presidente da Confederação Nacional dos Transportes (CNT). Ele prefere não ter o título de cabeça do movimento,

mas tem recebido milhares de mensagens nos últimos dias, de caminhoneiros apoiando sua posição firme de só ceder quando o governo finalmente sancionar a lei zerando a alíquota do PIS e Cofins sobre o óleo diesel - ainda que ontem tenha sido negociada uma trégua de 15 dias.

"Em 2015, havia muitos líderes falando em nome do movimento. Acho que agora conseguimos unificar, mas a crise que o país vive nos últimos anos ajuda muito. Nunca tive apoio tão grande da sociedade como agora", disse.

Nos bastidores, caminhoneiros admitem que a "fraqueza" do governo Michel Temer também facilitou a atuação mais contundente do movimento, o que contribuiu para que a categoria tenha conseguido arrancar a promessa do governo de zerar as alíquotas de Cide e PIS/Cofins sobre o diesel.

Para o deputado Sérgio Souza (PP-PR), que tem participado de reuniões no Palácio do Planalto, os caminhoneiros merecem crédito pela mobilização, mas eles foram beneficiados por uma conjuntura de preços altos dos combustíveis e que, por isso, ganhou também adesão popular.

"O problema é o preço do diesel. O caminhoneiro fecha um frete 15 dias antes para levar carga do Rio Grande do Sul ao Nordeste, mas daí vai abastecer e o combustível está 40% mais caro", exagera o deputado. "O governo não teve como não se sensibilizar com a causa."

Mas não é só a Abcam que vem chamando a atenção. A Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos (CNTA) chegou a protagonizar uma divisão no movimento dos caminhoneiros ontem ao propor ao governo uma trégua antes da solução negociada à noite. Contrários a essa posição, dirigentes da Abcam decidiram abandonar a reunião com o ministro da Casa Civil, Eliseu Padilha, no Palácio do Planalto. Apesar disso, o presidente da CNTA, Diomar Bueno, afirmou que a categoria não acredita em promessas do governo. "Queremos respostas conclusivas", disse.

Já o líder do Comando Nacional do Transporte nas regiões Norte e Nordeste, o caminhoneiro Diego Mendes, defende que a categoria só encerre a mobilização após a aprovação do Projeto de Lei da Câmara 121/17, que cria a política de preços mínimos para o transporte de cargas. Esse foi um dos motivos que levou à negociação da trégua, e não do fim da greve ontem.

O projeto está em tramitação na Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) do Senado e representantes do grupo vão cobrar o presidente da Casa, Eunício Oliveira (MDB-CE), para que a matéria seja aprovada o quanto antes.

Segundo Mendes, as principais entidades que organizam a greve atual têm na redução dos preços dos combustíveis a principal bandeira, enquanto que Comando Nacional do Transporte acredita que só a regulamentação da atividade garante trabalho no longo prazo. Ele acusa as demais entidades de estarem alinhadas ao agronegócio, que é contra o projeto.

Presidente do Sinditac-VR, entidade sindical dos caminhoneiros do sul do Rio, Francisco Wild, faz críticas a Lopes. Ontem, o presidente da Abcam deixou a reunião com o governo federal alegando que parte dos sindicalistas aceitou o pedido de trégua do governo federal, com o qual não concordava.

De acordo com Wild, o principal ponto de discórdia era que Lopes estaria disposto a aceitar a apenas a redução da carga tributária sobre os combustíveis, enquanto os demais sindicalistas cobravam a aprovação da lei regulatória do setor e a exigência de um aviso prévio de 90 dias antes de a Petrobras alterar preços dos combustíveis.

"Ele (Lopes) falou besteira. Tem uma associação com 5 mil caminhoneiros. Ninguém acredita nele, que está lá só porque tem penetração política", diz, citando o fato de Lopes ser um dos vice-presidentes da Confederação Nacional dos Transportes (CNT).

Entre empresas de transporte, tom foi de apoio ao movimento

Valor Econômico - 25/05/2018

A Confederação Nacional dos Transportes (CNT) e as empresas filiadas à entidade não chegaram a aderir formalmente à paralisação dos caminhoneiros - interrompida ontem por uma trégua de 15 dias -, mas o tom é de que esse apoio pode se concretizar caso as reivindicações não sejam atendidas. "Estão acontecendo conversas de empresas, mas ainda não há nada formal", disse Bruno Batista, diretor-executivo da CNT. "O setor todo está mobilizado, o país todo está. Era um setor meio invisível, e de uma hora para a outra o Brasil descobre que, sem ele, a vida social fica paralisada."

Na tarde de ontem, no entanto, o presidente da Associação Brasileira de Caminhoneiros (Abcam), José da Fonseca Lopes, chegou a dizer que as principais transportadoras do país haviam aderido à greve.

"As transportadoras também estão com a gente e temos notícia de que todos os maiores grupos de transportadoras do país, uns seis ou sete, estão com caminhões parados nas rodovias", afirmou. "Esse movimento não é mais só nosso [dos caminhoneiros]. É de toda a sociedade, e o governo não está prestando atenção nisso."

Batista, da CNT, afirmou que o fim da cobrança da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (Cide) sobre o diesel "não traz alento" e que o congelamento do preço do diesel por 15 dias, estabelecido pela Petrobras, é "inócuo". "Depois desse congelamento, os preços podem subir novamente e recompor esse valor", disse. O governo acabou dobrando o prazo e oferecendo subsídio para cobrir as perdas da estatal.

Ele cobrou uma política de preços "estável e coerente", sem os reajustes praticamente diários estabelecidos pela Petrobras desde o ano passado. A ideia é que sejam feitos "a cada 15 dias, um mês". Também ficou acertado na reunião da noite que os reajustes do diesel agora serão mensais.

"Os caminhoneiros estão trabalhando com uma margem de lucro muito estreita. Essa frequência tão grande de reajustes não vem permitindo que eles tenham lucro", afirmou Batista. "O motorista estabelece o frete para fazer uma viagem na semana seguinte. Quando ele faz a viagem, essa premissa já foi frustrada", disse.

Batista cobrou "redução ou fim" da incidência do PIS/Cofins sobre o diesel, mas não disse qual o tamanho da redução seria razoável. "Mas o governo vai ter que ser ágil, porque essa paralisação pode levar a um efeito dominó", com impactos negativos sobre o restante da economia, maiores do que os já vistos. Ele também disse que é necessário "rebaixar um pouco" as alíquotas do ICMS, que variam de 12% a 25%, conforme o Estado.

Segundo Batista, o governo Temer distribuiu "benesses" e implantou "medidas vantajosas" para outros setores, como o perdão de dívidas do setor agrícola. "O transporte [rodoviário] é insubstituível. Aproximadamente 80% das pessoas moram nas cidades, e o abastecimento vai por caminhão. O trem não para na esquina para deixar remédio, o navio não para na porta do supermercado", afirmou.

Além disso, em um "momento crítico" de recuperação econômica lenta e demanda fraca, o diretor da CNT afirmou que a reoneração da folha de pagamento, contrapartida estabelecida pelo governo federal para cortar os impostos sobre o diesel, pode ser um problema para o setor. "Para o autônomo pode não atrapalhar diretamente, mas as empresas podem não querer expandir as contratações", disse.

Governo prepara vetos para reonerar setores

Valor Econômico - 25/05/2018

O governo já avisou a parlamentares que não concorda com a manutenção de 28 setores na política de desonerações da folha de pagamentos até 2020 e que usará o poder de veto para reduzir o número de beneficiados no projeto aprovado pela Câmara dos Deputados anteontem e que está na pauta do Senado.

A proposta reduz os setores que hoje pagam as contribuições previdenciárias com base em um percentual da receita e que, com a aprovação, terão que voltar a contribuir com 20% da folha de salários. Em troca, a Câmara pretende usar o dinheiro para reduzir o PIS/Cofins do diesel e parar a greve dos caminhoneiros.

A ideia inicial da Receita Federal era manter apenas seis setores. Esses, com certeza, serão sancionados, informou uma fonte. São: transporte coletivo de passageiros rodoviário, ferroviário e metroferroviário, com alíquota de 2%; construção civil e de obras de infraestrutura, com 4,5%; e empresa jornalística e de radiodifusão, com alíquota de 1,5%.

Os outros 22 setores incluídos pelo relator do projeto, deputado Orlando Silva (PCdoB-SP), e aprovados pela Câmara anteontem estão em avaliação. O governo já decidiu que parte será vetada e obrigada a voltar a contribuir pela folha de salários, mas a lista é mantida sob sigilo para não atrapalhar a votação. Outra parte está em estudo sobre os impactos orçamentários e benefícios em termos de emprego.

Silva quase que quintuplicou os setores beneficiados com o argumento de que essa política é transitória e precisa ser revista para as atividades em que não houve preservação de empregos, mas que acabar com ela para todos agora agravará a crise. Defendeu ainda que, sem as concessões, o projeto não passaria.

Das 56 atividades econômicas desoneradas hoje, ficariam 28. E, a partir de 31 de dezembro de 2020, essa política deixaria de existir para todos, ponto que fez a equipe econômica até ver com bons olhos a possibilidade de que a reoneração fosse utilizada, em troca, para abater a Cide do diesel este ano. Desde 2012 os governos têm tentado diminuir a desoneração e não conseguem. O problema é que a Câmara aprovou também a isenção do PIS/Cofins para o diesel.

O maior número de beneficiados também reduziu drasticamente a arrecadação. A proposta original renderia R\$ 12,55 bilhões por ano, mas, com as mudanças, ficará em menos de R\$ 3 bilhões. Os vetos, contudo, permitirão excluir outros setores e elevar a receita adicional.

Arrecadação de ICMS aumenta com combustível mais caro

Valor Econômico - 25/05/2018

A elevação de preços dos combustíveis gerou aumento de arrecadação adicional de ICMS aos Estados no início deste ano. No primeiro trimestre, o Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços recolhido sobre petróleo, combustíveis e lubrificantes avançou 10% nominais em relação a igual período de 2017, em desempenho acima da média da arrecadação total do imposto, que aumentou 7%. A fatia do petróleo e derivados na receita total de ICMS dos Estados é representativa, de 17,5%.

Os dados são do boletim de arrecadação do Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz). André Horta, secretário de tributação do Rio Grande do Norte e coordenador dos Estados no Confaz, diz que o aumento da arrecadação se explica pelo aumento de preço dos combustíveis. Desde julho

de 2017, a Petrobras repassa diariamente as oscilações de preços do petróleo para os distribuidores. A alta de preços da commodity e a desvalorização do real pressionaram os preços dos derivados.

Em Alagoas, a arrecadação de ICMS sobre combustíveis até o dia 23 de maio avançou cerca de 30% em relação a igual mês do ano passado, diz George Santoro, secretário da Fazenda alagoana. Ele explica que nos meses anteriores o aumento não foi tão grande porque houve uso de créditos do imposto pela Petrobras. De janeiro a maio, o ICMS sobre combustíveis no Estado cresceu 8%, pouco acima dos 7,68% de alta no total do imposto.

A arrecadação sobre combustíveis representa 25% da receita de ICMS em Alagoas, segundo Santoro. Parte dessa participação é explicada pela alíquota aplicada no setor. No Estado, a gasolina é tributada em 30% do imposto, o diesel, em 18%, e o álcool, em 25%. No Rio Grande do Norte a gasolina paga 30% de ICMS e o diesel, 18%.

André Grotti, assessor de política tributária da Fazenda paulista, diz que a arrecadação sobre combustíveis não teve avanço em São Paulo, apesar do aumento de preço dos derivados de petróleo. Ele explica que isso se deve à migração de consumo da gasolina para o álcool, em razão do alargamento da diferença de preço entre os dois combustíveis. Além da base de cálculo menor, o álcool tem alíquota mais baixa de ICMS, de 12%. A gasolina paga 25%.

Apesar da recuperação da arrecadação e dos ganhos que os preços do petróleo e derivados têm trazido aos Estados de forma geral, diz Horta, muitos governos estaduais ainda têm problemas de equilíbrio orçamentário. Por isso, diz ele, não haveria espaço para redução de ICMS sobre combustíveis como chegou a ser sugerido em meio à discussão de solução para a greve dos caminhoneiros, que completou ontem o quarto dia. "Creio que perder receitas não está na bússola de nenhum Estado." No Rio Grande do Norte, exemplifica Horta, o Estado ainda não tem conseguido pagar os salários dos servidores em dia e o déficit corrente é de R\$ 108 milhões ao mês, apesar da melhora nas receitas.

Ontem Horta chegou a pedir o adiamento da reunião extraordinária convocada pela secretaria executiva do Confaz. A reunião foi marcada para hoje às 11h, no Palácio do Planalto, com o objetivo de discutir o Preço Médio Ponderado ao Consumidor Final (PMPF) do diesel. Trata-se de uma fórmula de cálculo que define o preço que os Estados levam em conta para cobrar o ICMS sobre o diesel.

Os secretários de Fazenda foram surpreendidos com a convocação na quarta-feira à noite para essa reunião que terá, excepcionalmente, abertura do presidente da República, Michel Temer. Horta diz que o pedido de adiamento foi feito porque os voos foram suspensos por falta de diesel em várias capitais, como resultado da greve.

O secretário conta que representantes da equipe econômica lhe garantiram que não haverá proposta para redução do ICMS do diesel e nem de nenhum outro combustível. Ontem, após anunciar o acordo para a trégua de 15 dias na greve dos caminhoneiros, o ministro da Fazenda, Eduardo Guardia, informou que o Confaz deve discutir hoje adoção de valor único de ICMS para combustíveis.

O efeito da alta internacional do petróleo também ajudará a receita da União. O impacto positivo deve ser de pelo menos R\$ 17 bilhões na arrecadação federal. A estimativa engloba ganho incremental de aproximadamente R\$ 12 bilhões no pagamento de royalties e participações especiais, que incidem sobre o preço da commodity, e de mais R\$ 5 bilhões em pagamento de Imposto de Renda e CSLL por conta do aumento do lucro tributável da Petrobras.

Na entrevista coletiva que deu na noite de quarta-feira, o presidente da Petrobras, Pedro Parente, sugeriu que o governo federal e também os estaduais considerem o potencial crescimento de receita decorrente da alta do Brent, ao avaliarem a possibilidade de redução das alíquotas incidentes sobre gasolina e diesel. No ano passado, a arrecadação com royalties e participação especial da Petrobras foi de R\$ 25 bilhões.

Caixa pode voltar a crescer no crédito

Valor Econômico - 25/05/2018

Com uma melhora expressiva nos resultados e mudança na composição da carteira de crédito, a Caixa Econômica Federal não apenas resolveu sua situação de capital sem a necessidade de aportes da União como abriu espaço para voltar a crescer. O banco registrou lucro líquido de R\$ 3,191 bilhões no primeiro trimestre deste ano, alta de 114,5% em relação ao mesmo período do ano passado.

O lucro maior foi usado para reforçar o patrimônio da Caixa, que corria o risco de ficar abaixo do mínimo exigido pelo Banco Central. Com isso, o índice de capital nível 1 (de melhor qualidade) da instituição atingiu 12% - bem acima do mínimo de 9,5% válido a partir do ano que vem. Para efeito de comparação, em março do ano passado, o índice estava em 8,9%.

Com a alta no lucro, a rentabilidade da Caixa saltou para 14,8% no primeiro trimestre deste ano. "Foi uma das melhores aplicações que o governo poderia ter para seu capital", afirmou Arno Meyer, vice-presidente de finanças e controladoria da Caixa, ao comparar o retorno com a taxa básica de juros (Selic), atualmente em 6,5% ao ano. A rentabilidade ficou acima inclusive da obtido pelo Banco do Brasil, que ficou em 13,2% no trimestre, embora seja inferior à dos concorrentes privados.

O resultado da Caixa é consequência do trabalho de redução de despesas e melhoria no resultado de intermediação financeira, afirmou o presidente do banco, Nelson Antônio de Souza. "A melhora no índice de capital permite

algum aumento da carteira, de maneira prudente", afirmou, em entrevista coletiva. O banco não divulga projeções, mas Souza disse que o balanço permite uma expansão de até 4% no crédito neste ano.

O saldo dos financiamentos da Caixa atingiu R\$ 700,2 bilhões no primeiro trimestre, queda de 0,9% em relação ao fim do ano passado e de 2,1% em 12 meses. A retração ocorreu na carteira comercial, com a estratégia do banco de se concentrar nas linhas de menor risco e que exigem menos capital, como o crédito imobiliário e para infraestrutura, segundo Souza.

Assim como os demais concorrentes de grande porte, a Caixa vem anunciando reduções no juros das linhas de crédito. O presidente do banco diz que o objetivo da estratégia é tornar as taxas do banco competitivas, mas não necessariamente as menores.

Mesmo com a redução da carteira de crédito, em especial nas linhas comerciais, que são mais rentáveis, a margem financeira da Caixa apresentou uma alta de 1% em relação ao trimestre do ano passado, para R\$ 12,4 bilhões. Mas o ganho maior na intermediação financeira veio da queda de 27,7% das despesas de provisão contra calotes, para R\$ 3,7 bilhões.

O índice de inadimplência na carteira do banco encerrou março em 2,9%, alta de 0,65 ponto percentual no trimestre, mas praticamente estável em 12 meses.

O resultado também foi puxado pelas receitas de prestação de serviços e tarifas, que avançaram 6,2% em relação ao primeiro trimestre do ano passado, para R\$ 6,4 bilhões. Outra fonte de melhora no lucro veio da redução das despesas. Após os planos de demissão voluntária promovidos pelo banco, os gastos com pessoal apresentaram queda de 12,5% em relação aos três primeiros meses do ano passado.

Embora a situação de capital tenha sido equacionada, a Caixa não descarta ir a mercado externo para realizar uma captação de recursos com títulos de dívida (bônus), segundo Meyer. As regras permitem que as instituições financeiras componham até 1,5 ponto percentual do índice de capital com bônus perpétuos (sem data de vencimento).

A operação, contudo, só ocorrerá quando o balanço do banco não apresentar mais ressalvas. A auditoria PwC tem feito ressalvas em razão das investigações de corrupção envolvendo administradores e ex-administradores do banco, que ainda estão em andamento. Meyer espera que a ressalva saia do balanço ainda no primeiro semestre deste ano, o que abriria espaço para o banco emitir bônus nos últimos seis meses do ano, dependendo das condições de mercado.

Medida ameaça retomada da economia, avalia CNC

O Globo - 25/05/2018

A reoneração da folha de pagamento de 28 setores produtivos no país — aprovada na noite de quarta-feira pela Câmara dos Deputados para compensar a redução de PIS/Cofins sobre combustíveis — pode colaborar para elevar a inflação, impulsionando também demissões, avalia Fabio Bentes, economista da Confederação Nacional do Comércio (CNC). Estimativas da Federação das Indústrias do Rio (Firjan) mostram que a medida pode colocar 400 mil empregos em risco.

— A reforma trabalhista veio para reduzir o peso da folha de pagamentos. Está se espalhando agora o efeito do combustível para toda a economia. Ao atingir setores como o varejo de combustíveis e alimentos, terá efeito na inflação já nos próximos meses — diz Bentes. — É um movimento que sacrifica o ciclo de crescimento atual. Pode antecipar o fim de um tímido ciclo de crescimento do país.

Segundo o economista, alimentos e transporte, setores intensivos em pessoal, representam 25% e 7%, respectivamente, do orçamento das famílias.

A reoneração da folha foi aprovada pela Câmara depois de um movimento do presidente da Casa, Rodrigo Maia, pré-candidato à Presidência. Ele negociou com o governo redução de impostos sobre combustíveis em troca da votação do projeto.

56 setores perdem benefício

A proposta reonera 28 setores, entre eles varejo (menos calçados), hotéis, medicamentos, pães e massas, pedras e rochas comerciais, brinquedos, bicicletas, pneus, vidros e tintas.

Em compensação, permitiu que outros 28 setores continuassem a ter o benefício até o fim de 2020. A partir daí, todos os segmentos da economia serão reonerados, um pedido da equipe econômica após a lista de exceções ser aumentada pelo relator, deputado Orlando Silva (PC do B-SP). Inicialmente, o governo queria que essa lista de exceções tivesse só seis segmentos, mas o relator incluiu outros 22. O governo afirmou ontem que o setor de transporte rodoviário não será reonerado.

A expectativa é que a medida gere entre R\$ 5 bilhões e R\$ 6 bilhões por ano em arrecadação. Como a volta da cobrança do imposto tem de obedecer a um prazo de 90 dias, a previsão é que, neste ano, a entrada seja bem menor, de R\$ 1,5 bilhão. O texto aprovado na Câmara precisa ser votado pelo Senado, o que pode acontecer hoje.

Pelos cálculos da Firjan, a indústria brasileira voltaria a pagar R\$ 8,9 bilhões em impostos anualmente, valor equivalente aos salários de cerca de 400 mil

trabalhadores das atividades hoje desoneradas. “A reoneração será uma pá de cal no atual processo de recuperação da economia”, diz a federação. Segundo a Firjan, as indústrias mais atingidas seriam as de carne, produtos farmacêuticos, materiais plásticos e autopeças. Juntas, elas somam quase 40% da força de trabalho da indústria do país.

Governo insiste na necessidade de reonerar folha **O Globo - 25/05/2018**

Refém do movimento dos caminhoneiros que provocou uma crise de desabastecimento no país, o governo reforçou ontem a defesa de que o Congresso precisa aprovar o projeto de lei que reonera a folha de pagamento das empresas. Depois de um dia inteiro de negociações com a categoria, o ministro da Fazenda, Eduardo Guardia, afirmou que a proposta é necessária para que possa ser editado um decreto que reduz a zero a alíquota da Cide sobre o óleo diesel, como uma forma de ajudar a queda do preço do combustível.

O benefício tem custo de R\$ 1 bilhão e precisa ser compensado com alguma receita. A reoneração dará aos cofres públicos um reforço adicional de R\$ 1,5 bilhão só este ano. A proposta foi aprovada na noite de quarta-feira pela Câmara dos Deputados, mas, como ainda não havia acordo com os caminhoneiros, parlamentares incluíram no texto um artigo que também zera o PIS/Cofins sobre o combustível.

O governo reagiu imediatamente, alertando para o risco de um desequilíbrio das contas públicas, uma vez que o fim dos dois tributos significaria uma perda de R\$ 12 bilhões. Os deputados chegaram a dizer que a conta estava inflada e que seria, na verdade, de R\$ 3,5 bilhões. No dia seguinte, no entanto, eles admitiram que o número da equipe econômica era o correto.

— Os cálculos foram refeitos, e a nossa posição é a correta. A decisão foi baseada em cálculos equivocados — disse o ministro da Secretaria de Governo, Carlos Marun.

Antes do fechamento do acordo, diante da pressão dos caminhoneiros, o Senado chegou a marcar a votação do projeto da reoneração para hoje. No entanto, depois do acerto com a categoria, o presidente da Casa, senador Eunício Oliveira (MDB-CE), disse que não havia mais a urgência. O governo também admitiu que vai trabalhar para que a alíquota do PIS/Cofins não seja mais zerada.

— A sessão prevista para amanhã (hoje) perdeu o objeto. Vamos discutir melhor o projeto do PIS/Cofins. Meu único compromisso foi pautar o PLC 121, que trata do preço do frete, desde que o líder do governo, (senador) Romero Jucá (MDB-RR), apresente um requerimento de urgência — disse Eunício, após a reunião no Palácio do Planalto.

Logo após o início da greve dos caminhoneiros, o presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ), que é candidato à Presidência da República, antecipou-se ao governo e anunciou na terça-feira que o Planalto tinha a intenção de zerar a Cide sobre o diesel para acalmar o movimento. O governo, que foi pego de surpresa pelo anúncio, acabou confirmando a intenção no fim do dia. Mas negociou com o presidente da Câmara a votação da reoneração da folha de pagamentos em troca.

Na quarta-feira, no entanto, Maia passou a defender a redução também do PIS/Cofins sobre o diesel. O presidente da Câmara incluiu o item no projeto da reoneração, que foi aprovado no mesmo dia. A líder do MDB no Senado, Simone Tebet (MS), disse que os senadores foram pegos de surpresa pelo movimento de Maia e consideram ter sido colocados em um beco sem saída.

Os caminhoneiros deixaram claro que não estavam dispostos a aceitar apenas uma redução da Cide, que seria equivalente a apenas R\$ 0,05 no preço do litro do diesel. Hoje, cerca de um terço do preço do combustível é composto por outros tributos. Em âmbito federal, o maior peso vem do PIS/Cofins (de R\$ 0,4615 por litro), que representa aproximadamente 12% do preço nos postos. A Cide, por sua vez, responde por pouco mais de 1% do preço do diesel cobrado ao consumidor.

Pezão promete baixar alíquota do ICMS

Além dos tributos federais, o ICMS, de âmbito estadual, também pesa na composição do preço do combustível. Embora a alíquota média seja de 16% no país, cada estado tem sua própria taxa. A maior cobrança ocorre no Amapá, onde 25% do preço cobrado corresponde ao ICMS. No Rio, a alíquota é de 16%. São Paulo e Espírito Santo têm a menor taxa do país, de 12%. No Distrito Federal, a alíquota é de 15%.

Em relação ao ICMS, o governo federal convocou uma reunião do Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz) para hoje. O encontro será aberto pelo presidente Michel Temer, na tentativa de apelar aos estados a darem suas contrapartidas para reduzir o preço dos combustíveis, mexendo no tributo.

Ontem, o governador do Rio, Luiz Fernando Pezão, disse que vai reduzir em quatro pontos percentuais a alíquota de ICMS sobre o diesel no estado, equiparando a alíquota à praticada em São Paulo. O governo estadual também estuda mudar o recolhimento do ICMS do setor de transportes de cargas, que passaria a ser cobrado dos clientes, em vez das transportadoras.

O anúncio foi realizado ontem, durante reunião entre o governador do Rio de Janeiro, o Secretário de Estado de Fazenda e representantes dos sindicatos dos caminhoneiros e das empresas. O encontro foi intermediado pelo presidente da Assembleia Legislativa do Rio (Alerj). Os caminhoneiros concordaram em interromper a greve por 48 horas e aguardar as negociações em Brasília.

Segundo fontes do governo federal, a ideia é iniciar uma discussão com os governadores para modificar a forma de tributação do ICMS, que hoje é um percentual no preço, para um valor fixo por volume, como já é feito na cobrança dos tributos federais. Se o preço do petróleo subir ou descer, o imposto continua a ter um valor determinado, absorvendo, assim, as oscilações da cotação internacional. A medida é complexa, diante da variação das alíquotas, e os estados não admitem perda de receitas, devido à gravidade das contas dos governos regionais.

— Qualquer medida que comprometa receitas tem dificuldade de ser aprovada no Confaz por causa da situação fiscal dos estados — disse o secretário-executivo do conselho, André Horta.

Hartung defende redução de impostos

Ontem, o governador do Espírito Santo, Paulo Hartung (MDB), defendeu o movimento dos caminhoneiros. Para ele, já passou da hora de estados e União reduzirem a carga tributária sobre o diesel.

— Vejo fundamento nesse movimento dos caminhoneiros, porque desde 2015 a carga tributária sobre o diesel foi pesando a mão, com movimentos fortes do governo federal e de alguns estados — disse Hartung, que apelou aos caminhoneiros para preservarem, pelo menos, o abastecimento dos setores essenciais da sociedade.

Para Álvaro Bandeira, economista-chefe da ModalMais, é preciso que o governo reavalie uma cobrança tão elevada de tributos tanto no âmbito federal quanto estadual.

— Apesar de a Petrobras ter congelado o preço do diesel por 15 dias, é o governo que precisa resolver essa questão com uma reavaliação da carga tributária — disse ele.

O consultor Adriano Pires, sócio do Centro Brasileiro de Infraestrutura (CBIE), destacou que os estados também precisam fazer sua parte e reduzir a cobrança do ICMS

— Em períodos como o atual, de alta nos preços do petróleo, todos têm que fazer sua parte — afirmou o especialista.

Movimento teve apoio de políticos e empresários para cortar imposto

O Globo - 25/05/2018

A falta de uma liderança nacional dos caminhoneiros — que promoveram uma paralisação nacional desde segunda-feira — dificultou uma solução rápida para o problema. O movimento teve apoio de empresários do setor do transporte e de alguns parlamentares, mas está fragmentado entre diversas associações. O

perfil de transporte feito quase que totalmente por rodovias no país é o que dá força à movimentação, disse um representante do setor.

Segundo os dirigentes das entidades, o movimento não tem ligações políticas, mas eles mantêm interlocuções no Congresso, com o deputados como Nelson Markezelli (PTB-SP) — que foi relator da Lei dos Caminhoneiros —, Valdir Colatto (MDB-SC) e Assis Couto (PDT-RS).

Na quarta-feira, depois da reunião no Planalto, alguns líderes da paralisação fizeram uma investida no Congresso e conseguiram emplacar o fim do PIS/Cofins no projeto da reoneração da folha de salários, votado pela Câmara, apesar dos apelos do governo.

Dez entidades representativas participaram da reunião na quarta-feira no Palácio do Planalto para discutir soluções para a crise. O movimento ganhou a adesão dos empresários do setor de transporte e da Confederação Nacional dos Transportes (CNT), que representa cerca de 200 mil empresas e dois milhões de caminhoneiros autônomos e taxistas, que estão reunidos em 37 federações, cinco sindicatos nacionais e 19 associações, como a Associação Brasileira dos Caminhoneiros (Abcam).

O presidente da CNT, Bruno Batista, disse, antes de o acordo ter sido anunciado pelo governo na noite de ontem, que o que a estatal fez até o momento, de congelar o preço por 15 dias, ainda é muito pouco:

— O que foi feito é pouco. É preciso um equilíbrio por parte da Petrobras. A estatal precisa de um compromisso maior com o crescimento do país. O anúncio da Petrobras foi intempestivo. Estamos acompanhando o movimento de greve, mas não estamos participando. Agora, o foco maior do debate está na necessidade de redução de impostos federais, como PIS/Cofins e Cide, e o ICMS, no nível estadual. Os impostos têm um peso grande no preço do diesel.

Sindicalistas admitem excessos

Os líderes que estão respondendo pela paralisação, da Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos (CNTA), Diumar Bueno, e da Abcam, José da Fonseca Lopes, admitiram não ter o controle dos filiados. Por isso, alguns excessos foram cometidos, como bloqueio de alguns pontos nas estradas, impedimento de passagem de caminhões com produtos perecíveis e carga viva. A ordem da direção é que os protestos sejam pacíficos.

A Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos diz somar cerca de um milhão de caminhoneiros autônomos, que seriam 70% do total. Ela representa 120 entidades entre associações, federações e sindicatos em todo o país. Já a Abcam representa um grupo de cerca de 600 mil. Muitos caminhoneiros autônomos, no entanto, agem por conta própria e por isso, há dificuldades de acabar com greve.

O setor de transportes tem duas categorias de caminhoneiros: os autônomos e os que são funcionários de empresas. Indústrias, cooperativas, rede de supermercados e diversos outros setores da produção têm motoristas próprios, contratados com carteira assinada, ou então contratam empresas de transporte de carga, que, por sua vez, contratam os motoristas autônomos.

Em geral, segundo fontes do setor, os autônomos respondem por cerca de 40% da frota das empresas de transporte de carga, dependendo do setor. De acordo com redes de varejo, as empresas de transporte fazem o carregamento de produtos de matérias-primas até as centrais de distribuição. Depois, o trajeto até as lojas é feito ou pela própria rede ou por outras distribuidoras.

Governo e caminhoneiros chegam a acordo para trégua de 15 dias

O Globo - 25/05/2018

No quarto dia de protestos com graves transtornos à população e que deixaram o país refém dos caminhoneiros, o governo anunciou um acordo no qual fez concessões aos pedidos da categoria em troca de uma trégua de apenas 15 dias. Mesmo assim, nem todos os representantes do movimento assinaram o documento. A principal porta-voz dos grevistas nos últimos dias, a Associação Brasileira de Caminhoneiros (Abcam), não concordou com os termos propostos. O ministro da Casa Civil, Eliseu Padilha, minimizou a falta de consenso e disse que o governo se reunirá novamente com os representantes da categoria dentro de 15 dias. Ao longo do dia, houve sinais de caos, com desabastecimento, disparada de preços de produtos, falta de combustível em aeroportos e escassez de remédios em várias cidades do país.

- Nós hoje cedemos em tudo que foi solicitado - resumiu Padilha, que estimou a normalização do abastecimento no país até o fim da semana.

O acordo, fechado após reunião que se estendeu até a noite desta quinta-feira entre governo e caminhoneiros, prevê que a alíquota da Cide (Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico) sobre o diesel este ano seja zerada. A principal mudança, porém, é que a redução de 10% nos preços do diesel, anunciada na quarta-feira pela Petrobras, será mantida por 30 dias.

Subsídio ao diesel custará até R\$ 4,9 bi

Na prática, a Petrobras arca com a queda de preço nos primeiros 15 dias, o que tem um impacto de R\$ 350 milhões em receita para a companhia. Nos 15 dias restantes, a despesa será da União, que vai ressarcir a estatal ao fim deste período. O ministro da Fazenda, Eduardo Guardia, reiterou que a política de preços da Petrobras, que prevê repasses das flutuações nas cotações do dólar e do petróleo para o preço dos produtos, está mantida. A solução busca evitar mais danos à empresa, que viu seu valor na Bolsa despencar após reduzir preços na quarta-feira, com os temores de ingerência política.

O governo vai criar um programa de subsídio ao preço do diesel. Após os primeiros 30 dias, a cada mês será feito um acerto de contas entre União e a estatal. Para a Petrobras, será levado em conta no ajuste o valor do produto na refinaria. O montante a ser pago será definido de acordo com a evolução do petróleo e do dólar. Segundo o ministro da Fazenda, do ponto de vista fiscal, o acerto de contas vai requerer crédito extraordinário no Orçamento, com um custo estimado em R\$ 4,9 bilhões até o fim do ano.

— Ao fim do mês, vamos apurar o preço final, qual foi o preço apurado pela Petrobras e qual é o ressarcimento. Estamos mitigando o impacto ao consumidor final. A cada mês temos que fazer a conta. Quanto vai custar? Depende do preço do petróleo, da taxa de câmbio, do preço que será praticado. Sabemos que nos próximos dias o preço de referência será de R\$ 2,10. No fim do mês, teremos que fazer a conta — disse Guardia, acrescentando que o objetivo da medida não é congelar o valor do diesel na bomba, mas dar previsibilidade. — Não estamos dizendo que não haverá aumento de preço do diesel. Só nos primeiros 30 dias não haverá.

Em nota, a Petrobras afirmou que considera o acordo altamente positivo. “Do ponto de vista da empresa, o ressarcimento proposto pela União preserva integralmente a política de preços da companhia, ao mesmo tempo em que viabiliza maior previsibilidade para os consumidores”, disse a estatal.

— Para a Petrobras, o acordo é positivo. Mas para o governo vai complicar a parte fiscal. Não ficou claro de onde sai esse dinheiro — avaliou Raphael Figueredo, analista da Eleven Financial Research.

A reunião foi tensa, segundo fontes envolvidas nas negociações. Apesar do acordo, o presidente da Abcam, José da Fonseca Lopes, saiu antes do fim, reiterando que os mais de 600 mil caminhoneiros representados pela entidade não vão deixar as rodovias enquanto o projeto de lei que reduz o PIS/Cofins sobre o diesel não for sancionado. Ele foi duramente criticado por Padilha, que disse que ele “abandonou seus companheiros”. Após o anúncio do acordo, Lopes não voltou a comentar o assunto.

O ministro da Segurança Pública, Raul Jungmann, disse que há indícios de locaute, ou seja, de greve de empresários, e que eles serão investigados.

Um dos signatários do acordo, o presidente da Confederação Nacional dos Trabalhadores Autônomos (CNTA), Diumar Bueno, afirmou acreditar que a categoria começará a se desmobilizar na manhã desta sexta. Segundo ele, o resultado da negociação ainda será apresentado aos caminhoneiros.

— Os caminhoneiros vão poder retornar para suas casas, encontrar suas famílias. Vamos apresentar à categoria o presente termo, para a suspensão do movimento por 15 dias, quando será realizada uma nova reunião do governo federal — disse Bueno, que evitou falar em quanto tempo os caminhões deixarão de bloquear as estradas.

Outra demanda dos caminhoneiros contemplada no acordo é a reedição da tabela de referência do frete do serviço de transporte remunerado de cargas por terceiros. Ela será atualizada a cada trimestre pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Além disso, o governo vai dialogar com os estados para implementar o fim da cobrança de pedágio sobre o eixo suspenso em caminhões vazios. Se o diálogo não for bem-sucedido, a União adotará medidas judiciais para garantir a isenção da tarifa.

O setor de transportes ficará de fora da lista de segmentos que passarão a pagar mais imposto sobre a folha ainda este ano, a chamada reoneração. Além disso, o governo vai pedir para extinguir ações judiciais contra o movimento. Serão feitas reuniões periódicas com as organizações para acompanhar os termos do acordo, com prazo definido de 15 dias.

Um movimento que começou com um protesto contra a alta do diesel e contra a variação no preço do produto por causa da política da Petrobras passou a exigir reduções de impostos, suspensão de cobrança de pedágio sobre o terceiro eixo e até a aprovação de uma lei que faz mudanças no frete. O quadro de fragilidade do Palácio do Planalto foi tão grande que os caminhoneiros chegaram a dizer que só suspenderiam o movimento caso a redução de tributos fosse publicada no Diário Oficial.

Em Belo Horizonte, o presidente Michel Temer indicou que ainda está disposto a mexer em outros tributos, como o ICMS, de âmbito estadual:

— Queremos que amanhã (hoje) possamos retirar uma parcela do ICMS porque isso reduz o tributo (que incide sobre o preço do combustível) — em referência à reunião do Confaz (Conselho Nacional de Política Fazendária)

Senado adia votação do PIS/COFINS

Enfraquecido politicamente, o governo criou um grupo no WhatsApp para manter as autoridades informadas sobre a situação nos aeroportos, rodovias, portos, em todos setores onde poderia haver um estrangulamento no abastecimento. O diagnóstico foi que o quadro era preocupante, “com tudo funcionando no limite”, nas palavras de um interlocutor.

Para evitar o fechamento de aeroportos por falta de combustível, foi deflagrada uma articulação de emergência com a Polícia Rodoviária Federal para patrulhar os caminhões carregados de querosene de aviação (QAV) até os terminais, na madrugada.

Mesmo assim, alguns parlamentares demoraram a mostrar sensibilidade. Enquanto a Câmara conseguiu se articular na véspera para aprovar às pressas o projeto de lei que reonera a folha de pagamento das empresas, onde foi incluída a redução a zero da alíquota do PIS/Cofins para o diesel, o Senado se desmobilizou. O presidente da Casa, Eunício Oliveira (MDB-CE), simplesmente deixou Brasília na quinta-feira e foi para seu estado, o Ceará. Foi duramente

criticado e teve de voltar à capital às pressas, onde convocou uma reunião extraordinária de líderes para debater a crise.

Após o anúncio do acordo, a apreciação do tema, prevista para hoje, foi adiada.

Investimentos caem 53%, a US\$ 2,6 bi **O Globo - 25/05/2018**

No momento em que é esperada a retomada de crescimento, os investimentos para o Brasil minguam. De acordo com o Banco Central (BC), esses aportes foram de US\$ 2,6 bilhões em abril, queda de 53% frente ao mesmo mês do ano passado. Foi o pior resultado desde 2006. A expectativa do BC era que o Brasil recebesse cerca de US\$ 3 bilhões em investimentos produtivos no mês passado.

A principal razão para essa queda foi o fato de não ter havido qualquer grande operação de investimentos — superior a US\$ 1 bilhão — este ano. Nos quatro primeiros meses do ano passado, transações acima desse valor já somavam US\$ 3,9 bilhões. O BC explica que, agora, não houve privatizações, concessões ou instalações de grandes empresas no Brasil. Mas ressalta que os outros investimentos continuam a fluir para o país.

Nos quatro primeiros meses de 2018, ingressaram no país US\$ 20,4 bilhões em investimentos: 30,6% a menos do que no mesmo período de 2017.

Apesar do tombo, o investimento é capaz de financiar facilmente todo o déficit das contas externas, que está em apenas US\$ 2,6 bilhões no ano, o melhor resultado desde 2007. Pelo terceiro mês seguido, houve superávit no resultado de todas as trocas de serviços e do comércio do Brasil com o mundo. As contas ficaram no azul em US\$ 620 milhões. Em abril de 2017, o saldo estava positivo em US\$ 1,1 bilhão.

Pela transparência nas contas **Correio Braziliense - 25/05/2018**

Muita coisa ainda tem de ser feita para que as crises econômica e política cheguem ao fim. Mas o Brasil tem jeito, está no caminho certo e a população começa a tomar consciência de que a corrupção tem que ser banida. Foram essas as mensagens de todos os conferencistas do seminário “Contas Públicas são da Nossa Conta”, promovido pela Associação Nacional dos Ministros e Conselheiros-Substitutos dos Tribunais de Contas (Audicon). Na palestra de abertura, o ministro Luís Roberto Barroso, do Supremo Tribunal Federal (STF), destacou que percebe uma onda de negativismo, mas não compartilha com ela. “Ao contrário. Acho que este é um momento de definição, uma chance real de começar um novo tempo e abandonar a velha ordem.”

Desde a promulgação da Constituição de 1988, o Brasil avançou. Saiu de um regime autoritário e conquistou a estabilidade institucional, debelou a inflação e imprimiu expressiva inclusão social. Por isso, hoje, as chances de retrocesso são pequenas, embora ainda tenhamos sérios problemas nas políticas de governo, eleitoral e partidária, disse Barroso. O ex-presidente do STF Carlos Ayres Britto lembrou que, quando se fala em ajuste fiscal, “o que se quer é que não seja aberta uma torneira no jardim, na conta ou no latifúndio dos predadores do erário”. “Esse é o primeiro ajuste: o combate à corrupção sistêmica e ao patrimonialismo. Se for feito, vai sobrar dinheiro para o financiamento daquilo que compete ao Estado”, reforçou.

Marcos Nóbrega, conselheiro substituto do Tribunal de Contas de Pernambuco (TCE/PE), assinalou que as mudanças que, no passado, aconteciam em 10 anos, ocorrem hoje com grande velocidade. Para acompanhar as transformações, o Brasil precisa construir novas teorias. Ele lembrou que o mundo tem 7,5 bilhões de pessoas, 3,7 bilhões têm internet e 8 bilhões, celulares. E nosso país continua discutindo metas do século 20. “Qual será o impacto disso tudo? O setor público precisa romper com o passado e rediscutir princípios”, afirmou. Na área de licitação, um dos ralos da corrupção, “a situação é caótica e a burocracia acaba expulsando o mais capaz”. O que tem de ser feito, segundo Nóbrega, não é o discurso da legalidade, que exige especificações absurdas, mas o da informação e da busca por dados que apontem se a empresa entregará o que prometeu.

Conhecimento

“Mas, falta ainda conhecimento. A maioria das pessoas não sabe o que são gastos tributários, fiscais ou desonerações”, reforçou Aroldo Cedraz, ministro do TCU. Ele salientou que, no Brasil, ainda se sofre do mal de “aplicar, com atraso, as normas internacionais na avaliação de políticas públicas, embora o tribunal tenha modelo de acompanhamento eficiente que pode ser usado em todo o setor público”. Marcos Bemquerer Costa, presidente da Audicon, destacou que um dos principais objetivos do evento é estimular a “proliferação de ideias abstratas e concretas nas relações das contas públicas”. “Que esses tempos complicados de corrupção não sirvam de desalento para a fiscalização e o controle”, reforçou.

Fábio Nogueira, presidente da Associação dos Membros dos Tribunais de Contas do Brasil (Atricon), afirmou que a sociedade reclama por uma melhor aplicação das verbas. “Acreditamos que não há controle mais eficiente do que a participação do cidadão no acompanhamento dos recursos públicos. E, por isso, vamos na direção da criação de sistemas e aplicativos cada vez mais fáceis e acessíveis para quem está lá na ponta”, disse. O presidente do TCU, ministro Raimundo Carreiro, apontou que, além da fiscalização institucional, o controle social “é mais um instrumento importante para acompanhamento das ações do Estado, favorecendo sobremaneira a transparência das políticas públicas”.

A jornalista Eliane Cantanhêde ressaltou a efervescência das ideias em qualquer fórum de debate. “Todo mundo está discutindo o país que a gente quer”. O que é bom, disse. Mas a ansiedade e a revolta com a corrupção não podem se transformar em ódio gratuito. “Nós temos que olhar para dentro e não só acusar os outros”, afirmou.

Modelo anacrônico

Para Juarez de Freitas, professor da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, o modelo de controle brasileiro não saiu do século 19. Apesar do sucesso da Operação Lava-Jato, que colocou corruptos na cadeia, o grande risco é que o sistema institucional não acompanhe “a sofisticação dos ladrões”. “Temos que ter compartilhamentos de sigilos, transferência de dados e ações integradas dos órgãos públicos, além de domínio da linguagem artificial. O Brasil tem que colocar na pauta o blockchain para evitar erros crassos de negociação”, apontou.

Setor produtivo sofre com paralisação

Correio Braziliense - 25/05/2018

A greve dos caminhoneiros em protesto contra as altas sucessivas do diesel causou um efeito-cascata no setor produtivo. Os consumidores começaram a ver prateleiras de supermercados com poucos produtos ou vazias. Em alguns casos, a alternativa para evitar o desabastecimento foi limitar a venda de produtos.

Foi, por exemplo, a decisão do Carrefour. A medida não afetou todos os pontos de venda, mas a empresa não divulgou qual foi a abrangência. Minas Gerais e Distrito Federal estão entre as praças impactadas. Segundo a Associação Brasileira de Supermercados (Abras), houve problemas de desabastecimento de alimentos em alguns estados. O drama, segundo a entidade, poderá atingir todo o país nos próximos dias se não houver a regularização do abastecimento.

No Brasil, 80% das cargas são escoadas por rodovias. A alta dependência do modal explica o efeito certo da greve dos caminhoneiros.

A Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) informou ontem, antes da trégua acertada pelo governo com os caminhoneiros, que, a partir de hoje, todas as linhas de produção instaladas no Brasil estariam paradas, em razão da greve. “A greve afetará significativamente nossos resultados tanto para as vendas, quanto para a fabricação e exportação”, dizia nota. No mês passado, segundo a Anfavea, a média diária de produção foi de 12,6 mil unidades. Ainda de acordo com a associação, a indústria automobilística “gera de impostos mais de R\$ 250 milhões por dia e, por isso, esta paralisação gerará forte impacto na arrecadação do país”.

Antes do anúncio oficial do acordo, a Nissan informou que na fábrica em Resende (RJ) a paralisação comprometeu o abastecimento de peças e a companhia diz que está em busca de alternativas que minimizem o impacto na produção. Da mesma forma, a General Motors informou que o movimento dos caminhoneiros impactou o fluxo logístico em suas fábricas e houve reflexos nas exportações da companhia. Sem componentes, algumas linhas de produção começaram a ser paralisadas e havia problemas também na distribuição de veículos à rede de concessionárias.

Mas há casos de montadoras que tiveram de suspender a fabricação de veículos desde ontem. É o caso da Ford, que interrompeu a produção nas fábricas de Camaçari (BA), São Bernardo do Campo e Taubaté (SP). A mesma medida foi tomada pelo comando da Fiat, que parou por completo a montagem de veículos nas unidades de Betim (MG) e Goiana (PE) por causa da falta de peças. Com isso, a montadora deixou de colocar na praça cerca de 2 mil veículos por dia.

Perdas

Nem a própria Confederação Nacional da Indústria (CNI) arrisca calcular o tamanho do prejuízo causado pela manifestação dos caminhoneiros. Por meio de nota, a entidade com maior representatividade no país informou que acompanhava com preocupação o impacto do protesto, que “prejudica a operação das indústrias, aumenta os custos, penaliza a população e tem efeitos danosos sobre a economia, que enfrenta dificuldades para se recuperar da crise recente”. Ainda segundo a nota da confederação, “a expectativa da indústria é que o acordo privilegie o equilíbrio, e que os interesses de grupos não se sobreponham aos dos demais setores da sociedade ou onerem ainda mais os custos de produção. A greve afetou a produção e a distribuição de bens.”

O fato é que o impacto passou pelos mais diferentes segmentos da economia e atingiu desde aqueles que vão ao supermercado e notaram a falta de produtos ou a alta de preço de hortifrúteis, passando pelos hospitais que estavam com dificuldades para manter os estoques de medicamento e oxigênio, até os importadores de produtos brasileiros.

Houve problemas de abastecimento também nas prateleiras das farmácias, segundo a Abrafarma, entidade que reúne as maiores redes do país. Segundo a associação, um dos problemas mais graves foi na categoria de medicamentos termolábeis, que devem ser mantidos refrigerados e necessitam de temperatura estável até o seu destino final. Com os caminhões travados nas estradas, isso se tornou impossível.

Na quarta-feira, alguns veículos que transportavam medicamentos dos distribuidores e centros de distribuição até os pontos de venda foram apedrejados e motoristas agredidos. “Se levarmos em conta somente as maiores redes do país, afiliadas à Abrafarma e que cobrem 90% do território brasileiro, mais de 6,3 milhões de unidades deixaram de ser entregues

diariamente. São 2,4 milhões de consumidores que veem seu atendimento comprometido”, diz o presidente da entidade, Sérgio Mena Barreto.

Sem carne e leite

Entre os setores mais afetados está o do agronegócio, em particular a cadeia de aves, suínos e laticínios. Segundo a Associação Brasileira das Indústrias Exportadoras de Carne (ABIEC) e a Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA), que representam cerca de 170 empresas e cooperativas da cadeia produtiva e exportadora de proteína animal em atividade no Brasil, estavam paradas 120 plantas frigoríficas das empresas associadas de carnes bovina, suína e de aves. Com isso, a previsão das entidades era de que até hoje mais de 90% da produção de proteína animal seria interrompida se a situação não se normalizar. Com isso, seriam 208 fábricas de diversos portes paralisadas no país.

Com os caminhões parados nas estradas, houve casos, segundo a ABPA, de animais que ficaram pelo menos 50 horas sem alimentação. A entrega de ração também ficou comprometida por causa da greve, o que impediu que os criatórios instalados em pequenas propriedades dos polos de produção recebessem as cargas e alimentassem os animais. “A situação nas granjas produtoras é gravíssima, com falta de insumos e risco iminente de fome para os animais”, informou a associação por meio de nota. Ao todo, 175 mil trabalhadores do setor estavam de braços cruzados em todo o país. “Os danos ao sistema produtivo são graves e demandarão semanas até que se restabeleça o ritmo normal em algumas unidades produtoras”, avalia a ABPA.

Com os bloqueios nas rodovias, que impediam o acesso dos insumos usados na produção e o escoamento de alimentos, o setor deixou de exportar 25 mil toneladas de carne de frango e suínos — uma receita não gerada de US\$ 60 milhões. No caso da carne bovina, deixam de ser embarcados 1.200 contêineres por dia. A ABPA trabalhava com o risco de desabastecimento de proteína animal por causa da greve dos caminhoneiros. O setor emprega cerca de 7 milhões de pessoas e produz em torno de 25 milhões de toneladas de alimento/ano.

O quadro foi semelhante no setor de leite, com dificuldades para escoar a produção. Sem poder receber matérias-primas e entregar seus produtos, a Nestlé estava operando abaixo da sua capacidade em algumas das 31 unidades que tem no país. A empresa, no entanto, não confirmou o tamanho do impacto na produção.

Para os postos de combustível, a crise desencadeada pelos caminhoneiros se tornou um problema, já que não havia produto em muitas bombas e novas cargas não conseguiam ser entregues por causa da greve. Segundo a Associação Nacional das Distribuidoras de Combustíveis, Lubrificantes, Logística e Conveniência (Plural), a entidade tem um grupo que acompanhou o gerenciamento de crises da Casa Civil e com a Agência Nacional do Petróleo. “Há produto e caminhões para entrega. A Associação trabalhou com as

autoridades competentes para interlocução junto aos manifestantes, visando o abastecimento de serviços essenciais, tais como aeroportos, barcas, ônibus, hospitais, polícia e bombeiros, entre outros”, informou.

Nos aeroportos, segundo a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), houve problemas de escassez de combustível. Apesar disso, os cancelamentos de voo foram pontuais. A agência informou acompanhar em tempo real o abastecimento dos aeroportos e os impactos nas operações. A greve afetou também o comércio eletrônico. No site da Riachuelo, por exemplo, uma tarja vermelha alerta os clientes: “Devido à greve dos caminhoneiros o seu pedido poderá chegar com atraso. Lamentamos o ocorrido.”

Risco de alta da inflação

Correio Braziliense - 25/05/2018

A escalada nos preços dos combustíveis, a expectativa de que a bandeira tarifária de luz possa passar para vermelha, apesar da sinalização da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) de que será mantida amarela em junho, além da alta no preço do dólar preocupam analistas. Alguns temem que esse conjunto de fatores, somado à greve dos caminhoneiros, afete significativamente a inflação no sexto mês do ano. Os mais pessimistas projetam uma alta de 0,7% no Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA).

Diante da paralisação dos motoristas de veículos pesados, há desabastecimento de alimentos em todas as capitais, frigoríficos estão fechados, animais têm morrido nas estradas e nas granjas por falta de ração. Com isso, os preços nas gôndolas dos mercados têm disparado. Além disso, a alta no preço dos combustíveis pressionará a inflação, avaliam.

Em maio, mesmo com a gasolina 15% mais cara e o diesel quase 10%, as taxas de inflação devem se manter comportadas por causa da queda nos preços do etanol e da energia elétrica, explica o economista Carlos Thadeu Filho, do Instituto Brasileiro de Economia (Ibre) da Fundação Getulio Vargas (FGV).

Entretanto, ele estimou que, em junho, tanto os combustíveis quanto a conta de luz devem ser reajustes e isso empurrará o IPCA para cima. Em junho do ano passado, o país havia registrado deflação de 0,23% e, agora, espera alta de 0,7%. “Refiz as minhas projeções. Em vez de 3,2% espero, agora, inflação de 3,8% para este ano”, afirmou Thadeu Filho.

Ele ressalta que todo esse processo impactará os preços em junho e julho. “Veremos dois meses mais complicados para a inflação, mas, depois, haverá acomodação”, disse. Nas contas da economista-chefe da ARX Investimentos, Solange Srour, a inflação de junho deve registrar variação positiva entre 0,35% e 0,40%. Para ela, o risco de alta do IPCA nos próximos dois meses está ligado ao período da greve dos caminhoneiros. Entretanto, ela explica que as coletas no atacado agrícola ainda não mostram uma variação significativa nos preços.

“Podemos ter mais pressão no segundo semestre, diante da escalada do dólar e como isso afetará os preços das commodities”, disse.

As possíveis surpresas que podem pressionar o IPCA em junho e julho não preocupam a economista-chefe da Rosenberg Associados, Thaís Marzola Zara. Segundo ela, as diversas medidas de núcleo de inflação, que eliminam itens mais voláteis como os alimentos e os combustíveis, indicam que o movimento inflacionário benigno observado ao longo de 2017 se acentuou neste início de 2018. Nas contas da economista, os preços devem ter uma variação anual de 3,5%.

Nos últimos 12 meses encerrados em maio, comentou Thaís, os preços livres variaram 0,92%, um patamar menor do que a alta de 1,23% do mês anterior. “Pela abertura, os serviços registraram variação de 3,24% (era 3,68% no mês anterior), com destaque para queda em passagem aérea, aluguel e condomínio. Os administrados foram os únicos a registrar aceleração, passando de 7,71% para 8,24%, contando com a alta de energia elétrica”, ressaltou.

Apesar dos riscos de a inflação de junho subir em relação aos últimos meses, o economista-chefe da Quantitas Asset, Ivo Chermont, avalia que o cenário ainda é benigno. Para ele, a IPCA terá variação de 0,5% em junho e terminará em 3,7% em 2018.

220 postos sem gasolina

Correio Braziliense - 25/05/2018

O número de estabelecimentos sem combustíveis no Brasil aumentou ontem. Cerca de 70% dos 312 postos de combustíveis do Distrito Federal ficaram sem gasolina, de acordo com o Sindicato do Comércio Varejista de Combustíveis do Distrito Federal (Sindicombustíveis). O número representa um total de 220 estabelecimentos fechados. Segundo levantamento realizado pelo Correio em 33 postos, apenas nove ainda tinham estoque de gasolina e desses, só três estavam vendendo etanol.

Em outros estados, não foi diferente. Segundo o sindicato que representa revendedores da região do Rio de Janeiro, faltava combustível em metade dos estabelecimentos da cidade. De acordo com a Federação Nacional do Comércio de Combustíveis e de Lubrificantes (Fecombustíveis), o número de postos sem produto nas bombas cresceu rapidamente em grandes centros urbanos do Paraná e Mato Grosso. Em São Paulo, o estoque previsto para durar três dias estava chegando ao fim, informou o Sindicato Comércio Varejista Derivados Petróleo Estado São Paulo (Sincopetro).

As filas quilométricas, causaram transtornos ao trânsito. Em Brasília, consumidores ficaram até três horas parados, esperando para abastecer. Muitos desistiam de esperar nos carros e levavam galões para estocar o combustível. A prática desagradou muita gente. Para o servidor público, Jonas

Guedes, 44 anos, o ato de comprar gasolina em recipientes, além de ser ilegal, é desigual. “Nós temos que ficar horas na fila e um grupo de pessoas com galões na mão passam na nossa frente e conseguem abastecer. Isso é muito injusto!”, reclamou.

Sem ter como repor o estoque, os preços nas bombas dispararam. O derivado de petróleo que, no dia anterior, podia ser comprado por até R\$ 4,39, ontem não saía por menos de R\$ 4,58. Em alguns locais do Distrito Federal, o consumidor encontrou combustível por até R\$ 9,99.

Uma liminar expedida pelo Juiz titular da 15ª vara cível de Brasília, João Luís Zorzo, no fim da tarde, encerrou o protesto de caminhoneiros que bloqueava o terminal da Petrobras, no Setor de Indústria e Abastecimento (SIA). O acesso foi liberado e o combustível deve reabastecer os postos do DF.

Corte no preço

A Petrobras anunciou mais uma redução no preço do combustível. Com queda de 0,72%, o preço médio da gasolina será de R\$ 2,01 nas refinarias sem a tributação. Já o valor do diesel recuou de R\$ 2,3351 para R\$ 2,1016, 10% mais barato.

Procons atuam

Correio Braziliense - 25/05/2018

Os preços abusivos fizeram com que o Programa de Proteção e Defesa do Consumidor (Procon) fizesse diversas atuações pelo país. Em Pernambuco, quatro postos foram interditados e multados por prática de preços abusivos na noite de quarta-feira. Segundo a instituição, o caso mais grave foi o de um posto que cobrava R\$ 8,99.

No Rio de Janeiro, o Procon fiscalizou 24 estabelecimentos. Deles, quatro foram notificados, por venderem gasolina acima de R\$ 6. Já no Paraná, a instituição registrou 180 reclamações relacionadas ao preço abusivo dos combustíveis. E em Brasília, o Instituto de Defesa do Consumidor autuou três estabelecimentos, que de acordo com a instituição, estavam vendendo o combustível a preços de até R\$ 5,99.

O Procon-DF sugere que o consumidor peça o comprovante fiscal ou pelo menos tire foto dos preços para que seja feita a denúncia. A instituição indica que o consumidor que queira fazer reclamações entre em contato com o 151 ou vá até um dos 10 postos da autarquia espalhados pelo Distrito Federal.

Perdas atingem R\$ 1,7 bi em quatro setores

Correio Braziliense - 25/05/2018

Os prejuízos para a economia com os transtornos causados pela greve dos caminhoneiros começam a ser contabilizados. Somente em quatro setores, as perdas chegam a R\$ 1,7 bilhão. A Petrobras, sozinha, amarga rombo de R\$ 350 milhões. A Associação Brasileira das Indústrias Exportadoras de Carne (Abiec) e a Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA) calculam prejuízos de R\$ 190 milhões. Lucro mesmo, só para os grandes empresários do setor de transportes e para os donos de postos de combustíveis, segundo economistas. A Confederação Nacional da Indústria (CNI) acompanha com preocupação o impacto da greve dos caminhoneiros.

Ao todo, 129 unidades de processamento de aves e de suínos estão suspensas total ou parcialmente. Os bloqueios nas rodovias impossibilitaram a exportação de 25 mil toneladas de carne de frango e suína. A Associação Brasileira das Indústrias da Alimentação (Abia) calculou que 315 caminhões com alimentos perecíveis estavam parados em estradas de seis estados. Mais de 1,1 mil toneladas de produtos não foram entregues. Prejuízo de mais de R\$ 3 milhões.

Em Mato Grosso, maior produtor de soja do Brasil, 8 milhões de toneladas do grão estão retidos nos armazéns, segundo a Associação dos Produtores de Soja e Milho do estado. A situação pode piorar: não existe espaço para guardar o milho que começou a ser colhido. O Conselho dos Exportadores de Café do Brasil estima que os embarques de 6 mil contêineres, o que equivale a uma receita de R\$ 1,2 bilhão. Ontem, 630 mil litros de leite foram jogados fora em Minas Gerais e no Rio de Janeiro.

Com a oferta limitada, os preços de alguns alimentos dispararam, o que fortaleceu a pressão inflacionária sobre os preços de insumos básicos. Ontem, a saca de batata, por exemplo, passou de R\$ 60 para R\$ 110. A caixa de tomate, normalmente vendida a R\$ 50, saía por R\$ 120. Além dos altos preços, o desabastecimento prejudica os consumidores. “Se a greve se estender, a inflação ficará comprometida. Com o prolongamento, a situação não fica restrita à questão dos alimentos e combustíveis. Outros segmentos começam a repassar os custos”, alerta Luiz Alberto Machado, economista da Faculdade de Economia da Fundação Armando Álvares Penteado (FAAP).

Paulo Dantas da Costa, ex-presidente do Conselho Federal de Economia e integrante do Conselho Regional de Economia da Bahia, o consumidor é o maior prejudicado. “Esse colapso trava a maior parte das atividades da sociedade. Temos dependência de gasolina por sermos um país de rodovias, focado em malha viária”, pondera. Para ele, o contingente de pessoas que estão lucrando é pequeno. “Os donos de postos estão especulando, mas não é um lucro longo. A gasolina pode ser vendida a R\$ 9 agora, mas esse preço não se sustenta”, explica.

Interesse empresarial

Para o economista Gilson Garófalo, professor titular de Economia da Universidade de São Paulo (USP), as grandes companhias colaboraram com o movimento. O Brasil tem uma frota de 2 milhões de caminhões, sendo 650 mil autônomos — 30%. Essa parcela é que tem tocado o ato. “As grandes empresas que contratam as menores, se não compactuassem, já teriam substituído os motoristas”, disse. No Brasil, são 150 mil empresas de transporte.

Em nota, a CNI cobrou agilidade na negociação para atenuar os prejuízos. “O bloqueio das rodovias do país prejudica a operação das indústrias, aumenta os custos, penaliza a população e tem efeitos danosos sobre a economia, que enfrenta dificuldades para se recuperar da crise recente”, destaca o texto.

A Fiat paralisou parcialmente o funcionamento de duas fábricas. A marca deixará de produzir 2 mil veículos em Minas Gerais e Pernambuco. A paralisação dos caminhoneiros reduziu em 27% a movimentação diária de graneis no Porto de Paranaguá, de 150 mil para 110 mil, informou a administradora do porto.

Na avaliação do professor de finanças do Ibmec Marcos Melo, a crise impactará nas vendas do Dia dos Namorados. Mesmo com uma greve de poucos dias, explica Marcos, o impacto negativo é razoável.

Na balança

Quem perde

- Indústria automobilística
- Comércio
- Empresa de processamento de aves e suínos
- Produtores de hortifrutigranjeiros
- Indústria da alimentação
- Produtores de leite
- Cafeicultores
- Exportadores

Quem ganha

- Companhias de transporte
- Caminhoneiros
- Donos de postos

Cresce participação de jovens que abrem novos negócios

DCI - 25/05/2018

Cresce a participação de jovens que abrem negócios, conforme pesquisa GEM, do Sebrae/IBQP. Os dados indicam que passou de 50% para 57% a participação de pessoas entre 18 e 34 anos no total de empreendedores em fase inicial em 2017. Terminar a faculdade e seguir carreira em uma empresa pública ou privada não é mais a realidade profissional predominante entre o jovem brasileiro. Já são 15,7 milhões de jovens que estão levantando informações para ter um negócio.

ICMS e Fundo Soberano são opções para reduzir tributos de combustíveis

DCI - 25/05/2018

Diante do desabastecimento no País causado após quatro dias de paralisações dos caminhoneiros, a Câmara e o Senado avaliam definir limites ao ICMS, principal tributo estadual, além do uso do recém-extinto Fundo Soberano. As medidas estão entre as alternativas para compensar a redução na carga tributária dos combustíveis.

A possibilidade discutida ontem (24) era aprovar o projeto de resolução do líder do governo no Senado, Romero Jucá (MDB-RR), com o senador Randolfe Rodrigues (Rede-AP), que limita a alíquota máxima de ICMS que os Estados poderão cobrar sobre os combustíveis. De acordo com o texto, os Estados terão de fixar a alíquota máxima do ICMS em 18% para gasolina e álcool e de 7% para o diesel.

Randolfe admitiu dificuldades para atingir o mínimo de assinaturas para iniciar a tramitação do projeto de resolução (41) e previu desafio maior para conseguir os 54 votos necessários à aprovação da matéria. “Temos que entender que o maior ônus no preço dos combustíveis é o ICMS cobrado nos Estados”, justificou em discurso no plenário o líder do governo no Senado, Romero Jucá (MDB-RR), que elaborou a proposta com Randolfe.

Em mensagem nas redes sociais, Jucá explicou que a proposta não é do governo. “Determinar alíquota de ICMS é atribuição do Senado, e estou apresentando como senador por Roraima, junto com o senador Randolfe, que é do Amapá”, escreveu. O esclarecimento do líder se justifica porque o texto contém críticas ao governo do presidente Michel Temer: “Sob o governo Temer, após uma política malsucedida de controle artificial de preços, o preço médio do litro de gasolina, que custava R\$ 3,674, passou a R\$ 4,60, um aumento de aproximadamente 25,2%”.

No início da noite de ontem (24) ainda faltavam 4 das 41 assinaturas de senadores que são necessárias para protocolar projeto de resolução do

Senado destinado a limitar as alíquotas máximas do ICMS que incide em cada tipo de combustível. Se aprovada, a medida não precisa passar pela Câmara, é promulgada pelo Senado e já entra em vigor.

É esperada forte resistência dos governadores em relação ao ICMS. Nove deles já haviam anunciado ações judiciais para barrar a ideia do governo de zerar a Cide e avaliam o projeto que foi aprovado pela Câmara, na quarta (23), que zera o PIS/Cofins do óleo diesel.

Fundo

Outra sugestão veio do presidente da Câmara, Rodrigo Maia: ele incluiu a destinação de R\$ 27 bilhões do Fundo Soberano como alternativa para reduzir o preço do gás de cozinha. Trata-se de uma espécie de poupança para emergências criada pelo ex-presidente Lula em 2008. Maia avaliou que há espaço para debater o tema durante a votação da Medida Provisória 830/18, editado nesta semana, que põe fim ao fundo. Nesse caso, haverá resistências da oposição.

“Com o fim do Fundo Soberano, o Brasil perde o lastro fundamental construído ao longo destes anos para garantir a autonomia da economia brasileira em relação à especulação e o ataque de volatilidade dos grandes players mundiais”, afirmou o deputado Afonso Florence (PT-BA).

Recuo de Eunício

O tamanho da crise levou o presidente do Senado, Eunício Oliveira (MDB-CE), inclusive, a voltar do Fortaleza para Brasília poucas horas depois de ter chegado à capital cearense, ontem (24). Eunício, que havia recusado a urgência ao projeto de reoneração aprovado na noite anterior na Câmara, recuou. Ao retornar, convocou reunião de líderes para discutir a votação da matéria, que reonera a folha de pagamento para zerar o PIS/Cofins que incide sobre o diesel, em sessão extraordinária hoje (25).

Também não estava afastada a possibilidade de a votação ocorrer na noite de quinta, segundo a líder da maioria no Senado, Simone Tebet (MDB-MS). “Poderia até se chegar a um acordo e a votação ocorrer hoje”, afirmou. Até o fechamento desta edição, a reunião não havia terminado.

Prática das fintechs pode trazer adaptação

DCI - 25/05/2018

A regulamentação das fintechs de crédito estabelecida pelo Banco Central (BC) pode não ser definitiva. A expectativa é que conforme as iniciativas se adequem às normas e exerçam suas funções, as regras acabem sendo revistas pela autoridade monetária.

De acordo com o presidente da Associação Brasileira de Crédito Digital (ABCD), Bruno Poljokan, a atuação das fintechs de crédito, regulamentada pelo BC no final de abril passado, poderá ser revista no longo prazo.

“O Banco Central mudou bastante de quando saiu a consulta pública, mas as adequações foram importantes para testar essa regulamentação na prática”, comenta.

Antes, o teto estabelecido para cada operação era de R\$ 50 mil. O valor aprovado pelo Conselho Monetário Nacional (CMN), foi de R\$ 15 mil.

“A ideia é trazer a diversificação de risco de quem coloca o dinheiro. Preferimos um modelo que garanta a pulverização do que ter um crédito limitador que a pessoa possa investir”, comenta Poljokan.

Ele reforça, ainda, que em apuração da associação com as fintechs de crédito, o valor médio dos investimentos para cada CPF ou CNPJ era abaixo de R\$ 15 mil.

“Isso traz um patamar bastante confortável para atuação. Não sei se no longo prazo a melhor regra seriam esses R\$ 15 mil, mas agora funciona bem e ainda precisamos passar pelo processo de as empresas se adequarem à regulação e começarem a trabalhar para ver como essas regras funcionarão”, acrescenta o executivo.

Além disso, Poljokan reforça os benefícios de o segmento ter normas criadas “a quatro mãos” e que mesmo com certa aversão dos grandes bancos às inovações, o mercado já entende a necessidade de se trabalhar com esse novo modelo.

“Qualquer setor que passa por uma transformação como essa tem suas dificuldades. Acho que trabalhar em cima da robustez dessas instituições para tentar descentralizar, é a ideia”, complementa.

Outras medidas

Poljokan, que também é vice-presidente do GuiaBolso e diretor da plataforma de crédito Just reforça que, do lado do consumidor, há cada vez mais interesse em entender melhor as taxas estabelecidas e sua situação financeira.

“O brasileiro é preocupado e por isso vemos a plataforma crescer. Quem entra no GuiaBolso costuma economizar, em média R\$ 300. Depois de um ano usando, o valor aumenta para R\$ 780. Esse valor agregado é muito importante”, complementa o executivo.

Nessa semana, o GuiaBolso lançou uma nova versão do aplicativo na versão Android, com novas telas e funcionalidades para detalhar ainda mais os gastos e onde é possível fazer economias.

Empreendedorismo cresce entre jovens

DCI - 25/05/2018

Cresceu em 2017 o número de empreendedores entre 18 e 34 anos que estão envolvidos na criação do próprio negócio, segundo o relatório Global Entrepreneurship (GEM), realizado no Brasil pelo Sebrae em parceria com o IBQP.

Terminar a faculdade e seguir carreira em uma empresa pública ou privada não é mais a realidade profissional predominante entre o jovem brasileiro. Já são 15,7 milhões de jovens que estão levantando informações para ter um negócio ou que já tem empresa com até 3 anos e meio de atividade, um aumento de 7 pontos percentuais, na participação relativa, na comparação com 2016. A pesquisa divulgada ontem mostra que 1 em cada 3 adultos brasileiros, entre 18 e 64 anos, é empreendedor ou está envolvido na abertura do próprio negócio. Aumentou também, de 57% para 59%, o percentual de brasileiros que empreendem por oportunidade.

“O jovem brasileiro já entendeu que para ter trabalho a melhor alternativa é criar o próprio emprego, é empreender, inovar e gerar novas vagas. E eles não empreendem por necessidade, estão de olho nas oportunidades do mercado, estão atendendo demandas sociais e movimentando a economia. Aliás, este resultado é um reflexo do início da recuperação da nossa economia”, diz o presidente do Sebrae, Guilherme Afif Domingos.

Ao verificar o empreendedorismo no Brasil em 2017, de acordo com o relatório GEM, considerando as diferentes faixas etárias, nota-se que os jovens de 25 a 34 anos foram os mais ativos na criação de novos negócios. Isso significa que 30,5% dos brasileiros nesta faixa etária estão tentando criar um negócio ou já são proprietários e administram um empreendimento em estágio inicial, com até 3 anos e meio de criação. Em seguida, neste ranking aparecem aqueles ainda mais jovens, de 18 a 24 anos, o que representa que 20,3% deles estavam envolvidos com a criação de novos negócios. O perfil dos novos empreendedores em 2017 manteve o destaque para a mulher, que respondeu por 52% dos

Analice Furtado montou seu próprio negócio com 23 anos. Hoje ela é dono de um salão de beleza junto com a mãe. “Fui atrás do Sebrae buscar sugestões nesta área e decidi abrir a empresa”, conta a jovem empresária, antes recepcionista de uma academia. “Me aprimorei, fiz vários cursos e depois resolvi fazer faculdade na área de estética”, acrescenta Analice, que decidiu pelo novo ramo para ter independência financeira. Ela começou com uma funcionária e atualmente trabalha com a mãe.

Dos 27,4 milhões de empreendedores Iniciais, 15,7 milhões estavam na faixa dos 18 a 34 anos.

Preço acelera nas principais capitais

DCI - 25/05/2018

O Índice de Preços ao Consumidor - Semanal (IPC-S), calculado pela Fundação Getulio Vargas (FGV), acelerou em quatro das sete capitais pesquisadas na terceira quadrimestre de maio ante a segunda leitura do mês.

No geral, o IPC-S arrefeceu de 0,24% para 0,33% entre os dois períodos. Por região, o IPC-S apresentou acréscimo nas taxas de variação de preços em Salvador (1,05% para 1,44%), Brasília (0,22% para 0,26%), Rio de Janeiro (-0,05% para 0,19%) e Recife (0,64% para 0,80%). Porto Alegre manteve a taxa de 0,22% da medição anterior. Já Belo Horizonte (-0,06% para -0,10%) e São Paulo (0,14% para 0,09%) registraram desaceleração.

Isenção de ICMS sobre geração distribuída alcança todo país

Canal Energia - 25/05/2018

Com a formalização na última semana da inclusão de Amazonas, Paraná e Santa Catarina ao Convênio ICMS nº 16/2015, todos os estados brasileiros passam a contar agora com a isenção do imposto sobre a energia elétrica produzida a partir de fontes renováveis. A medida abrange 100% da população, empresas e produtores rurais do país através da microgeração e minigeração distribuída solar fotovoltaica.

A adesão foi oficializada por meio do Convênio ICMS nº 42/2018, publicado no Diário Oficial da União em 17 de maio de 2018. O presidente executivo da Absolar, Dr. Rodrigo Sauaia, saudou os governos estaduais recém-integrados ao Convênio pela medida. “A adesão do Amazonas, Paraná e Santa Catarina demonstra o interesse e o comprometimento dos governos amazonense, paranaense e catarinense em acelerar o uso da energia solar fotovoltaica no estado. Este passo só foi possível graças à mobilização e ao apoio do setor solar fotovoltaico brasileiro e de lideranças parlamentares das Assembleias Legislativas do Paraná e de Santa Catarina, respectivamente”, comentou.

Para ele, a isenção da taxa é uma medida estratégica, cujo objetivo é incentivar a população e as empresas a reduzirem custos de energia elétrica pela geração de sua própria energia limpa, renovável e sem emissões de gases de efeito estufa. “Esta decisão promoverá novos investimentos privados, movimentará a economia dos estados, atraindo mais empresas e gerando novos empregos locais de qualidade em suas regiões”, celebrou o presidente.

Na visão de Sauaia, a adesão dos três estados representa um marco histórico pois completa a participação de todas as federações do país ao Convênio, medida defendida pela entidade desde a criação da iniciativa, que demandou mais de três anos de trabalho em conjunto com diversos atores governamentais,

parlamentares, agentes privados e entidades da sociedade civil até sua concretização.

Apesar do avanço, o executivo alerta que devido a ajustes regulatórios ocorridos em 2015 e 2017 na Resolução Normativa Aneel nº 482/2012, são necessárias correções ao Convênio, visando atualizá-lo e padronizá-lo às novas regras em vigor. “A Aneel identificou barreiras e aprimorou a sua Resolução Normativa para este segmento de mercado, abrindo espaço para novos modelos de negócio e novas faixas de potência na geração distribuída. Infelizmente, o Convênio não reflete estas novas condições e está defasado frente à regulamentação da Aneel, o que provoca uma nova barreira tributária para o avanço das fontes renováveis nos estados”, explicou.

Para superar este desafio, a Absolar propõe duas alternativas: Atualizar o Convênio ICMS nº 16/2015 ou estabelecer um novo Convênio, autorizativo e por adesão, alinhado à regra atual da Agência reguladora e que permita aos estados apoiadores das fontes renováveis corrigir este problema e recuperar a atração de novos investimentos privados e empregos para suas respectivas regiões.

Desânimo na Petrobras

O Estado de S. Paulo - 25/05/2018

Fernando Dantas

Quando Pedro Parente adentrou anteontem à reunião do Conselho de Administração da Petrobrás, a primeira com sua nova formação, para anunciar a decisão de reduzir o preço do diesel, cedendo à pressão dos caminhoneiros, a reação foi de estupefação. Dos conselheiros presentes, apenas dois se manifestaram a favor da decisão de Parente, incluindo o representante dos funcionários. A maioria se disse claramente contrária.

Antes da decisão fatídica, um conselheiro chegou a dizer que a mudança da política de preços só seria feita “sobre o meu cadáver” (a decisão, na verdade, cabe à diretoria executiva, e Parente comunicou-a ao conselho por cortesia).

Discutiram-se no conselho alternativas como, por exemplo, permitir que caminhoneiros antecipassem compras em momentos de preços baixos do diesel, só pagando à medida que fossem de fato consumindo o combustível – uma forma de fazer “hedge” contra as oscilações do preço que, de fato, podem trazer grandes prejuízos, já que os contratos de frete não têm como variar na mesma frequência.

A reação do staff gerencial e executivo da Petrobrás – fora do pequeno círculo no topo que tomou a decisão sobre o diesel – também foi péssima. O recuo na política de preços é visto como um dano incomensurável no planejamento estratégico da empresa.

O prejuízo em si com a redução e o congelamento do preço do diesel por 15 dias, estimado em R\$ 350 milhões, e mesmo a enorme perda de valor de mercado com a queda do preço das ações, são vistos como problemas menores do que a perda de credibilidade e reputação.

A visão é de que a decisão sobre o diesel traz o risco de descarrilar o projeto “Poetas”, de venda do controle (60%) das refinarias e infraestrutura no Sul, Norte e Nordeste (a Petrobrás seguiria como minoritária e, como o grosso do refino é na Região Sudeste, ainda ficaria com 70% do volume refinado).

A ideia é criar um mercado privado de refinarias no Brasil, acabando com o monopólio da Petrobrás no setor, que é visto como um ônus para a estatal em termos de rentabilidade e de risco.

O típico exemplo de risco é a própria greve dos caminhoneiros, que sabem ser muito mais fácil pressionar uma estatal, sujeita à interferência direta do Executivo e indireta do Legislativo, do que empresas privadas. No passado recente, a Petrobrás chegou a vender combustíveis com prejuízo estimado em R\$ 40 bilhões.

Adicionalmente, a Petrobrás gostaria de concentrar seus investimentos, restringidos pela necessidade de a empresa se desalavancar, na área de exploração e produção, muito mais lucrativa e na qual a estatal está na fronteira e é altamente competitiva.

Agora, porém, há a percepção de que o recuo no diesel coloca em sério risco o projeto das refinarias. Empresas multinacionais vão pensar duas vezes antes de comprar o controle de refinarias no Brasil, quando se sabe que o governo federal pode impor uma política de preços à Petrobrás que a qualquer momento pode desequilibrar todo o mercado.

A venda das refinarias é uma das partes mais importantes do processo maior de realinhamento do portfólio e de desalavancagem contidos no atual plano estratégico da Petrobrás. Agora, toda essa grande mudança para melhor da estatal pode ficar em xeque, segundo algumas análises.

Outra preocupação é com o selo “Destaque Estatais” da B3 (empresa resultante da fusão da Bovespa, BM&F e Cetip), conquistado a duras penas no ano passado, num processo que envolveu várias mudanças no estatuto social. O impacto da perda desse selo seria péssimo, por exemplo, com os chamados fundos de investimento ESG (Environment, Sustainability and Governance), vários deles de países escandinavos e do norte europeu.

Não há dúvida de que a reação inicial do grande grupo de apoiadores entusiásticos de Parente dentro da Petrobrás é de apreensão e desânimo.

Temer reage à pressão para demitir Parente

O Estado de S. Paulo - 25/05/2018

Coluna do Estadão

Os apelos de congressistas para que o governo demita Pedro Parente da Petrobrás irritaram o presidente Michel Temer. Em conversas reservadas pouco antes de participar de evento na cidade de Porto Real, no Rio, ontem, Temer se queixou dos ataques a Parente e se mostrou aborrecido por atingirem um “técnico dessa qualidade”. Ele descartou qualquer possibilidade de ceder à pressão política. O primeiro a pedir a demissão de Parente foi o presidente do Senado, Eunício Oliveira (MDB). Seguido ontem de Cássio Cunha Lima e Paulinho da Força.

» Me chama. Relator do projeto aprovado na Câmara que zera o PIS/Cofins do combustível até 31 de dezembro, o deputado Orlando Silva (PCdoB-SP) faz coro. “Demitir o presidente da Petrobrás é uma proposta que iria unir o Brasil, governo e oposição”, alfineta.

» Ei, tô aqui. Também defensor da demissão de Parente, o deputado Paulinho da Força não foi chamado pelo governo para ajudar nas negociações com os grevistas. Ficou sem entender. “Temer sabe que sou especialista nisso”, ressentido-se.

» Liga a TV. O presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM), diz que “a pauta era pública e o Jornal Nacional tratou do assunto” ao responder sobre a razão de não ter informado ao Senado da votação de projeto que zerou o PIS/Cofins.

» Só uma parte. Antes da “votação-surpresa”, Maia havia procurado Eunício propondo pauta conjunta para redução dos preços dos combustíveis. Só não contou seu plano de zerar as alíquotas.

» Dedo-duro. O Planalto aposta que os governadores ficarão constrangidos em não abrir mão de receita do ICMS para ajudar na redução do preço dos combustíveis. E dá uma forcinha nisso. Pediu aos seus aliados para distribuírem discretamente tabelas mostrando o quanto cada Estado cobra.

» LinkedIn. Escolhido pelo presidente Temer como novo ministro da Secretaria-Geral da Presidência, Ronaldo Fonseca (Podemos-DF) já tentou anular a cassação de Eduardo Cunha pelo Conselho de Ética da Câmara. Pastor da Assembleia de Deus, ele assume o cargo na segunda.

» Quem diria... As conversas entre PR, DEM, PRB e PP para lançar Josué Gomes (PR) ao Planalto avançaram. Waldemar Costa Neto, chefe do PR, demonstrou entusiasmo em reunião com caciques desses partidos ontem em Brasília.

» Prato pronto. Na semana que vem, Josué será informado pelo PR dos planos das siglas para ele.

» Agora não. No encontro, Waldemar Costa Neto descartou aliança com Jair Bolsonaro (PSL) na corrida ao Planalto. Magno Malta (PR) foi sondado para vice.

» CLICK. O presidenciável Jair Bolsonaro (à direita) assistia ao jogo do Palmeiras na lanchonete da Câmara durante votação da eliminação da cobrança do PIS-Cofins.

» Vem aí. O ministro Celso de Mello informou à Coluna que nos próximos dias vai liberar para julgamento a ação penal da presidente do PT, Gleisi Hoffmann, ré pelos crimes de corrupção passiva e lavagem. “Estou praticamente concluindo a revisão do voto”, diz o decano, que é revisor no caso.

» Tá quase. As operações da Polícia Federal ainda não foram afetadas por causa da falta de combustível nos postos de gasolina. Mas dirigentes da instituição avaliam que, se a greve se prolongar demais, as ações certamente serão afetadas.

PRONTO, FALEI!

“Vou arrumar uma bicicleta”, sobre os efeitos da paralisação dos caminhoneiros, que resultaram no desabastecimento de postos de combustíveis de todo o País.

Ricardo Lewandowski
Ministro do Supremo Tribunal Federal

Efeito borboleta

O Estado de S. Paulo - 25/05/2018

Roberto Luis Troster

A expressão é originária da meteorologia. É uma metáfora para explicar como uma perturbação pequena, o bater das asas de uma borboleta, pode influenciar na formação de um furacão no outro lado do planeta por meio de sequências de impactos que se vão expandindo na atmosfera. É empregada em sistemas dinâmicos e complexos, como da física, da botânica e da economia.

Ilustrando a ponto, poderia explicar o que aconteceu na Argentina há algumas semanas. A queda de 0,1% na taxa de desemprego nos Estados Unidos provocou uma corrida ao dólar em Buenos Aires, que se propagou aos preços, obrigando o Banco Central a subir os juros para 40% e o governo argentino a recorrer ao FMI para um empréstimo-ponte para controlar a escalada do dólar lá e evitar o pior.

Crises são eventos recorrentes no mundo por diversos motivos. No Brasil, desde o século 19 todas têm o mesmo padrão: crescimento anêmico, déficits fiscais e dívida pública aumentando, um evento catalisador, como preço das commodities ou default de outro país, alta do dólar e dos juros, aperto do crédito, elevação da inadimplência, menos crescimento e, o pior, mais desemprego.

O relato de todas é parecido, a responsabilidade é sempre atribuída ao efeito borboleta, batizando as crises com diferentes nomes: do café, do petróleo e do euro, para citar algumas. Todas as narrativas focam nos catalisadores, nenhuma aponta o que é importante, a fragilidade do quadro conjuntural interno e a falta de medidas mitigadoras.

Um exemplo é o que aconteceu há duas décadas. A moratória da dívida russa em agosto de 1998 foi o evento catalisador para uma crise aqui. Em cinco meses, apesar da alta dos juros, o Brasil perdeu metade de suas reservas, recorreu ao FMI, o dólar subiu mais de 60%, a dívida pública cresceu 13% do PIB e o setor não financeiro e os empregos sofreram estragos consideráveis.

A pergunta que todos se fazem agora é se o País pode ter uma crise nos próximos meses. A probabilidade de que ocorra é insignificante, mas não é zero. Comparando com a Argentina atual, o Brasil está melhor em vários aspectos, mas pior em outros, o déficit e a dívida aqui são maiores e o crescimento é menor.

Analisando os números atuais e os de 20 anos atrás, alguns indicadores macroeconômicos mostram uma solidez maior, mas outros, como a dinâmica fiscal, não. Agora, como então, é ano de eleição presidencial, o que causa incertezas políticas. Mas são outros tempos e, comparando as duas situações, o Brasil está bem melhor, mas há espaço para aprimoramentos na condução atual.

Um argumento usado com frequência é que com reservas de US\$ 380 bilhões o País está protegido contra ataques especulativos. É uma meia-verdade, pois os investimentos em carteira de estrangeiros totalizam US\$ 598 bilhões, superando a munição de defesa. É fato, as reservas protegem, mas não blindam totalmente.

Atualmente, o dólar está claramente desalinhado. Para reverter sua tendência o Banco Central atua no mercado futuro para, entre outros motivos, não ter de usar as reservas. É uma estratégia arriscada e cara. Em caso de uma alta mais forte, o impacto na dívida pública de operações futuras seria desastroso. Usando o mercado à vista, que é mais estreito, conseguiria baixar as cotações com volumes de intervenções menores e menos riscos.

A manutenção das reservas internacionais num patamar fixo põe o Banco Central numa armadilha. Se numa hora de estresse começar a ter de usá-las, vai sinalizar o pior e agravar o quadro. O remédio vai virar um veneno. A solução é anunciar agora, que está num momento de relativa calma, a

mudança do regime de reservas rígidas para flutuantes e usar parte delas para estabilizar o dólar.

O setor não financeiro poderia mitigar a volatilidade do câmbio com a autorização de contas em divisas. A medida não dolarizaria a economia brasileira, daria uma proteção (hedge) natural a empresas, baixaria o custo de carregar divisas e reduziria os efeitos das incertezas da volatilidade cambial na produção e no emprego.

Há mais que pode ser feito. Aplicar o princípio de Thornton, economista do século 18, que indica que em momentos de turbulência se deve injetar liquidez no sistema para aumentar a confiança. A eliminação dos compulsórios e a operacionalização do redesconto, além de reduzir o custo do crédito, aumentariam sua oferta e o ânimo dos empresários e consumidores.

Outra atitude é mudar o discurso do governo. No passado sempre foi o de minimizar o risco de problemas. Desde a década de 1970, quando o Brasil era “uma ilha de prosperidade num mundo de turbulências”, até a última pré-crise, com o anúncio de que era apenas “marola”. É hora de fazer diferente. O momento exige valentia, amadurecimento, reconhecer as fragilidades e atuar sobre elas, e dessa forma evitar o pior.

Para evitar crises e seus efeitos nefastos a melhor recomendação de política é fazer a economia crescer de forma sustentável e sólida. É demorado. Nesse sentido, dever-se-ia apelar para o patriotismo dos candidatos a presidente para que assumam compromisso com uma agenda estratégica que aumente a confiança no futuro do Brasil.

Há um pessimismo injustificado sobre o desempenho econômico do País. Alguns indicadores estão aquém do esperado, mas outros surpreendem positivamente. É fato, há problemas, mas o Brasil não é problemático. Planos de governo consistentes de todos os presidenciáveis dariam uma injeção de ânimo, apontando que o melhor está por vir.

As perspectivas para este ano e o próximo são boas: a economia vai crescer, a inflação está sob controle, o balanço de pagamentos se apresenta sólido e a probabilidade de uma crise é insignificante, mas diferente de zero. Considerando que há “borboletas”, como tensões geopolíticas e atitudes intempestivas de alguns governantes, que podem dificultar. É melhor prevenir que remediar.

O momento exige valentia, reconhecer as fragilidades e atuar para evitar o pior.

Erro de cálculo eleitoral e economia sem rumo

O Estado de S. Paulo - 25/05/2018

Adriana Fernandes

Governo e presidentes da Câmara e do Senado fizeram tudo o que podiam de errado.

Em apenas 48 horas, o governo e os presidentes da Câmara, Rodrigo Maia, e do Senado, Eunício Oliveira, fizeram tudo o que podiam fazer de errado. E permitiram que a greve dos caminhoneiros colocasse o País em colapso de abastecimento. Rifaram de uma só vez a Petrobrás e o maltratado ajuste das contas públicas. A recém-conquistada credibilidade da companhia foi parar na lama.

De quebra, a crise política será ingrediente adicional a derrubar o PIB, que estava rodando bem mais devagarinho. Agora, já se fala numa aceleração da espiral negativa da economia, que paralisa os investimentos e pode deixar o próximo presidente sem condições de governo por conta da crise fiscal.

Com a decisão de bancar o congelamento do preço do diesel, a conta vai parar no caixa do Tesouro.

O incômodo maior é que a origem do desgaste com o combustível nasceu nos gabinetes do Palácio do Planalto, com as bênçãos do ministro Moreira Franco.

De olho em ganho eleitoral para o presidente Michel Temer, há meses Moreira estica a corda para interferir na política de preços da Petrobrás. À frente do Ministério de Minas e Energia, depois da reforma ministerial, a pressão dele só aumentou. Moreira quis que Temer faturasse com a mudança. E Maia e Eunício pegaram carona no movimento dos caminhoneiros. O cálculo político de todos eles deu errado. Incendiaram o País.

A pergunta que fica: a quem interessa piorar a economia em ano de eleições?

Reestruturação da Caixa Seguridade em xeque

O Estado de S. Paulo - 25/05/2018

Coluna do Broadcast

A nomeação de José Raimundo Santos Lima para a presidência da Caixa Seguridade, holding que concentra os negócios de seguros da Caixa Econômica Federal, não pegou bem no mercado. O executivo foi acusado de formação de quadrilha e corrupção passiva na CPI do Cachoeira, arquivada em 2012, após investigar a relação do bicheiro Carlos Augusto Ramos com parlamentares e agentes públicos. Santos Lima entrou no lugar de Raphael Rezende Neto, que deixou o cargo após dois anos no comando da companhia.

Empregado de carreira da Caixa, o novo presidente ingressou no banco em 1989 e seu mandato vai até 15 de maio de 2020.

» Nem em 2020. A interpretação de interlocutores que acompanham o processo de reestruturação do braço de seguros da Caixa é de que a troca na presidência da holding atrasará mais o processo, que tem sofrido várias postergações. Além disso, joga ainda mais para frente uma eventual abertura de capital da Caixa Seguridade. Procurada, a Caixa Seguros não comentou.

» Engatinhando. Dois anos após ser lançado no Brasil, o seguro paramétrico de índice climático, que se baseia na definição de indicadores para a ocorrência de eventos naturais, ainda engatinha. O produto é da Swiss Re Corporate Solutions, que tem joint venture com a Bradesco Seguros, e possui apenas R\$ 22 milhões em prêmios emitidos. Voltado a empresas expostas a riscos climáticos, como, por exemplo, excesso ou escassez de chuvas, é geralmente demandando pelos setores de energia e do agronegócio.

» Protegidos. Em outros países, onde o produto é mais conhecido, até hotéis buscam proteção para eventuais quedas no número de reservas em função de variações no tempo. Por aqui, a primeira apólice de seguro paramétrico de índice climático foi emitida há pouco mais de um ano para a Agrícola Xingu para suas fazendas de algodão, milho e soja.

» Ganhando terreno. O Andbank, banco de Andorra focado em clientes de alta renda, vai expandir suas operações no Brasil e abrir escritórios até o final do ano no Rio de Janeiro e em Porto Alegre. A expansão da operação é reflexo da parceria fechada em março no País com a gestora de recursos Triar. Para os escritórios, o banco pretende contratar executivos no mercado. O banco já fez duas aquisições no Brasil, o banco Bracce, em 2015, para conseguir uma licença bancária, e a LLA Participações em 2011, e estuda novas parcerias de negócios para continuar crescendo. Desde 2008, quando o Andbank começou seu processo de internacionalização, os ativos sob gestão da instituição passaram de 6,4 bilhões de euros para 22 bilhões de euros. O banco opera atualmente em 11 países.

» Alternativa. Impulsionada pelo interesse das empresas em soluções mais acessíveis e alternativas aos planos de saúde tradicionais, a Clínica Fares pretende inaugurar até 20 unidades nos próximos três anos em grandes centros da capital paulista. A expansão está sendo estruturada a partir de linhas de crédito negociadas junto ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), que alcançam R\$ 300 milhões. No mês de maio, assinou dois novos contratos: com o Grupo Bom Pastor, de serviços funerários, e com o Cartão Tem. Mensalmente, a clínica tem fechado cerca de 400 acordos com empresas.

» Pensando bem. Uma das principais preocupações das construtoras, incorporadoras e escritórios de engenharia e arquitetura é com a estruturação de seu negócio, mostrou pesquisa conduzida pela Sienge, software de gestão da Construção Civil, com mais de 35 mil profissionais do setor. A questão foi

apontada por 51,2% dos entrevistados, sendo que “reduzir custos” e “vender mais” foram identificadas como relevantes por 33,3% e 13,8% dos consultados, respectivamente.

» No pátio. Com as estradas bloqueadas em razão da greve dos caminhoneiros, montadoras não conseguiram distribuir ontem, dia 24, veículos para as concessionárias. As transportadoras não estão sequer saindo dos pátios com os veículos. As empresas têm afirmado abertamente que a greve interrompeu a produção, pela falta de peças, mas só algumas admitiram que também tiveram problemas com a distribuição dos veículos já prontos para serem entregues as lojas.

» Contratempo. A dificuldade ocorre em um momento em que o setor volta a crescer nas vendas. No acumulado de janeiro a abril, foram registrados 768,2 mil emplacamentos, alta de 21,3% em relação a igual período do ano passado.

Chassis de imposto

O Estado de S. Paulo - 25/05/2018

Celso Ming

O resumo da ópera dos combustíveis tem dois lados convergentes: o econômico e o político. lado econômico é o rombo brutal das contas públicas conjugado com a velha corrupção, que desemboca na voracidade fiscal tanto do governo central como dos Estados e dos municípios. Os preços cobrados sobre tanta coisa essencial se transformaram em alentados chassis de arrecadação.

Quase imperceptivelmente, os preços dos combustíveis, da energia elétrica e dos serviços urbanos se transformaram em instrumentos de extorsão de impostos do contribuinte. De cada litro de óleo diesel, 28% são impostos; e de cada litro de gasolina, 45% são impostos e taxas. Nos municípios, por exemplo, a cobrança de multas de trânsito deixou de ser meio de educação do motorista e do pedestre ou, até mesmo, deixou de ser instrumento de financiamento de melhorias do sistema viário. Resume-se quase inteiramente a máquina destinada a esfolar os proprietários de veículos e os desatentos de sempre, que não se dão conta do alcance dos olhos do grande irmão, que são todos esses radares encarapitados nos postes, ao longo das ruas e das rodovias.

Por trás de tudo está o Estado ineficiente, gastador, ultraendividado, reduto do cupinichismo e do que já se sabe. Como não há o que chegue, tascamse impostos a torto e a direito. E quando, nos momentos de estresse, como o de agora, é preciso providenciar uma folga nessa engrenagem predatória, não há onde cortar, não há como reduzir a carga tributária, como se viu nessa tentativa de acomodar interesses com a zeragem da Cide e com a redução do PIS/Cofins sobre combustíveis.

O outro lado desta crise é o político. Há uma conta enorme pairando sobre a sociedade. Enquanto as vacas externas puderam ser ordenhadas e houve dólares abundantes e baratos, ainda foi possível ajeitar essa fatura. Mas as condições da economia internacional estão se estreitando, os grandes bancos centrais estão sendo obrigados a enxugar moeda nos mercados, alguns governos, como o dos Estados Unidos, estão se tornando crescentemente protecionistas e, assim, passaram a cobrar mais pedágio na entrada de produtos brasileiros no seu mercado.

E há o forte crescimento das tensões geopolíticas. O rompimento unilateral do acordo nuclear com o Irã pelo presidente Trump e a crescente desordem política e econômica da Venezuela foram suficientes para pressionar o mercado de petróleo e passaram a alavancar as cotações internacionais.

Nessas condições, o frágil, e agora ainda mais enfraquecido, governo do presidente Temer perdeu as já precárias condições de arbitrar a distribuição das contas pela sociedade. É a situação em que o produto da pesca diminuiu e as poderosas corporações instaladas no Brasil passam a brigar por sua porção de sardinhas. Bastaram quatro dias de locaute para que os caminhoneiros pudessem arrancar concessões da Petrobrás e do governo Temer. E a conquista do acordo de suspensão da paralisação não soluciona nada. Segue aí o buraco na cerca por onde a boiada começa a passar.

Às incertezas eleitorais que vinham se acumulando ainda há as que provierem de mais esta crise cujo desfecho não há como prever. O governo foi surpreendido numa área estratégica, que é a do abastecimento, e está perdido, não sabe para onde correr. Enquanto isso, os oportunistas, que sempre aparecem nessas ocasiões, se puseram a sapatear sobre a cabeça do governo.

Caos

O Estado de S. Paulo - 25/05/2018

Eliane Cantanhêde

O “Partido dos Caminhoneiros” conseguiu o que MST, MTST, CUT e partidos de oposição ao governo Temer ameaçaram e não tiveram força para fazer, nem mesmo com a prisão de Lula: paralisar o País. É uma nova força política que pode ser qualquer coisa, menos um movimento de esquerda.

Assim como em junho de 2013, o protesto dos caminhoneiros também teve combustão espontânea, sem partidos por trás ou líderes carismáticos e estridentes. Ambos surgiram de repente, pegando todo mundo de surpresa e jogando o governo contra a parede.

A motivação dos milhares de pessoas que foram às ruas em junho de 2013 foi o aumento das tarifas de transportes urbanos. A dos caminhoneiros neste maio de 2018 é o aumento diário dos combustíveis, principalmente do diesel. Os

dois protestos encontraram ambiente propício, foram uma fagulha em palha seca e incendiaram os governos de Dilma, primeiro, e de Temer agora. O Brasil nunca mais foi o mesmo depois daquele junho. E muita coisa pode mudar a partir deste maio.

Em 2013, homens e mulheres, jovens e velhos, gente de esquerda e de direita lotaram as ruas, e o que menos contou foram partidos e ideologias. Em 2018, há um acordo tácito entre os patrões e caminhoneiros, que fecharam estradas, produziram um efeito cascata e ameaçam com o colapso.

Litros de leite jogados fora, montanhas de hortaliças murchas, prateleiras vazias nas farmácias, tanques secos nos postos de gasolina, falta de água mineral e de combustível de aviação nos aeroportos... E os preços disparando. O que começou como um protesto de um setor, de uma categoria, virou um movimento nacional.

Produtores rurais, empresas privadas e serviços públicos foram atingidos em cheio. E o que dizer do cidadão e da cidadã, já irados com a corrupção, desconfiados com as eleições, mal-humorados com o governo e estarecidos com o aumento da gasolina? A crise, latente, explodiu de cima a baixo.

Como só iria acontecer, o governo Temer, já tão fraco e a caminho do fim, virou o principal alvo de várias frentes autônomas e conflitantes: caminhoneiros, confederações (como a dos Transportes e da Agricultura), Congresso, a própria Petrobrás e a mais poderosa de todas, a opinião pública.

O estopim da crise foi o aumento do preço internacional do petróleo, a disparada do dólar e o trauma da Petrobrás, que afundou com Lula e Dilma não só pela corrupção, mas também pela manipulação política (ou populista) dos preços. Só que faltou cuidado.

Assim como aumento de impostos, o de combustíveis é coisa para governos fortes, o que, definitivamente, não é o caso. Para piorar, a Petrobrás não apenas impôs o aumento, como impôs um aumento diário! Pode até fazer sentido empresarial, mas foi de uma audácia política incrível. E na hora errada.

Temer ficou entre os protestos e a política de preços independente da Petrobrás. Parente ficou entre uma solução política e uma sinalização perigosa para o mercado e para os investidores da companhia, que ontem caiu 14% na Bolsa. E o fim do mundo é (ou seria) ele ir embora.

Em ano eleitoral, o Congresso, à frente Rodrigo Maia e Eunício Oliveira, aproveitou para tirar uma casquinha na crise e espicaçar ainda mais o Planalto. E os governadores? Tiraram o corpo fora.

O maior problema no fim deste governo (e no início do próximo) é a crise fiscal, o rombo das contas públicas. Como cortar impostos do diesel sem cobrir o buraco com alguma outra receita? Tira de um lado, tem de pôr do outro. E isso não é uma “maldade liberal”, é um dado aritmético e uma realidade social:

quando 2 + 2 não somam 4 na contabilidade pública, quem quebra a cara é quem mais precisa do Estado brasileiro.

Temor pertinente? **O Estado de S. Paulo - 25/05/2018**

Direto da fonte/Sonia Racy

Tem gente da iniciativa privada paulista com medo. Temem que o movimento dos caminhoneiros possa se alastrar e se tornar gatilho de insatisfação popular semelhante à de 2013.

O motivo dos protestos, à época, começou com contra o aumento de preço de tarifas de transporte público em Porto Alegre. Logo em seguida, as manifestações ganharam corpo em São Paulo e se espalharam pelo Brasil.

Temor 2

Com isso, nada menos que sete cidades tiveram que reverter a decisão de aumento de preços. E as razões dos protestos acabaram ultrapassando o “mote” inicial, impulsionando centenas de milhares de pessoas a saírem às ruas pelas mais diversas causas: corrupção, a PEC 37, cura gay, custos da Copa e outras.

Sobre rodas

Cármem Lúcia chegou ontem ao STF de veículo oficial. A ministra esqueceu de abastecer o próprio carro que costuma dirigir todos os dias para o trabalho.

Termômetro

A situação de motoristas particulares que atendem por aplicativos está mais tranquila no Rio de Janeiro, em que os veículos usam mais gás, de acordo com fonte de empresa credenciada.

Em Santos, os motoristas já estão sem gasolina. E, em Brasília, segundo a mesma fonte de aplicativo, os autônomos estão desistindo de abastecer aguardando uma queda nos preços.

Termômetro 2

A situação dos aplicativos como 99, Uber e Cabify ficou difícil. Dependendo do valor a que chegar o preço da gasolina, motoristas podem parar, segundo se apurou ontem junto à essas empresas.

Diferentemente de que acontece em situações de greve de transportes, quando podem oferecer descontos e incentivar suas frotas a levar mais usuários.

Oportuno

O Senado vota hoje proposta que fixa teto de ICMS sobre combustíveis. O PL, de Randolfe Rodrigues, da Rede, conta com o apoio do... líder do governo, Romero Jucá.

Por ser um projeto de resolução, ele pode ser votado pela Casa – trancada por MPs. Já a apreciação de projetos de lei está vetada.

Greve dos caminhoneiros: nem tudo são flores

E a greve dos caminhoneiros atingiu em cheio o Ceasa. O maior mercado de flores e hortifrutigranjeiros de São Paulo amanheceu ontem quase vazio. E, pelo que se apurou, não havia previsão para venda de flores hoje. Como isso afetou casamentos e festas da cidade? A Ritz Festas, por precaução, já está mudando datas de eventos por causa do desabastecimento geral e não só de flores. “Há muita dificuldade no litoral e interior, tudo está tendo que ser replanejado”, lamenta Pricila Cabrini.

Já Elisa Tavares, da Boutique de Três, conta que dois casamentos programados para o fim de semana – um em Ilhabela e outro no Fasano da Fazenda Boa Vista – estão garantidos. “Nossos fornecedores estocaram gasolina e boa parte do que é imprescindível foi entregue. Mas, se a greve continuar, vamos ter que começar a pensar como fazer os próximos casórios.”

Rogério Frade, mais conhecido como Buba – dono da SCJ Pontual – agiu rápido. “Desde sábado passado, nos antecipamos”, conta, lembrando que, em 2003, quando a primeira crise desse tipo aconteceu, “só Deus sabe o que passamos”. No fim de semana, a operadora logística especializada em flores e plantas, cumprirá roteiro de festas em BH, MT, Ilhabela e Ribeirão Preto.

O tradicional leilão diário de flores de Holambra não vai acontecer hoje. Uma explicação é a greve, mas também existe uma estratégia de mercado. “O frio faz com que subam os preços das flores. Geralmente uma rosa custa R\$ 0,80. Nesta época ela sobe para R\$ 1,50 ou até mais e, com a crise, não aconteceu esse aumento. Então os produtores preferem esperar a greve acabar para não sair no prejuízo”, explica Buba.

Os floristas Vic Meirelles e Carlos Brioschi também se anteciparam. “Tivemos sorte, minhas encomendas de flores chegaram a tempo para o casamento que estou fazendo no interior”, diz, aliviado, Meirelles. “Mas sei de colegas que já estão usando flores de plástico.” Já Carlinhos tem três eventos no fim de semana na Casa Charlô. “Estamos utilizando bastante orquídea, que é uma flor que dura uns 15 dias”, explica. E semana que vem? “Se a greve não acabar logo posso dizer que estamos bem encencados”, confessa Meirelles.

No setor de bares, restaurantes e hotéis, quem fez estoque está bem. Mas só até a próxima semana. O Hotel Unique provisionou mercadorias e conversou

com fornecedores. Mas, se a situação continuar como está, terá até que mexer nos cardápios de eventos para fazer substituições.

Renato Calixto, do restaurante Factório, não prevê dias fáceis. “Muitos produtos já faltam no Ceasa”, diz. A rede América e Barbacoa não sofreu com desabastecimento ainda mas também a expressa “preocupação com os próximos dias”, em nota emitida para a coluna.

O restaurante Ecully, em Perdizes, não está recebendo frutos do mar, queijo e bebidas. O estoque que está segurando o fornecimento.

No Rio de Janeiro, a situação parece mais grave. O Fasano e o Copa estão sentindo falta de hortifrutigranjeiros. O sindicato de bares e restaurantes da cidade confirma que a falta de produtos é geral. Tanto assim que alguns estabelecimentos estão reduzindo porções de folhas e verduras nos pratos.

A UE e a proteção de dados pessoais

Valor Econômico - 25/05/2018

João G. Cravinho

As recentes revelações sobre a Facebook - Cambridge Analytica trouxeram à tona a lamentável realidade das práticas correntes de coleta e utilização abusiva de dados pessoais. Trata-se de um alerta que nos remete à importância de proteger a privacidade como um direito individual essencial e um imperativo democrático, mas também como uma necessidade econômica: sem a confiança dos consumidores na forma como seus dados são utilizados, não há crescimento sustentável para a nossa economia, cada vez mais impulsionada por dados digitais.

O Regulamento Geral de Proteção de Dados (GDPR na sigla inglesa), que entra em vigor hoje, é a resposta da União Europeia a estes desafios e oportunidades. Ele busca criar um círculo virtuoso entre uma melhor proteção da privacidade como direito fundamental e uma confiança elevada dos consumidores na maneira como a privacidade e a segurança de seus dados é garantida (particularmente no ambiente online), gerando desta forma crescimento econômico.

O GDPR contém muitas inovações, tendo sido elaborado sobre bases jurídicas já existentes desde 1995. As empresas brasileiras que fazem negócios na Europa se beneficiarão destas mudanças. A partir de agora, elas oferecerão seus bens e serviços dentro de um quadro regulamentar harmonizado no plano europeu e simplificado. Em vez de lidar com 28 leis de proteção de dados diferentes e 28 autoridades reguladoras distintas, um conjunto de regras único será aplicado e interpretado de maneira uniforme em todo o continente.

Deixará de haver obrigação de notificar operações de tratamento de dados ou de obter autorização prévia de autoridades de proteção de dados. Vários conceitos-chave são clarificados e adaptados às necessidades da economia digital. Haverá maior segurança jurídica e uma redução significativa nos custos de conformidade e na tramitação burocrática. O GDPR baseia-se em uma abordagem moderna de regulamentação que valoriza novas ideias, métodos e tecnologias que apostam na privacidade e na segurança de dados.

Uma abordagem baseada no grau de risco significa que os responsáveis por dados pouco sensíveis terão poucas obrigações acrescidas. Ferramentas de correção, como códigos de conduta ou mecanismos de certificação, ajudarão as empresas a gerenciar e demonstrar a conformidade. Estes são apenas alguns exemplos de como a proteção efetiva de um direito fundamental pode ser não apenas equilibrada, mas também consentânea com as legítimas necessidades de empresas.

Estas evoluções não estão limitadas à Europa. Um número cada vez maior de países está adotando leis de privacidade que tendem a se basear em elementos comuns, como por exemplo: legislações abrangentes e transversais, ou seja, aplicáveis a diversas indústrias e setores (ao invés de regras setoriais), inclusive o setor público; um núcleo essencial de direitos de privacidade individual; e a criação de uma autoridade de controle independente.

Ao mesmo tempo em que se melhora o nível de proteção dos dados pessoais transferidos para fora do país, esta convergência crescente dos padrões de privacidade em nível internacional oferece novas oportunidades para facilitar o fluxo de dados e, conseqüentemente, o comércio internacional. Dado que empresas operam cada vez mais internacionalmente e que preferem aplicar um único conjunto de regras em suas operações comerciais ao redor do mundo, o alinhamento com esta tendência global beneficia a economia doméstica, contribui para um ambiente propício ao investimento direto e aumenta a confiança entre os parceiros comerciais.

Consideramos o desenvolvimento de nossa cooperação com o Brasil na área de proteção de dados e transferência de dados como uma prioridade. O Brasil foi identificado como um país prioritário no documento europeu de estratégia sobre transferência internacional de dados de janeiro de 2017. A convergência regulatória nestas matérias tem um impacto muito positivo nas transferências de dados e nas trocas comerciais que lhe estão associadas, constituindo um complemento natural para o acordo de livre comércio que está em fase avançada de negociação entre a União Europeia e os países do Mercosul. A nossa expectativa é de aprofundar esta convergência com um instrumento específico, a chamada "decisão de adequação" através da qual o Brasil beneficiaria de uma garantia de transferência de dados sem restrições com a União Europeia.

A legislação da UE é flexível, favorável às empresas e sensível ao grau de risco. Por exemplo, certas obrigações mais onerosas aplicam-se apenas ao tratamento de dados mais sensíveis. A natureza gradativa da abordagem é um

incentivo para o desenvolvimento de soluções inovadoras para a proteção e segurança de dados. Estes exemplos mostram que um quadro normativo apropriado pode funcionar como uma vantagem competitiva.

É muito significativo que o Brasil esteja também trilhando este caminho. Através de uma legislação de proteção de dados moderna, um ator global como o Brasil poderá ter um papel de liderança neste tema na América Latina e mais amplamente. Isto permitiria um reforço da parceria estratégica com a União Europeia, com quem o Brasil mantém importantes laços econômicos e afinidades culturais.

A realidade do novo mundo digital que está cristalizando perante os nossos olhos inclui o desenvolvimento de padrões comuns e é com grande otimismo que vemos o interesse do Brasil em adotar uma legislação de proteção de dados que responda às exigências do mundo atual. Um marco regulatório nesta área sem dúvida trará mais investimentos ao país e fomentará um clima de confiança mútua com os diversos atores europeus que compartilham dados com o Brasil.

Estamos perante uma excelente oportunidade para ampliar as nossas relações econômicas, e isso será ainda mais verdade quando logramos finalizar o Acordo UE-Mercosul que estamos negociando. É verdade que novos desafios trazem novas complexidades, mas trazem igualmente o ensejo de criarmos melhores condições para as nossas empresas e melhor qualidade de vida para os nossos cidadãos. O GDPR representa a possibilidade de novas fronteiras no relacionamento entre a UE e o Brasil.

Contrastes de norte a sul

Valor Econômico - 25/05/2018

Mario Mesquita

As economias da América do Sul (um conceito mais relevante, do ponto de vista econômico, do que "América Latina") têm semelhanças importantes, como a competitividade na produção de matérias-primas. Mas há também fortes contrastes. Em outra ocasião já mencionei as diferenças entre os países da Costa Oeste, mais abertos ao comércio internacional e, em geral, com políticas macroeconômicas mais conservadoras e exitosas, e os da Costa Leste, mais introspectivos e propensos a experimentos macroeconômicos.

Os contrastes voltam a ficar evidentes se considerarmos duas economias vizinhas, que se encontram em situação bem distinta: a Colômbia, que visitei recentemente, e a Argentina, que voltou ao centro das preocupações dos investidores e analistas nos últimos tempos.

A Colômbia detém grau de investimento e, assim, faz jus a ter acesso à Linha de Crédito Flexível (FCL, na sigla em inglês), do Fundo Monetário Internacional (FMI), no montante de US\$ 11 bilhões. Essa linha de crédito do FMI alavanca

as reservas de países com performance e políticas macroeconômicas sólidas, sem as tradicionais condicionalidades. O país tem se caracterizado, do lado da política macroeconômica, pela prudência e gradualismo, inclusive na redução da inflação. Do lado fiscal, tem enfrentado desafios importantes, com vistas a manter o grau de investimento - as autoridades da Colômbia entendem, corretamente, que essa classificação de risco soberano é importante também para o setor privado, contribuindo para reduzir o custo de capital na economia.

Do lado fiscal, o desafio duplo é compensar o declínio dos ingressos associados à produção de petróleo e custear certa expansão dos gastos, o que pode ser aumentado por causa da crise dos refugiados da Venezuela. Mas como a carga tributária é baixa, 20% do PIB, ante 32% no Brasil, há espaço para custear alguma elevação de despesas sem pôr em risco a trajetória da dívida, que corresponde a menos de 50% do PIB - a reação até aqui tranquila dos mercados e agências de classificação de risco ao anúncio de metas fiscais mais folgadas para os próximos anos corrobora tal percepção.

Do lado da política monetária, o banco central, que tem autonomia de jure et de facto, vem reduzindo a taxa básica de juros, que se encontra atualmente em 4,25% ao ano, pois a folga na utilização dos fatores produtivos e a apreciação da moeda criam espaço para continuidade de um processo de desinflação que já vem ocorrendo (o índice de preços ao consumidor atingiu 9% em julho de 2016 e está atualmente em 3,1%). Segundo os economistas do Banco Central, o crescimento da economia neste ano deve chegar a 2,7% (a equipe do Itaú estima 2,5%), aquém do potencial de 3,5%, o que implica abertura ainda maior do hiato de produto. Em meio a pressões cambiais generalizadas nos mercados emergentes, o peso colombiano vem exibindo relativa resiliência, pois se beneficia da alta do petróleo, facilitando, assim, a vida das autoridades monetárias.

O vizinho ao norte se aproxima de uma eleição presidencial, e a votação do primeiro turno será ainda em maio, com (provável) segundo turno em junho. Os principais candidatos são o senador Iván Duque, apoiado pelo ex-presidente Álvaro Uribe, e Gustavo Petro, ex-prefeito de Bogotá. Outros candidatos, como Sergio Fajardo (ex-prefeito de Medellín e ex-governador de Antioquia) e Germán Vargas Lleras (ex-vice-presidente) não podem ser completamente descartados, ainda que a distância em relação aos primeiros colocados pareça ampla. A política econômica não vem sendo objeto de intenso debate na campanha eleitoral, e a experiência do país sugere que não devemos mesmo esperar grandes descontinuidades.

Se a variância da política econômica tem sido baixa na Colômbia, o mesmo não pode ser dito sobre a Argentina. O vizinho ao sul está vivendo um estresse cambial clássico, que resulta da vulnerabilidade criada por seus déficits gêmeos: fiscal e em conta corrente, equivalentes a 6% e 4,8% do PIB, respectivamente. Com nível de reservas externas menor que seus pares na região, a Argentina teve de recorrer novamente ao FMI, com vistas a tranquilizar os poupadores locais e investidores internacionais, a um custo político potencialmente elevado - pesquisa recente de uma respeitada

consultoria mostra a aprovação do governo de Mauricio Macri caindo 9%, para ainda consideráveis 36%, depois da ida ao Fundo. Mas o grupo político de Macri segue forte, incluindo a provavelmente mais popular política argentina, a governadora da Província de Buenos Aires, María Eugenia Vidal.

Muitos observadores vêm, agora, criticar o governo Macri por excesso de gradualismo no ajuste fiscal. Mas o fato é que sua administração herdou um cenário fiscal demasiadamente difícil, com fortes distorções de preços relativos, que precisavam ser enfrentadas - e têm sido resolvidas com reduções de subsídios. Desde o início do governo, as contas de água, eletricidade, gás e transporte em Buenos Aires tiveram alta de 156%, 1.037%, 525% e 107%, respectivamente. Outra crítica, essa mais recorrente, é a de que as metas originais para a inflação teriam sido exageradamente ambiciosas, haja vista o gradualismo da política fiscal e o fato de que um componente importante desse ajuste era exatamente a correção dos preços atrasados dos serviços públicos, com impacto sobre os índices de preços.

Essas observações são pertinentes, porém, tendo em vista o histórico inflacionário do país, é compreensível que as autoridades tenham optado por serem ambiciosas no estabelecimento das metas, ainda mais por se tratar de um regime inédito em um país com dose relevante de dolarização. Pode-se questionar, também, aspectos táticos da atuação das autoridades nos mercados nos últimos meses. Mas a direção geral da política econômica é correta e visa a construir um ambiente macroeconômico que permita aceleração do crescimento sob liderança do setor privado - emulando, aparentemente, seus vizinhos transandinos.

A experiência da Colômbia indica que décadas de políticas prudentes e bem implementadas criam um patrimônio de credibilidade que permite às autoridades atuar com flexibilidade na condução de suas políticas de ajuste. Já no caso da Argentina, um histórico de volatilidade da política econômica, com períodos de crasso populismo macroeconômico, implica que a margem de manobra das autoridades é muito mais restrita. O Brasil não está na posição da Argentina, tampouco da Colômbia.

Sobre calotes da Venezuela e Moçambique ao FGE

Valor Econômico - 25/05/2018

Eduardo Coutinho

Recentemente o Brasil se viu surpreendido por uma notícia inquietante. O governo brasileiro precisou efetuar um gasto extraordinário de aproximadamente R\$ 1 bilhão relativo a garantias concedidas pelo Fundo de Garantia à Exportação (FGE). Apesar da elevada repercussão do fato, as discussões sobre o assunto passaram ao largo dos aspectos mais importantes relacionados à origem e à forma de operação do Fundo, concentrando-se na questão do gasto em si.

Embora o saldo do fundo seja superior ao valor da cobertura efetuada, a despesa não estava, originalmente, prevista no orçamento de 2018. Diante dessa restrição, o Executivo precisou submeter um pedido ao Congresso Nacional para abertura de crédito suplementar nos termos da Emenda Constitucional do Teto dos Gastos Públicos. Há impedimento à realização de despesas extraordinárias sem que haja uma contrapartida de cortes de gastos de mesmo valor.

Se o desembolso não fosse feito até a data-limite o país poderia entrar em situação de "default técnico". Essa seria a consequência imediata se os financiamentos à exportação não fossem quitados até dia 8 de maio, já que contavam com garantia fornecida pelo Fundo.

O FGE foi constituído no final dos anos de 1990 com aporte de ações da Telebras e do Banco do Brasil, cedidas pelo Tesouro Nacional. Sua finalidade é dar cobertura às garantias prestadas pela União com o objetivo de dar maior competitividade às exportações brasileiras. Essas garantias podem ser acionadas no caso de inadimplência em financiamentos a exportações brasileiras de bens e serviços diante de eventos de risco comercial, político e extraordinário.

Desde 2002, o BNDES concedeu financiamentos de mais de US\$ 14 bilhões em obras feitas por empreiteiras brasileiras em países com risco de inadimplência elevado. Uma boa parte desses financiamentos conta com cobertura do FGE. Portanto, não é exatamente uma surpresa o que foi relatado pela imprensa recentemente. Diante do atraso no pagamento, os credores recorreram a cobertura do fundo e, entre eles, há um banco estrangeiro. Ficar em atraso com as obrigações sob garantia certamente teria impacto sobre a percepção de risco do país como um todo e ainda o vencimento antecipado de algumas obrigações do Tesouro.

Programas de seguro a exportações são utilizados por governos mundo afora como parte do esforço de promoção do comércio exterior. Muitos desses programas são ofertados pelas chamadas Agências de Crédito à Exportação as quais, independentemente de sua natureza jurídica, atendem proeminentemente a interesses públicos.

Entretanto, da forma como está estruturado, o FGE produz resultados similares às renúncias fiscais que frequentemente são concedidas a determinados setores econômicos, conforme recentemente se viu no setor automotivo e moveleiro. Políticas assim beneficiam segmentos econômicos específicos em detrimento dos demais e a conta é transferida para toda a sociedade. No caso do FGE o custo é transferido para os pagadores de impostos, já que o mesmo é mantido basicamente com recursos do Tesouro.

Ao conceder garantias a financiamentos à exportação para alguns setores ocorre uma distorção nas taxas de juros de mercado. Diante de uma garantia lastreada em um fundo público, o custo do financiamento para os setores econômicos contemplados é reduzido, enquanto que para os demais não.

O efeito dessa política é similar a um subsídio. Quando um subsídio é introduzido há um aumento da quantidade de crédito de equilíbrio, pois a demanda tende a aumentar diante da queda de preços. Pelo lado da oferta, há uma elevação nos financiamentos concedidos aos setores beneficiados frente àquela disponível na ausência do subsídio, no caso, produzido pela concessão da garantia de pagamento. Porém, isso eleva, de maneira artificial, a tomada de crédito para o financiamento e/ou vendas nesses segmentos, produzindo alocação ineficiente de recursos.

Portanto, políticas como essas produzem consequências indesejadas, para além da cobertura do calote de Venezuela e Moçambique. Mesmo porque tal obrigação fazia parte das condições inicialmente contratadas junto aos agentes financeiros. Há um direcionamento de renda para os setores beneficiados enquanto que os custos são divididos com toda a sociedade.

Além disso, a situação chama a atenção para outra circunstância inusitada. O FGE foi utilizado para prestar garantias ao financiamento obtido pelos exportadores junto a outro ente público. Como se sabe, boa parte do funding utilizado pelo BNDES tem a mesma origem dos recursos do Fundo: o Tesouro Nacional.

Aparentemente, nossos "policy makers" não veem como uma alternativa a extinção do FGE e a sua substituição por mecanismos de mercado. Sendo assim, há três pontos importantes que precisam ser atacados para assegurar o seu melhor funcionamento.

O primeiro é que o programa deve ser o mais amplo possível para evitar a concentração de quaisquer benefícios produzidos por ele em setores específicos da economia.

Em segundo lugar, deve-se buscar melhorar o sistema de financiamento do programa. Atualmente, o FGE depende fundamentalmente dos aportes que foram realizados pelo Tesouro Nacional e uma parcela inferior a 10% dos ativos e das receitas são oriundas do pagamento de prêmios de seguro.

Por fim, devem ser estabelecidos critérios claros para a concessão da garantia baseados nas condições objetivas de risco de cada operação ou adoção do princípio da globalidade. Há tecnologia suficiente para implementar um processo eficiente nesse campo. Além disso, as garantias deveriam ser destinadas a créditos obtidos junto a emprestadores privados para ampliar efetivamente a base de oferta de crédito.

Os limites do mercado

Valor Econômico - 25/05/2018

César Felício

A economia é uma ciência lúgubre, porque ensina ao homem os seus limites. O raciocínio, de autoria obscura, é frequentemente lembrado quando o mercado pune administradores públicos que se negam a arbitrar perdas na sociedade e vão distribuindo o maná dos céus a todos e todas. Esta política, com muita liberalidade chamada de "populista", normalmente leva a um quadro de desorganização fiscal, torna difícil ao Estado financiar-se e controlar a moeda, panorama em geral de reversão complexa e que não raro leva à queda do governo de turno.

Atento a tudo isso, tendo bem presente o infortúnio de Dilma Rousseff, do qual tirou todo proveito possível e muito contribuiu, o presidente Michel Temer blindou a Petrobras da sensibilidade política. Entregou-a ao mercado. Nas mãos de Pedro Parente a estatal é gerida como se uma empresa privada fosse.

Só que a política, longe de ser ciência e mais bipolar do que lúgubre, também exhibe ao mercado seus limites. Há linhas que mesmo um governo desconectado do sentimento popular não ousa cruzar. É o que se convencionou chamar de "realpolitik".

Exerce a Petrobras uma posição de monopólio de fato. Move o preço de seus derivados conforme a cotação internacional da commodity. Leva portanto à sociedade uma situação inerente de volatilidade. São mais perdas a serem arbitradas em momento pré-eleitoral, de retomada financeira não consolidada, governo desgastado, 21 pré-candidatos a presidente, sendo que o mais popular está preso, o segundo tem credenciais democráticas duvidosas e a terceira não tem partido.

Não há, no mundo político que dispute mandato, quem pague o ônus de manter esta posição em um cenário de tamanha incerteza. A Câmara anteontem portanto não viveu um momento "populista", errado ou não o cálculo que fizeram. Não estava dada a condição para que a posição da equipe econômica prevalecesse.

O Senado vai atrasar um pouco a votação do projeto, provavelmente para negociar salvaguardas para os governadores. Não será surpreendente se a conta para o Tesouro Nacional ficar maior.

O ambiente político no Brasil torna inviável, do ponto de vista prático, o modelo de preços adotado pela Petrobras em um contexto de crise internacional do petróleo. Alguma administração de preço terá que haver, com todas as consequências danosas que isso poderá ter para a maior empresa do país. Ainda que tenha reafirmado a manutenção da política atual, o simples anúncio

de uma redução de 10% no litro do diesel e o congelamento deste patamar, feito anteontem por Parente e reforçado hoje, já é uma administração.

Temer não tem o instrumental à mão que tiveram Dilma Rousseff em 2012 e Fernando Henrique Cardoso em 1999, ocasiões em que grandes paralisações de caminhoneiros aconteceram. E estes dois presidentes muito se desgastaram na ocasião. A linha de defesa agora é mais tênue.

A greve de 2012 veio em um momento em que o governo federal se jactava do país ser a sexta economia do mundo. Dilma havia expurgado a Petrobras dos nomes mais comprometidos com o esquema de corrupção presente na estatal, mas a queria debaixo de seu cabresto, distante dos critérios empresariais.

O movimento de 2012 não foi impulsionado por uma escalada dos preços de combustíveis e encurtamento da margem dos fretes, mas por questões laborais: estava em discussão a regulamentação da profissão de motoristas profissionais, que embutia o limite da jornada de trabalho. Portanto era uma pauta menos tóxica para o mercado e para o ambiente político. A movimentação terminou com o governo concordando em flexibilizar as regras.

O movimento de 1999 guarda mais semelhança com o atual. O governo FHC vivia um desgaste com a desvalorização cambial de janeiro. Estava na pauta de reivindicação a redução do preço dos combustíveis. Houve ameaça de desabastecimento de alimentos, corrida aos postos, caos nas rodovias.

A greve de 19 anos atrás surpreendeu o governo e compôs um quadro de uma série de manifestações e desordens sociais que permearia todo o ano, consolidando FHC como um governante impopular.

A paralisação terminou no dia 29 de julho, um dia depois de Fernando Henrique anunciar que iria acionar o Exército para desbaratar os piquetes e um dia antes da previsão para a querosene de aviação acabar nos aeroportos. O governo cedeu e o então ministro dos Transportes Eliseu Padilha comprometeu-se com os caminhoneiros com a suspensão dos aumentos imediatos do óleo diesel e de tarifas de pedágio. Mas isto não ocorreu.

Em seu livro de memórias sobre o biênio 1999-2000, o então presidente narra que desconfiou que havia participação patronal no episódio. "Esse movimento não é só do caminhoneiro autônomo: as empresas também o estão sustentando", disse.

Em seguida relata uma reunião em que o então ministro do Trabalho, Francisco Dornelles, disse que um acordo com os caminhoneiros poderia ser feito com temas que nada tinham a ver com o diesel: segurar pedágios, "deixar o peso da balança ajustado, porque eles reclamam que ela não está bem equilibrada" e aliviar a pontuação dos motoristas profissionais no novo código de trânsito.

A suspensão do aumento do óleo diesel foi anunciada, mas não estava no texto do acordo. O preço nas refinarias já acumulava um reajuste de 48% no

primeiro semestre. Somente em junho havia aumentado 18%. O que pesava para tal variação era mais o repasse da desvalorização cambial do que a alta da commodity.

Tanto o congelamento do diesel era uma balela que, confirmado por Padilha no dia 29 de julho, foi desmentido pelos fatos do dia 3 de agosto daquele ano, quando - vejam só quem - o então ministro da Casa Civil, Pedro Parente, afirmou que o diesel não ficaria de fora do reajuste geral de combustíveis que estava programado para aquele mês. A alta foi de 7,5%, menos de uma semana depois do fim da greve.

O Pedro Parente que desautorizou o ingresso do óleo diesel no pacote de concessões do fim da greve em 1999 é o mesmo Pedro Parente que agora teve que flexibilizar a sua política de preços vinculada. Mudaram as circunstâncias.

União limpa os cofres para fechar as contas

Valor Econômico - 25/05/2018

Claudia Safatle

O governo está raspando os cofres para cumprir a "regra de ouro" das finanças públicas este ano e há boas razões para acreditar que conseguirá. Para 2019, no entanto, a situação é preocupante. Estima-se, na área econômica, que haverá uma insuficiência de recursos da ordem de R\$ 300 bilhões a R\$ 350 bilhões para assegurar a obediência à essa regra.

No início deste ano faltavam R\$ 203,4 bilhões. Agora ainda há um buraco de R\$ 181,9 bilhões para atravessar 2018 sem comprometer o governo com a desobediência de uma norma constitucional.

Para obter esses recursos o ministro do Planejamento, Esteves Colnago, explicou que conta com R\$ 100 bilhões da devolução antecipada do empréstimo do Tesouro Nacional ao BNDES, quase R\$ 27 bilhões do Fundo Soberano e outros R\$ 16 bilhões do Fundo Nacional de Desenvolvimento (FND) - criado em julho de 1986 com o dinheiro de um empréstimo compulsório sobre consumo de gasolina e álcool que não foi devolvido à sociedade. Os dois fundos (Soberano e FND) acabam.

Cabe ao governo, portanto, encontrar mais R\$ 38,9 bilhões e os técnicos oficiais buscam nos cofrinhos de cada repartição pública esses recursos, seja trocando de fontes ou subtraindo outros fundos como fez com o Fistel (Fundo de Fiscalização das Telecomunicações), do qual retirou, este ano, cerca de R\$ 7 bilhões de superávit financeiro.

A "regra de ouro" foi colocada na Constituição de 1988 pelo então deputado César Maia, pai do atual presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ). Ela determina que as operações de crédito não podem exceder o valor das

despesas de capital (gastos com investimentos, inversões financeiras e amortizações da dívida pública). O governo, portanto, não pode aumentar a dívida pública para financiar despesas de custeio da máquina administrativa, pagar folha de pessoal e benefícios previdenciários, entre outros gastos correntes. Em uma linguagem bem coloquial, não é permitido ao governo vender o almoço para pagar o jantar.

Nos tempos da superinflação, quando a Constituição foi escrita, não havia dificuldade para cumprir essa determinação. No período em que se gerava superávit primário, também não. O problema começou a aparecer em 2016, com a profunda deterioração fiscal que ocorreu a partir de 2013.

Na corrida contra o tempo para garantir o cumprimento da "regra de ouro" este ano, os técnicos têm até o fim de agosto e início de setembro como prazo limite, pois nas "cabeças" do trimestre é que se concentram os pesados vencimentos da dívida interna, explicou Colnago.

Uns R\$ 30 bilhões devem ser obtidos com o cancelamento de restos a pagar de obras não realizadas. Outros R\$ 7 bilhões foram descobertos por técnicos do Tribunal de Contas da União (TCU) numa conta da reserva monetária do Banco Central, relativa aos tempos em que, até 1988, era o BC que recolhia o IOF (Imposto sobre Operações Financeiras), hoje da alçada da Receita Federal.

Está nas mãos do TCU a liberação do uso de "royalties" do petróleo para compor o volume de recursos necessários. Dependendo da forma como o tribunal autorizar o acesso ao superávit financeiro da conta de royalties, a medida poderá render entre R\$ 8 bilhões e R\$ 12 bilhões. Inicialmente o TCU entendia que esse era um recurso com vinculação constitucional, mas esse entendimento veio mudando ao longo do tempo.

A soma dos restos a pagar mais o IOF e royalties do petróleo pode atingir algo entre R\$ 45 bilhões e R\$ 49 bilhões. Com receio de ter uma surpresa de última hora, o Planejamento trabalha com uma folga de recursos para assegurar os R\$ 38,9 bilhões.

Superado o drama deste ano, as atenções se voltam para a proposta orçamentária de 2019, que será encaminhada em agosto ao Congresso Nacional. Conforme consta da Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO), que ainda não foi votada, o orçamento terá um volume considerável de despesas obrigatórias cujo pagamento estará condicionado à receita de operação de crédito.

O próximo presidente terá que encaminhar ao Congresso um projeto de lei de crédito especial ou suplementar ao Orçamento que, se aprovado, autorizará à União emitir títulos da dívida para pagar as despesas obrigatórias. As despesas candidatas naturais a ficarem condicionadas são as duas mais pesadas do Orçamento: pagamento de benefícios previdenciários e folha de salários da União.

Isso significa, de certa forma, que a "regra de ouro" fica temporariamente suspensa até que o novo governo, que será eleito em outubro, consiga construir uma solução estrutural para o rombo das finanças públicas.

Há uma discussão entre a área econômica do governo e técnicos do legislativo sobre que despesas poderiam ficar condicionadas à um novo endividamento. Há quem defenda, por exemplo, que os gastos obrigatórios só entrem na lista depois de zeradas as despesas discricionárias. É importante ponderar, nesse caso, que isso significaria um "shut down" - um desligamento da máquina do Estado totalmente desordenado e com consequências imprevisíveis.

Não há, porém, como cumprir a "regra de ouro" sem medidas duras. O dinheiro do pagamento antecipado dos empréstimos ao BNDES acabou, os cofrinhos que ainda existiam estão sendo todos abertos e as moedas contadas.

A solução para 2019 - que pretende dar ao próximo presidente da República um tempo mínimo para equacionar o rombo fiscal - foi buscada na própria Constituição de 1988. Ela permite que o governo emita dívida em montante superior às despesas de capital desde que seja para pagar financiar um gasto específico.

Para tanto, o governo precisa encaminhar ao Congresso um projeto de lei de crédito suplementar que tem que ser aprovado por maioria absoluta. Na proposta devem ser listadas são as despesas condicionadas e, pelo tamanho do gasto que representam. será difícil não incluir os pagamentos de aposentadorias e os salários dos três Poderes (Executivo, Legislativo e Judiciário).

Como se vê, a situação fiscal é dramática e não está claro se os candidatos à presidência têm consciência desse quadro.

Não é pelos 0,79% **Valor Econômico - 25/05/2018**

Maria Cristina Fernandes

Cinco anos depois das manifestações de 2013, um novo movimento horizontalizado, sem liderança definida e de articulação ampliada por rede social, volta a parar o país. Assim como cinco anos atrás, a manifestação localizada também se espalhou sem estrutura sindical e contaminou outros setores da economia sem articulação prévia.

Os estudantes que saíram às ruas em 2013 eram os mais beneficiados da história pela ampliação do número de vagas nas universidades e pelo crédito estudantil. Os caminhoneiros que deram início a uma mobilização capaz de bloquear as refinarias do país em dois dias trabalham por conta própria - metade da frota, o dobro da proporção de 10 anos atrás -, em grande parte

porque tiveram acesso a crédito mais abundante no início da década. Têm vínculos do Oiapoque ao Chui que precedem a era da internet. Fazem pouso nos postos de gasolina onde se conhecem e se protegem à noite.

Em 2013, um reajuste de R\$ 0,20 na tarifa de ônibus foi o estopim de demanda. Desta vez, a paralisação foi desencadeada pelo reajuste nos combustíveis, mas o embate não é pelos 0,79% do diesel. O que se configurava como uma disputa entre setores da economia, transportes, indústria e agronegócio de um lado, e Petrobras e distribuidoras, de outro, pela apropriação das margens de lucro, acabou por colocar em questão o modelo de Estado em vigor e que será alvo de escrutínio em outubro.

O governo que desalojou aquele que começou a ser derrotado em junho de 2013 está a caminho de derrotar a ilusão de que as forças produtivas querem livre mercado. Todos, estudantes e caminhoneiros, produtores de etanol ou cerveja, querem mais Estado. E que não seja de mais ninguém. O congelamento de tarifas desafia a gestão modelo da Petrobras e aprofunda um buraco já alargado por uma desoneração da folha que seja eterna enquanto dure.

O locaute dos caminhoneiros também derrotou o mito de que este governo é bom na articulação parlamentar. As manifestações de 2013 tiveram como resposta um pacote de medidas onde se inclui nada menos que a delação premiada. Este governo não apenas não é capaz de mobilizar uma reação no Congresso como está sendo por este emparedado.

Os caminhoneiros tiveram o mérito de escancarar, para as forças produtivas do país, a desorientação que campeia na política. Com a palavra, os candidatos.

Sem amortecedores

O Globo - 25/05/2018

José Paulo Kupfer

São assustadoras a rapidez e a extensão da crise provocada pela paralisação no setor de transporte rodoviário. Em apenas 72 horas, o bloqueio do fornecimento de combustível pelos caminhoneiros, com apoio explícito das associações de transportadores, resultou em colapso parcial dos serviços de transportes urbanos, das operações em aeroportos e do fornecimento de alimentos no varejo.

Os efeitos do movimento em reação à política de reajustes de preços dos combustíveis adotada pela Petrobras também resultaram em desestabilização da diretoria da empresa e jogaram as cotações de suas ações nos mercados num redemoinho. Não fosse o suficiente, ainda causaram tumulto no governo, bateção de cabeça no Congresso e confusão nos postos de gasolina, com filas para encher o tanque e elevações absurdas de preços, diante do temor de desabastecimento.

Buscar culpados no pico da crise aguda é a atitude menos produtiva. É possível acusar o governo de não ter se preparado para esse tipo de situação, vendo-se agora obrigado a agir no atropelo e no imprevisto. Pode-se também criticar a política de preços da Petrobras, que, no limite, igualou o ultrasensível mercado de petróleo/energia ao, por exemplo, segmento de padarias, que também é afetado pelas cotações internacionais do trigo, mas está longe de configurar, diferentemente daquele em que a Petrobras opera, um oligopólio ou mesmo monopólio natural. Mas nada disso colabora com a urgência da busca de uma solução, mesmo que emergencial, para o impasse.

O momento atual, combinando alta nas cotações internacionais de petróleo e valorização do dólar, configurou uma tempestade perfeita para a política de preços da Petrobras. Não foi previsto nada capaz de compensar os impactos dessa combinação tão explosiva quanto passível de ocorrer. Está em marcha um retorno a uma certa normalidade instável no ambiente global, com o preço do barril de óleo saindo de níveis muito baixos para uma posição intermediária, e o dólar, depois do longo período de afrouxamento monetário, em resposta à grande crise de 2008, voltando de mínimos históricos para patamares mais condizentes com seu peso econômico. Mais cedo ou mais tarde, era inevitável.

Tudo fica ainda mais complicado e difícil de administrar quando, ao petróleo mais caro e ao dólar mais valorizado, se adiciona, no caldeirão do problema, a concentração da logística no modal rodoviário, o dramático desequilíbrio fiscal e a crise de crescimento em que a economia doméstica está enredada. Numa cadeia de distribuição em que 65% do volume transportado são feitos por caminhões, a briga por margens, atizada pela fraqueza da demanda, conduz a um colapso se o preço do frete sobe frequente e rapidamente, sem possibilidade de repasse no mesmo nível e ritmo.

O lado fiscal não é menos problemático. No caso do óleo diesel, a margem da Petrobras na formação do preço nem chega a 15%. O grosso é formado pela parte de transportadores, distribuidores e, sobretudo, por tributos federais e estaduais, que respondem por 40% do preço. Para piorar, em meio à escassez de receitas para fazer frente a seus imensos déficits, União e estados têm forçado, crescentemente, novos aumentos de impostos. De meados do ano passado ao início de 2018, enquanto a margem da Petrobras caía 17%, a parcela dos impostos federais elevou-se em 85% e a dos estaduais, em 15%.

Cortar tributos para reduzir os preços cobrados nas bombas, a solução emergencial aventada, talvez seja o caminho viável nas atuais circunstâncias, mas tem custos econômicos e políticos fáceis de identificar. Além da incoerência ambiental e fiscal que embute, enfrenta resistências nos estados e deixa a equipe econômica do governo, responsável e fiadora do ajuste das contas públicas, falando sozinha.

Na verdade, se há um culpado nessa história muitíssima complicada, é a ideia de que a aplicação de ideologias econômicas, com suas derivadas nas políticas públicas, tem a capacidade de resolver de maneira ótima conflitos em

sociedades complexas e de alguma forma expostas, como coadjuvantes, aos choques internacionais. Imaginar que uma política rígida de preços — voltada para o objetivo único de preservar margens de comercialização, geração de caixa e lucro, esquecendo-se, portanto, de prever amortecedores para situações e momentos extraordinários — poderia ser praticada indefinidamente sem restrições, em setor tão estratégico da economia, só revela alta dose de insensibilidade política.

Efeitos imediatos

O Globo - 25/05/2018

Míriam Leitão

O acordo que o governo fechou com o setor de transporte de carga significa o seguinte: será tirado dinheiro do Orçamento para compensar a Petrobras pelo subsídio dado ao diesel. O governo cedeu no quarto dia da greve dos caminhoneiros e das empresas de transporte. Será criada uma câmara de compensação que vai ressarcir a Petrobras por reajustar apenas uma vez por mês o preço do combustível.

Que a greve era também dos empresários ficou claro em um dos itens do acordo repetido pelo ministro Eliseu Padilha de não reonerar o setor. Quem paga o imposto sobre a folha é quem tem funcionário. Um autônomo, por definição, não tem. A propósito, greve de empresário, locaute, é proibido por lei. O governo sabe que eles estavam ferindo a lei, mas não teve forças para enfrentá-los. Preferiu tratar o espinhoso tema, diplomaticamente. O governo sabe que está fraco e que o risco que o país corria com essa chantagem era alta demais.

O país viveu ontem um dia de Venezuela, com supermercados racionando a compra de produtos e mercadorias faltando, crianças sem aula, e avisos como a que fez a Cedae no Rio, de que poderia haver falta de água. Essa não foi a primeira greve do setor de transporte de carga no país, mas a economia mudou muito e os efeitos agora são mais imediatos. Durante o dia inteiro o governo negociou com os representantes dos caminhoneiros e da indústria de transporte de carga. Depois que o governo anunciou suas concessões, o Rio anunciou a queda do ICMS. O Rio é que tem a maior alíquota de ICMS sobre combustíveis e tem tido, por outro lado, um grande ganho com o aumento de 70% do pagamento de royalties e participação especial.

Há 19 anos, em 1999, o governo enfrentou uma greve muito parecida com a que está ocorrendo agora. Até o negociador era o mesmo: o ministro Eliseu Padilha. O governo chegou a ameaçar usar o Exército para desbloquear as estradas, mas no quarto dia cedeu e recuou dos reajustes de diesel e dos pedágios. É sempre no quarto dia.

A diferença entre as outras greves do setor e a atual é que a difusão da tecnologia permitiu que a economia aprofundasse o sistema just

in time, ou seja, trabalha-se com pouco estoque e dependendo da entrega diária de produtos. Com isso, em pouco tempo a economia fica desorganizada. O just in time não é apenas na indústria, é em toda a economia. Outra mudança é que naquela época os caminhoneiros tinham uma liderança clara. Hoje há uma dispersão de líderes, e eles não necessariamente refletem as bases que se organiza por WhatsApp.

O que não mudou é que naquela época como agora o apoio das grandes empresas de transporte garantiu o sucesso da greve. Os caminhoneiros decretam a paralisação e realizam os bloqueios nas estradas, mas as empresas que os contratam dão seu aval. O produtor perde sua produção, o consumidor é explorado ao ter que pagar mais caro pelo que encontra, mas o transportador acaba lucrando com as concessões feitas pelo governo, como a que está sendo apresentada agora, de redução de impostos e preços fixos por um tempo.

Há excesso de oferta de transporte de carga, o que deveria dar às grandes empresas do setor poder de barganha para parar o movimento grevista. O governo passado deu um enorme subsídio para a compra de caminhões, mas logo depois o país entrou em recessão e o setor ficou então com capacidade ociosa. Se a economia estivesse funcionando normalmente, seria difícil fazer greve.

Os efeitos se espalharam da feira do bairro às grandes negociações em bolsa. A Petrobras foi ontem a empresa que teve a maior queda de ação na bolsa americana, com uma perda de US\$ 12 bilhões, segundo a Econômica. O que a indústria de transporte quer, de fato, como resultado final da greve dos caminhoneiros, é a volta da política de preços que vigorou no governo Dilma, quando o governo controlava os preços de combustíveis, a Petrobras ficava com o prejuízo, os maiores beneficiários do subsídio ao diesel eram os donos das empresas de transporte. Ontem encontrou-se uma fórmula de controle disfarçado. O que acontece a partir de agora é que dinheiro diretamente do Orçamento vai subsidiar um combustível fóssil.

Indústria 4.0 ao alcance das PMEs

DCI - 25/05/2018

Simcha Neumarck

A digitalização da indústria já é uma realidade, podemos dizer inclusive que ela ditará o futuro da economia. O aumento do nível geral de conectividade entre pessoas e máquinas, por exemplo, gera um volume de dados muito expressivo. O processamento destas informações permite a implementação de chamada indústria 4.0, que garante o aumento de eficiência das cadeias produtivas.

Nesse contexto, considerando os novos parâmetros traçados para o mercado, vemos empresas em busca de novas tecnologias e maneiras de aplicá-las como garantia de crescimento sustentável. Recentemente, a Fundação Getulio Vargas (FGV) identificou um potencial de crescimento de 7% da margem de

lucro em até dois anos, a cada 1% de crescimento no investimento em Tecnologia da Informação.

Esse processo de digitalização acontece de diversas formas, tanto em grandes empresas como também nas pequenas e médias (PMEs), transformando o modelo de se fazer negócios e melhorando alocação de recursos e eficiência dos processos.

Segundo a Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial (ABDI), todo esse desenvolvimento tecnológico tem o potencial de gerar R\$ 73 bilhões por ano em ganhos de eficiência para o mercado do país, proporcionados pela otimização de resultados e lucros, redução do consumo de energia e manutenção de equipamentos.

Um exemplo de como podemos ampliar a visão sobre a digitalização da indústria e como essa sofisticação pode ser aplicada, é a melhoria das práticas de gestão do negócio. Há muitas oportunidades de aprimorar o setor financeiro de uma empresa. Sistemas de gestão empresarial oferecem mecanismos automatizados de controle de dados para uma visão completa sobre a operação, sendo uma ferramenta importante para embasar a decisão de gestores.

O ERP, como é chamado esse sistema, vem tendo mais adesões, tornando-se um item de necessidade para administradores, dado os benefícios que oferece. Para as PMEs, permite um grande salto no seu crescimento, por meios de soluções específicas para seu porte, tornando-as mais competitivas e com maior potencial de atuação nas cadeias produtivas.

O Brasil é o nono maior mercado de serviços de TI do mundo, segundo Associação Brasileira de Empresas de Software (ABES – 2017). Pesquisas realizadas pelo Portal ERP com mais de 4.500 empresas que usam o sistema, identificou que 18% pretendia comprar novos módulos de automatização e 26% pretendiam investir em atualização desses sistemas, em 2017.

Uma visão ampla sobre a saúde financeira da empresa permite também a transformação de outros processos do setor contábil, como a concessão de crédito, algo comum na rotina administrativa e importante para aquecer a indústria, elemento crucial neste momento de retomada do PIB.

A inovação que essa conversão de mais informações permite no financiamento é uma análise muito mais apurada sobre o fluxo de caixa. Isso garante maior nível de previsibilidade para as operações de crédito, ou seja, uma análise de risco mais assertiva. Na prática, significa em empréstimo a taxas de juros menores para o cliente.

Concluimos, portanto, que a inovação consiste na busca por novas formas de resolução de problemas reais que permitam acelerar o crescimento das empresas. E o uso correto de todo o potencial que os dados oferecem é fator decisivo para essa melhoria de processos.

Número de processos trabalhistas cai 26,4%

O Estado de S. Paulo - 25/05/2018

O número de processos ajuizados na Justiça do Trabalho foi de 152.761 em abril, aponta o Tribunal Superior do Trabalho (TST). O volume caiu 26,4% ante abril de 2017, quando foram apresentadas 207.688 ações. O movimento foi provocado, em grande parte, pela entrada em vigor da reforma trabalhista, em novembro, que alterou, entre outros pontos, a regra de custeio de ações na Justiça.

Portaria regulamenta trabalho intermitente e de autônomos

Valor Econômico - 25/05/2018

O Ministério do Trabalho e Emprego publicou ontem portaria com regras para a contratação de autônomos e trabalho intermitente. O texto restabelece conteúdo da Medida Provisória (MP) 808, que perdeu a validade no dia 23 de abril e alterava pontos da reforma trabalhista - Lei nº 13.467/2017.

Para o Ministério Público do Trabalho e especialistas, porém, a Portaria nº 349 é uma alternativa inconstitucional de "ressuscitar" a MP 808. De acordo com a procuradora Ana Cláudia Nascimento Gomes, o texto traz regras que não estavam na reforma, o que só poderia ser feito por meio de outra MP ou lei. "A portaria pode ser questionada no Judiciário", diz.

Em nota, o Ministério do Trabalho afirma, porém, que a edição da portaria traz "a segurança jurídica necessária para a fiel execução da legítima manifestação legislativa do Congresso Nacional, que produziu a exitosa modernização trabalhista."

De acordo com o advogado Ricardo Calcini, embora tenha efeitos práticos apenas para os fiscais do Ministério do Trabalho, a portaria pode ser adotada pelas empresas. "Os empregadores, com a perda da validade da MP, podem se socorrer de tais parâmetros", diz.

Pela portaria assinada pelo ministro do Trabalho, Helton Yomura, o autônomo, com ou sem exclusividade, não pode ser caracterizado como empregado e a prestação de serviço a apenas um tomador não gera vínculo de emprego. A norma ainda garante ao autônomo a possibilidade de recusar atividade demandada pelo contratante, "garantida a aplicação de cláusula de penalidade, caso prevista em contrato".

Sobre o trabalho intermitente, a norma estabelece que o contrato deve ser celebrado por escrito e registrado na carteira de trabalho, que deverá conter o salário fixo e a média dos valores das gorjetas referente aos últimos doze meses. Em caso de rescisão, as verbas e o aviso prévio serão calculados com base na média dos valores recebidos no curso do contrato.

Ministério: trabalho autônomo não caracteriza vínculo

O Globo - 25/05/2018

Portaria do Ministério do Trabalho publicada ontem determina que o serviço do trabalhador autônomo, de forma contínua ou não, não o caracteriza como empregado regido pela Consolidação das Leis do Trabalho (CLT). O texto regulamenta pontos da reforma trabalhista, que entrou em vigor em 11 de novembro do ano passado, e que seriam alterados pela medida provisória (MP) 808/17, que perdeu a validade em abril.

A principal mudança em relação ao texto original da reforma diz respeito à exclusividade de contratação. A nova legislação previa a contratação do trabalhador autônomo exclusivo, o que era criticado por advogados trabalhistas. Já a portaria estabelece que o autônomo pode prestar serviços de qualquer natureza a outras empresas que exerçam ou não a mesma atividade econômica, sob qualquer modalidade de contrato. Ele também pode se recusar a realizar uma atividade pedida pelo contratante. Mas, neste caso, mantém-se a aplicação da cláusula de penalidade, se estiver prevista no contrato.

O texto ainda aponta quem pode ser contratado como autônomo: motoristas, representantes comerciais, corretores de imóveis, parceiros e trabalhadores de outras categorias profissionais, cujas atividades sejam compatíveis com esse tipo de contrato.

E estabelece que, caso exista subordinação jurídica — ou seja, poder de comando do empregador em relação à atividade desenvolvida pelo trabalhador —, aí, sim, deve ser reconhecido o vínculo empregatício.

Intermitente tem direito a férias

A regulamentação do ministério também complementa as regras do contrato intermitente, criado pela reforma. Segundo a portaria, o contrato deve ser celebrado por escrito e registrado na carteira de trabalho, ainda que previsto em acordo ou convenção coletivos. É preciso incluir a identificação, a assinatura do contratante e o domicílio das partes envolvidas.

Outra alteração em relação ao texto da reforma é o detalhamento da contribuição previdenciária. O empregador tem de recolher as contribuições e depositar o FGTS com base no que paga mensalmente ao trabalhador, fornecendo a este os comprovantes. A portaria também destaca que a empresa deve anotar na carteira de trabalho o salário fixo e a média dos valores das gorjetas referente aos últimos 12 meses, bem como o valor da hora ou do dia de trabalho, que não pode ser inferior ao valor dia/hora do salário mínimo nem ao que se paga aos outros empregados na mesma função. Também fica assegurada a remuneração do trabalho noturno superior à do diurno.

O trabalhador intermitente ainda tem direito a férias. O texto do ministério não acaba, porém, com a multa de 50% por falta à convocação, como havia previsão na MP que caducou no Congresso.