

# Economia em Debate

## nº 259

(30/05/2018)

***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)**

## **Greve perde fôlego, mas desabastecimento preocupa**

### **O Estado de S. Paulo - 30/05/2018**

A paralisação dos caminhoneiros começou a dar sinais de enfraquecimento no 9.º dia. Nas grandes cidades, as filas nos postos são o sinal de que a crise de desabastecimento está mais perto de uma solução. A Plural, associação que reúne as grandes distribuidoras de combustível, avalia ser necessária pelo menos uma semana para que o mercado se normalize. Nos supermercados, a associação paulista do setor

estima esse prazo em até 30 dias. Apesar dos sinais positivos, focos de resistência entre os caminhoneiros ainda eram vistos ontem em todo o País. Em rodovias como a Régis Bittencourt, em SP, e a BR-040, em GO, a ordem das lideranças era resistir. Mas o ânimo entre os motoristas vinha arrefecendo. À noite, o chefe do Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas, Ademir Sobrinho, informou que existiam apenas três bloqueios totais – no DF, em MG e no CE – e nenhum deles feito por caminhoneiros.

Após nove dias, a paralisação dos caminhoneiros começa a dar sinais de enfraquecimento. O resultado disso já pode ser visto nas ruas das grandes cidades: as grandes filas nos postos de combustíveis são o sinal de que a grave crise de desabastecimento está mais perto de uma solução.

Mas não será rápido. Se tudo correr bem, a Plural, associação que reúne as grandes distribuidoras de combustível, avalia que será necessária pelo menos uma semana para tudo se normalizar. Nos supermercados, as prateleiras vão levar ainda mais tempo para voltarem a encher completamente. A Associação Paulista de Supermercados estima esse prazo em até 30 dias, já que a cadeia de produção de alimentos foi desestruturada.

Apesar dos sinais positivos, focos de resistência entre os caminhoneiros ainda eram vistos ontem em todo o País. Em rodovias como a Regis Bittencourt, em São Paulo, e a BR-040, em Goiás, a ordem das lideranças ainda era resistir. Mas o ânimo entre os motoristas vinha arrefecendo.

Em balanço apresentado no início da noite de ontem, o chefe do Estado Maior Conjunto das Forças Armadas, Ademir Sobrinho, informou que existiam três bloqueios totais: na BR-070, na saída do Distrito Federal para Goiás, em Minas Gerais e no Ceará. Mas, segundo Sobrinho, nenhum deles é feito por caminhoneiros. O que têm surgido são protestos alheias à categoria, que já provocaram confrontos entre manifestantes e policiais em pelo menos quatro pontos do País. O mais grave foi em Bacabeira, no Maranhão, onde sete pessoas foram presas – nenhuma delas era caminhoneiro, segundo o governo.

“Evidentemente, percebo que os líderes dos movimentos estão dizendo para voltar o trabalho e isso está começando a dar resultado. Tenho a impressão que entre hoje e amanhã estaremos com isso já normalizado”, disse o presidente Michel Temer, em entrevista à TV Brasil, ontem.

## **Governo criou um 'cartel', diz economista**

**O Estado de S. Paulo - 30/05/2018**

A decisão do presidente Michel Temer de ceder às exigências dos caminhoneiros e criar uma tabela mínima de fretes para o transporte rodoviário de cargas formará um cartel no País coordenado pelo próprio governo, destacou o economista Marcos Lisboa, presidente da instituição de ensino superior Insper. “O País ficou mais confuso. Você acabou de criar um cartel, coordenado pelo governo”, disse ontem no Fórum Estadão A Reconstrução do Brasil, um País mais amigável aos negócios, realizado em São Paulo.

Para Marcos Lisboa, a possível redução do PIS/Cofins do diesel – uma das medidas anunciadas por Temer na tentativa de pôr fim ao movimento dos caminhoneiros – é mais um modo de tornar o sistema tributário brasileiro ainda mais complexo.

“O setor privado brasileiro tem sido pródigo em propor soluções estapafúrdias na contramão do ambiente de negócios, como essa (de eliminar o imposto sobre o diesel), e a sociedade acha razoável”, afirmou. “O setor privado bate o tempo todo em Brasília pedindo regime tributário especial. Não tem maior inimigo do empreendedorismo e do crescimento dos negócios do que alguns grupos de interesse do setor privado, e o pior é o Estado fraco que acha que desenvolvimento é dar benesse.”

Lisboa afirmou que, para haver um ambiente de negócios competitivo e que estimule o empreendedorismo no Brasil, é preciso criar um sistema tributário igual para todos os setores da economia. Isso, acrescentou ele, significaria que alguns grupos que hoje pagam menos impostos teriam de pagar mais. “Olha a dificuldade que está restabelecer a reoneração da folha de pagamentos. Então, não temos um sistema caótico à toa. A culpa não está em Brasília, está aqui. Nós somos cúmplices do pesadelo, pois pedimos regimes especiais”, disse ele, que foi secretário de Política Econômica no Ministério da Fazenda entre 2003 e 2005.

O economista ainda criticou o Simples, regime tributário que beneficia as empresas com faturamento bruto de até R\$ 3,6 milhões por ano, e disse não ter conhecimento de um modelo semelhante em outro país. “Em geral, o benefício é para o microempreendedor (com faturamento) de US\$ 100 mil.”

Reforma. Os regimes especiais de tributação também foram alvo do secretário de Promoção de Produtividade e Advocacia da Concorrência do Ministério da Fazenda, João Manoel Pinho de Mello, durante o evento. Segundo ele, a existência de vários desses regimes é uma dificuldade para que se crie consenso político para uma reforma tributária. “Se a produção é tão prejudicada pela estrutura tributária, deveria haver consenso político para a reforma. Por que não há? Todo mundo reclama do nível da carga, mas temos de ver quanto cada um paga. Temos mais de 40 regimes de tributação que diminuem a carga para alguns setores. Talvez seja por isso que ainda não se teve um consenso para a reforma.”

Segundo Pinho de Mello, o governo está prestes a apresentar um sistema não cumulativo para o PIS/Cofins, com a intenção de “começar pequeno” para mostrar para a sociedade que o modelo funciona. “Idealmente eu gostaria de mudar tudo, mas talvez querer mudar tudo ao mesmo tempo é a deixa para não conseguir mudar nada”, disse

Empreendedor. A diretora da organização de apoio ao empreendedorismo Endeavor Brasil, Camilla Junqueira, que também participou do debate, lembrou que a complexidade do sistema tributário é um dos maiores entraves para o empreendedor no País. Segundo ela, a falta de transparência e previsibilidade do sistema é um problema maior do que a carga de impostos em si (leia mais abaixo). Entre os empecilhos, ela também citou a burocracia para se abrir e fechar uma empresa e a dificuldade no acesso ao crédito.

#### PARA LEMBRAR

O Estado tem promovido, desde fevereiro, uma série de fóruns na capital paulista para debater os possíveis caminhos para a reconstrução do Brasil, tendo em vista as eleições de outubro. Já ocorreram quatro eventos, que tiveram a participação de gestores públicos, líderes políticos e representantes da sociedade civil. Mais dois encontros estão marcados para julho e agosto. Já participaram convidados como o ex-presidente Fernando Henrique Cardoso, os juristas Nelson Jobim e Eros Grau, as economistas Ana Carla Abrão Costa e Elena Landau e o ex-ministro da Fazenda Antônio Delfim Netto. O nome da série faz referência ao livro A Reconstrução do Brasil, que reúne uma série de reportagens publicadas entre setembro de 2016 e janeiro de 2017.

## **Indústrias de alimentos voltam à ativa, mas desabastecimento continua**

**O Estado de S. Paulo - 30/05/2018**

As grandes indústrias de alimentos do País chegaram a uma situação-limite e estão empenhadas em retomar a atividade das fábricas e a distribuição de produtos. Nesta terça-feira, 29, a catarinense Aurora anunciou que, após quatro dias de paralisação, os funcionários vão voltar ao trabalho na quarta-feira, 30.

A ideia da empresa é cumprir a determinação da Justiça de retorno às atividades. Ao Estado, a empresa afirmou que a Aurora negociará com caminhoneiros e recorrerá à força policial, se necessário, para garantir o escoamento da produção.

A Aurora está enfrentando problemas tanto no campo, onde tem suínos e aves prontos para o abate, quanto nas unidades produtivas, onde há estoques de alimentos prontos que precisam ser escoados. A cooperativa Aurora é formada por 70 mil famílias rurais, 12 cooperativas agropecuárias e 16 plantas

industriais, que processam 1 milhão de aves, 20 mil suínos e 1,6 milhão de litros de leite por dia.

A BRF, da mesma forma, passou o dia de terça-feira empenhada em garantir o transporte de ração para suas unidades de criação e a entrega de animais vivos às unidades de criação. Fonte próxima à empresa afirmou que funcionários foram até os pontos de concentração de caminhoneiros nas estradas para negociar a liberação de cargas. Em alguns pontos, a companhia se deparou com manifestantes agressivos, recorrendo, nesses casos, ao apoio das polícias militar e rodoviária.

Consultada pela reportagem do Estadão/Broadcast, a empresa disse que os esforços estão concentrados sobretudo na garantia de alimentação aos animais. A BRF, que é dona das marcas Sadia e Perdigão, disse que, após o fim das manifestações, os prejuízos serão medidos e informados ao mercado.

Líder no setor de carne bovina no mundo, a JBS – proprietária das marcas Friboi e Seara – informou que retomou parcialmente as atividades de unidades que haviam sido paralisadas totalmente.

Aos poucos. De acordo com uma fonte do setor de alimentos, no entanto, a situação não deve ser normalizada até o fim da semana. Em virtude dos diferentes insumos necessários ao abastecimento de uma grande indústria de alimentos processados – diferentes tipos de proteína animal, embalagens e demais insumos –, só seria possível voltar à carga total de produção entre quatro dias e uma semana após a normalização da situação nas estradas.

Desabastecimento. A falta de produtos perecíveis, como frutas, verduras, legumes, carnes, ovos e leite, continua nos supermercados dos Estado de São Paulo e na Companhia de Entrepósitos e Armazéns Gerais de São Paulo (Ceagesp). Já nos supermercados de Minas Gerais o quadro se agravou e o desabastecimento começa a atingir produtos não perecíveis, como massas, pães em geral, cereais e enlatados, revela um levantamento da Associação Mineira de Supermercados.

Na terça-feira, o fluxo de caminhões na Ceagesp, o maior polo atacadista de itens in natura, foi 10% de um dia de movimento normal. Entraram 115 veículos vindos principalmente do interior de São Paulo e do Cinturão Verde da Grande São Paulo. Na percepção de Flávio Godas, economista da Ceagesp, houve alguma melhora na oferta de verduras. “Senti um pouco mais de confiança dos produtores de regiões mais próximas, mas o problema persiste para aqueles que têm de percorrer longas distâncias, especialmente de fora do Estado.”

A situação de desabastecimento se repete nos supermercados. “Os efeitos da greve não acabaram para os supermercados paulistas”, disse o superintendente da Associação Paulista de Supermercados (Apas), Carlos Correa. Nas suas contas, em nove dias de greve dos caminhoneiros, os supermercados de todo País deixaram de vender R\$ 2,4 bilhões em produtos perecíveis.

O superintendente da Apas e representantes de cadeias de produção de alimentos se reuniram com o governador de São Paulo, Márcio França, para relatar a situação do abastecimento. Caminhões com mercadorias enfrentam bloqueios em rodovias do Estado. O governador, segundo Correa, se comprometeu a voltar a conversar com esses manifestantes para desobstruir esses pontos. Desafio. A prova de fogo para os supermercados será nos próximos dias, quando a população recebe o salário e vai às compras do mês, geralmente itens de maior volume, como arroz, feijão e óleo, por exemplo. “Se não conseguirmos fazer a reposição dos estoques, a ruptura (falta de um determinado produto na prateleira) será maior”, disse o executivo.

Uma pesquisa feita pela Neogrid, empresa especializada em cadeia de suprimentos, em 25 mil lojas de supermercados espalhadas pelo País, mostra que o índice de falta de produtos que estava em 7,1% no dia 21 de maio, quando a greve começou, subiu para 8,6% no dia 26. Os produtos mais críticos são feijão, farinha, arroz e vegetais.

## **Com liberação de caminhões, gasto médio em postos sobe 4,7%**

**O Estado de S. Paulo - 30/05/2018**

Enquanto o varejo ainda andou de lado nesta terça-feira, dia 29, com a manutenção da greve dos caminhoneiros, o setor de postos de combustíveis esboçou reação. O gasto médio em postos subiu 4,7% de terça-feira, dia 28, para ontem, de acordo com o Índice Cielo do Varejo Ampliado (ICVA).

Vida que segue

Embora o indicador aponte retração quando comparado a uma terça-feira comum, já é um sinal de que os estragos da greve dos caminhoneiros começam a ser atenuados, com os consumidores reabastecendo seus veículos e retomando a vida normal.

## **Rodrigo Maia quer dar subsídio para gás de cozinha**

**O Estado de S. Paulo - 30/05/2018**

A crise provocada pela greve dos caminhoneiros nem acabou e o governo e a Petrobrás terão de enfrentar nova pressão para reduzir preços. Dessa vez, o alvo será o preço do gás de cozinha. Pré-candidato ao Palácio do Planalto, o presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ), elegeu como prioridade a votação de propostas com apelo popular com foco na população de baixa renda, entre elas, o subsídio ao gás de cozinha.

Como ocorre com a gasolina e o diesel, os preços do gás seguem a cotação internacional. Maia prometeu a líderes partidários votar medida para baixar o preço. Atualmente, o preço do gás vendido em botijões de 13 quilos é

reajustado uma vez a cada três meses, política adotada no início do ano pela Petrobrás para tentar suavizar o repasse ao consumidor das cotações internacionais. De acordo com dados da Agência Nacional de Petróleo (ANP), as distribuidoras são as principais responsáveis pela falta de repasses ao consumidor.

Com dois cortes promovidos pela Petrobrás, o preço do produto nas refinarias acumula queda de 9,2% no ano. Nesse período, porém, o preço médio do botijão de 13 quilos ficou praticamente estável, com queda de 0,3%. O preço médio do botijão, segundo a agência, é de R\$ 66,87. Em 2017, os aumentos no preço do combustível levaram 1,2 milhão de famílias brasileiras a apelarem para lenha ou carvão na hora de cozinhar, de acordo com pesquisa do IBGE.

Negociação. A estratégia de incluir medidas populistas em MPs e projetos de alto interesse da equipe econômica foi usada ultimamente para forçar o governo a negociar. Foi o que aconteceu com projeto de reoneração da folha de pagamento das empresas, aprovado na semana passada pela Câmara com a previsão de redução a zero do PIS/Cofins do diesel até o final do ano, com perda de arrecadação estimada em R\$ 13,5 bilhões. Após a aprovação, o governo editará decreto reduzindo em R\$ 0,46 o preço do combustível por 60 dias.

A ideia de Maia é aprovar a proposta de subsídio ao gás de cozinha junto com o projeto da cessão onerosa, que pode render receita extra de até R\$ 100 bilhões pelos cálculos do deputado, ou com a medida provisória (MP) editada na semana passada pelo presidente Michel Temer que acaba com o Fundo Soberano do Brasil (FSB). Criado em 2008, o fundo funcionava como uma poupança para o Brasil enfrentar crises econômicas. Mas a ideia não deu certo e ele acabou sendo usado no governo Dilma Rousseff para “manobras contábeis” para melhorar artificialmente o resultado das contas públicas.

## **'A complexidade tributária é um dos grandes problemas'**

**O Estado de S. Paulo - 30/05/2018**

Nos últimos quatro anos, a legislação do ICMS foi alterada uma vez a cada três dias, segundo levantamento da organização de apoio ao empreendedorismo Endeavor Brasil. Essas mudanças fazem com que o País seja um lugar árido para novos negócios prosperarem, diz a diretora-geral da organização, Camilla Junqueira. “Fica impossível para o empreendedor conseguir dar conta das mudanças. Isso tira a competitividade do empreendedor brasileiro em comparação com o global”, destacou ela, após o Fórum Estadão A Reconstrução do Brasil. A seguir, os principais trechos da entrevista.

**Quais os principais entraves econômicos e políticos no País para o empreendedor?**

Tudo se resume à burocracia. Para o empreendedor, é como se ele corresse uma maratona com um elástico amarrado na cintura. A complexidade tributária é um dos grandes problemas. Não é nem a questão da carga, que obviamente também tem de ser trabalhada, mas, para o empreendedor, o importante é saber quais são as regras do jogo, ter a informação de forma mais transparente. A regra não pode ficar mudando o tempo inteiro. A legislação do ICMS foi atualizada 558 vezes nos últimos quatro anos em todos os Estados. É basicamente uma mudança a cada três dias. Fica impossível para o empreendedor conseguir dar conta das mudanças. Isso gera um custo de pessoal. Um e-commerce, por exemplo, tem de contratar uma equipe só para lidar com a questão do ICMS; Isso significa menos empregos direcionados para produção e inovação. Tudo isso acaba tirando a competitividade do empreendedor brasileiro em comparação ao empreendedor global. Os empreendedores querem ser cada vez mais globais, mas eles já começam com uma desvantagem, que é o nível de preocupação com coisas que não são o principal negócio da empresa.

**No Fórum Estadão A Reconstrução do Brasil, a sra. comentou que o acesso ao crédito também dificulta o trabalho do empreendedor. Quais ferramentas poderiam simplificar isso?**

O mercado de crédito no Brasil tem três restrições críticas. Uma é a soma de custos administrativos e exigências por parte direta do administrador. A outra é o custo de monitoramento do empréstimo e a terceira é o custo das garantias. A primeira afeta a quantidade das firmas tomadoras de crédito. É um problema de onde vem o recurso. As outras duas acabam afetando o volume de crédito dessas firmas no mercado. As agências de fomento têm de olhar para os negócios inovadores e entender que eles têm algumas especificidades diferentes. A própria garantia (para conceder crédito) não é tão simples. Não necessariamente o empreendedor tem um imóvel para dar como garantia. Então, existe uma flexibilização da garantia que é algo que se pode discutir. Outra coisa é justamente a regra do jogo. O empreendedor precisa conseguir navegar: saber onde estão as oportunidades de acesso ao crédito. No geral, para o empreendedor, isso é difícil. Tanto o acesso à crédito como a questão de tributo se resume a burocracia. Tudo é muito nebuloso. Se as regras estiverem mais claras e houver mais transparência, já é um ganho para o empreendedor.

**O Brasil tem caminhado nessa direção ou as discussões para facilitar o empreendedorismo estão emperradas?**

Em relação ao acesso ao crédito, o cadastro positivo tem pontos importantes que beneficiam o empreendedor. Tudo que torna as regras mais claras, ajuda de alguma forma. Mas temos um longo caminho pela frente. Temos de fazer com que as mudanças sejam perenes independentes das trocas de governo. A Redesimples (plataforma que unifica o acesso aos aplicativos de apoio para abertura de uma empresa), por exemplo, é uma ótima iniciativa, mas existe há 10 anos e não consegue ser implementada na ponta. Se a gente tirar as



amarras (burocráticas), veremos mais empreendedores de alto crescimento e mais geração de empregos e riqueza.

## **Senado aprova reoneração da folha**

**O Estado de S. Paulo - 30/05/2018**

O Senado aprovou o aumento da carga tributária para 28 setores da economia, que passarão a pagar imposto sobre a folha de pagamento. A medida compensará parte do rombo de R\$ 4 bilhões deixado pela redução do PIS/Cofins sobre o diesel.

O Plenário do Senado decidiu, por 51 votos a 14, aprovar ontem o projeto que aumenta a carga tributária para 28 setores da economia, que passarão a pagar imposto sobre a folha de pagamento. A proposta também prevê zerar, até o fim deste ano, a alíquota do PIS/Cofins que incide sobre o óleo diesel – mas esse item será vetado pelo presidente Michel Temer, segundo o líder do governo, senador Romero Jucá (MDB-RR).

O veto foi combinado entre o governo e a base aliada para que os senadores não alterassem o texto. Assim, a medida não precisa voltar para a Câmara dos Deputados e pode ser sancionada imediatamente.

O acordo foi costurado pelo Palácio do Planalto com o Senado. Pelo combinado, Temer vai vetar o artigo que determina a zeragem do PIS/Cofins do diesel até o fim do ano. “O presidente vai vetar a emenda das oposições, do (deputado) Orlando Silva, do PCdoB, que tirava dinheiro do PIS/Cofins. Esse não é o caminho”, afirmou Jucá. “A emenda é inconstitucional, portanto, essa emenda será vetada e o governo vai redefinir outras fontes através de decreto para poder cumprir o entendimento de R\$ 0,46 a menos no óleo diesel”, acrescentou.

Decreto. Com este veto, o governo terá de encaminhar a redução do tributo por meio de outro instrumento, o que deve acontecer por decreto presidencial. Neste caso, a redução da alíquota não seria a zero, como previsto na Câmara, mas sim ao patamar que signifique a queda de R\$ 0,16 do diesel nas bombas, como vem sendo defendido pelo governo. “A proposta do PIS/Cofins zerado surgiu na Câmara e desde o início o governo não concordou”, afirmou Jucá.

Ao promover a baixa de R\$ 0,16 do diesel até o fim do ano, por meio da redução do PIS/Cofins, o governo precisará cobrir um rombo de R\$ 4 bilhões. A reoneração da folha permitirá cobrir uma parcela desse valor, mas na manhã de ontem o ministro da Fazenda, Eduardo Guardia, afirmou que ela não atingirá esses R\$ 4 bilhões. Será preciso adotar medidas adicionais.

Além dos R\$ 0,16 provenientes dos impostos, serão reduzidos outros R\$ 0,30 do preço do diesel por meio de subvenção da Petrobrás. Assim, será possível chegar aos R\$ 0,46 anunciados no acordo com representantes dos caminhoneiros, para dar fim à paralisação. No caso dos R\$ 0,30, o impacto aos cofres do governo seria próximo

“Desde o início o governo não concordou (em zerar o PIS/Cofins).” Romero Jucá, líder do governo no Senado

de R\$ 9,5 bilhões. Desse montante, R\$ 5,7 bilhões viriam de um espaço já disponível na meta fiscal. Outros R\$ 3,8 bilhões viriam de corte de gastos do governo.

“O governo vai realocar recursos para cumprir o acordo com os caminhoneiros. Existem desonerações, existem outros caminhos que farão com que o prejuízo não seja tão grande quanto tirar recurso da saúde e da Previdência”, disse Jucá. “Podemos buscar outros caminhos e o governo vai honrar o acordo com os caminhoneiros.”

Rombo. O artigo que zera o PIS/Cofins se tornou um problema para o governo federal porque cria um rombo maior que o previsto pela Câmara. Na ocasião da discussão da matéria, os deputados previam que o custo do corte do PIS/Cofins com a reoneração seria da ordem de R\$ 3 bilhões. O governo, no entanto, estimou uma perda de R\$ 13,5 bilhões. Alguns dias após a aprovação da proposta, a Câmara dos Deputados assumiu que os cálculos estavam errados.

## **‘Ter um Estado maior é pagar mais impostos’**

**O Estado de S. Paulo - 30/05/2018**

A população brasileira precisa decidir se prefere pagar menos impostos ou se quer um Estado que resolva todos os seus problemas. Com essa provocação, o economista Pedro Malan, abriu o segundo painel do Fórum Estadão A Reconstrução do Brasil, um País mais amigável aos negócios, que aconteceu ontem na capital paulista.

Parte da equipe que criou o Plano Real, durante o governo Itamar Franco, Malan foi ministro da Fazenda de Fernando Henrique Cardoso e também trabalhou na reestruturação da dívida externa brasileira.

No evento de ontem, ele disse que não se pode subestimar a capacidade da população brasileira de reivindicar, ao mesmo tempo, impostos reduzidos e um governo grande. “Esse é o paradoxo, uma mistura tóxica, não resolvida, de uma população que não quer mais impostos, mas quer que o governo continue muito ativo na resolução de problemas.”

A lição que pode ser extraída do debate que tem ocorrido em torno da paralisação dos caminhoneiros, segundo Malan, é que a população está desalentada, mas continua exigindo que o governo resolva os seus problemas. Não se percebe, no entanto, que o Estado não produz recursos, que vem da tributação da geração atual, endividamento, inflação ou uso indevido de fundos de pensão.

O ex-ministro lembrou que, durante a transição do governo de Fernando Henrique Cardoso para o do ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva, participaram desse momento o atual presidente do Banco Central (BC), Ilan Goldfajn; o ministro da Fazenda, Eduardo Guardia; e o presidente da Petrobrás, Pedro Parente. “Com essa equipe continuando, poderá ter papel importante na transição para o próximo governo”, afirmou.

Antes de pensar na transição para o próximo governo, no entanto, Malan defendeu que é preciso cobrar que o tema da responsabilidade fiscal esteja presente nos discursos dos candidatos. Para ele, os políticos precisam encontrar uma forma de passar essa mensagem para outros eleitores, que não sejam “convertidos” às suas ideias e deixar claro quem eles são, com quem trabalham, “para não ter estelionato eleitoral.”

Caminhoneiros. O ex-ministro também defendeu a permanência de Pedro Parente na presidência da Petrobrás, após o desgaste dos últimos dias, com a greve dos caminhoneiros. “Nós trabalhamos juntos no governo e acho que ele faz um ótimo trabalho na Petrobrás, dado o momento delicado e tudo o que fizeram com a empresa.”

No entanto, Malan lamentou que as ações da estatal e seu valor de mercado tenham caído nos últimos dias. “Sofremos um duplo golpe, com o preço do barril do petróleo chegando muito rapidamente a US\$ 80 e com a alta dos juros nos Estados Unidos, que deixa mais atrativo investir a longo prazo nos títulos americanos, levando a uma desvalorização das moedas dos emergentes”, disse.

“Com o preço elevado, em um País que importa uma grande quantidade de diesel, há uma angústia com a correção automática de preços”, acrescentou o ex-ministro, que avalia que a expectativa agora é que, com os preços no mercado internacional não subindo mais tão rapidamente e o dólar com um comportamento mais estável, a Petrobrás consiga fazer o ajuste do preço do diesel somente a cada 30 dias, com a compensação a cada fim de mês.

## **Taxa de desemprego fica em 12,9% em abril** **O Estado de S. Paulo - 30/05/2018**

A taxa de desemprego ficou em 12,9% no trimestre encerrado em abril, ante os 13,1% do trimestre terminado em março e os 12,2% no trimestre móvel até janeiro. Em um trimestre, o total de brasileiros ocupados caiu 1,1%, o que significa que 969 mil trabalhadores perderam o emprego nesse período, informou ontem o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Por outro lado, na comparação com 2017, o mercado de trabalho segue mostrando recuperação, embora analistas destaquem a lentidão do processo. “Os dados (na comparação com 2017) são bons, mas o nível é muito ruim”, afirmou Fernando de Holanda Barbosa Filho, pesquisador do Instituto Brasileiro de Economia da Fundação Getúlio Vargas (Ibre/FGV), citando o elevado contingente de desempregados.

No trimestre até abril, eram 13,413 milhões de brasileiros na fila do desemprego. O número está 4,5% abaixo do registrado em igual período de 2017, mas 5,7% acima do contingente do trimestre de novembro a janeiro.

Para Cimar Azeredo, coordenador de Trabalho e Rendimento do IBGE, o problema desde a passagem do fim de 2017 foi que os trabalhadores contratados temporariamente por causa das festas de fim de ano não foram efetivados. "Há uma falta de força do mercado de trabalho em estimular a contratação", afirmou Azeredo.

Isso se reflete no emprego formal. Assim como nos meses anteriores, os dados do IBGE registraram o menor número de trabalhadores com carteira assinada no setor privado (32,729 milhões) da série histórica do IBGE, iniciada em 2012. São 567 mil postos formais a menos do que no trimestre de novembro a janeiro e 557 mil a menos na comparação com 2017.

## **Empresas criam comitês para enfrentar problemas**

### **Valor Econômico - 30/05/2018**

A dificuldade de entender o que aconteceu com o protesto dos caminhoneiros e a necessidade de buscar alternativas levou grandes empresas a criar comitês de crise. Por meio deles, buscam pistas para descobrir onde foi parar sua carga, quais os pontos de concentração de piquetes e até discutem sobre possibilidades de disputas políticas terem dado sobrevida a um movimento que parecia ter terminado.

Fabricantes de papel e celulose representam um dos setores com comitês de crise mais organizados. "As pessoas não se deram conta ainda da dimensão do que está ocorrendo; o sistema como um todo parou", diz Walter Schalka, presidente da Suzano Papel e Celulose, que montou um grupo para tentar dimensionar o tamanho do estrago provocado pela greve.

Schalka prevê que os estoques serão gradualmente repostos, mas não há transporte suficiente para atender à demanda num primeiro momento. "Minha estimativa é que perdemos um ponto percentual de PIB", destaca o executivo. A francesa Sanofi, que até aqui não paralisou as atividades, informou também ter montado sua equipe de crise.

Na área de saúde, a greve fez surgir um movimento solidário entre hospitais. Representantes das 106 empresas ligadas à Associação Nacional dos Hospitais privados (Anahp) montaram um grupo no WhatsApp para troca de materiais e equipamentos. A entidade também criou seu comitê de crise para buscar soluções conjuntas.

"Com planos de contingência para transporte de funcionários e médicos temos como trabalhar até sexta-feira", diz Sidney Klajner, presidente do Hospital Albert Einstein, que mantém um grupo de crise desde a semana passada.

"Além da falta de combustível, há o problema dos bloqueios nas estradas", afirma Claudia Cohn, presidente do conselho administrativo da Associação Brasileira de Medicina Diagnóstica (Abramed), entidade que reúne 20 redes de medicina diagnóstica.

Há comitês de crise também na indústria automobilística, segundo fontes. Nesse setor, praticamente todas as áreas tentam mapear um fluxo de produção que, em vez de estar em suas linhas de montagem dispersa-se pelas estradas do país. Departamentos de compras e de logística estão de prontidão para detectar quaisquer sinais de movimentação de carga das peças e insumos. Mas o quadro, ontem, era o mesmo em todo o setor: não havia informações sobre a intenção de os caminhoneiros que abastecem as linhas de montagem retomar o trabalho.

"Acho que o fim da greve foi 'fake' news", disse uma fonte do setor. Os chamados cegoneiros (motoristas que transportam veículos) também estão parados. "Acho que só vamos conseguir voltar a trabalhar na segunda-feira", disse outra fonte.

Nos comitês discute-se sobre tudo, inclusive eventuais envolvimento de questões políticas na paralisação. Em uma dessas conversas numa grande montadora, ontem, alguns cogitaram que a falta de reforço policial para garantir a circulação dos veículos estaria concentrada, sobretudo, em Estados governados por adversários do presidente Michel Temer.

A Volvo, fabricante de caminhões e ônibus, informou que monitora ativamente a situação. "No entanto, até o momento não é possível fazer previsão para o reinício das atividades", destacou a empresa por meio de nota. Segundo a montadora, com a interrupção dos fluxos logísticos, há prejuízo também na exportação de componentes para outras fábricas da companhia no exterior.

Mas, em geral, as montadoras têm dado informações sucintas ou vagas sobre os efeitos do movimento que ontem entrou no nono dia. Para evitar exposição isolada de suas marcas num contexto de problema coletivo essas multinacionais não tem divulgado balanços de prejuízos.

Para funcionar plenamente, a produção de veículos depende da retomada do "just in time", sistema de produção por meio do qual a entrega de componentes é feita quase que simultaneamente à produção dos veículos. Alguns dias serão necessários, afirmam técnicos da indústria, para que esse sistema volte a funcionar plenamente.

Com várias fábricas no país, a Bosch informou que nesta semana algumas linhas funcionaram e outras ficaram paradas. Mas a maioria das autopeças está parada, segundo o Sindipeças, entidade que representa o setor.

Além dos prejuízos, a greve dos caminhoneiros mudou a rotina de empresas e seus profissionais. No desespero, vale até ir pessoalmente buscar o material

que não chegou. O superintendente do Hospital Santa Cruz, em São Paulo, Leonel Fernandes, tem ido retirar medicamentos. Ontem, ele estava num depósito de material cirúrgico para oftamologia quando conversou com o Valor. "Temos que enfrentar a crise e se for necessário buscar o que precisamos faremos isso".

## **Temer fala em "reexaminar" política de preços**

### **Valor Econômico - 30/05/2018**

No epicentro da campanha dos caminhoneiros contra a alta dos preços dos combustíveis, o presidente da Petrobras, Pedro Parente, afirmou ontem que, por ser uma empresa de capital misto, a empresa não está livre das influências do calendário eleitoral. Em meio a desvalorização das ações da empresa na bolsa desde a semana passada, o executivo, no entanto, tentou acalmar os ânimos do mercado e garantiu que as mudanças propostas pelo governo não afetarão a essência da política de preços do diesel. Mas uma declaração do presidente Michel Temer pode mudar esse quadro.

Depois das declarações de Parente, por volta de 19h, no entanto, Temer afirmou, em entrevista à TV Brasil, que o governo pode "reexaminar" política de preços de combustíveis da Petrobras. Na entrevista, Temer disse: "A Petrobras se recuperou ao longo desses dois anos. Estava em uma situação economicamente desastrosa há muito tempo, mas nós não queremos alterar a política da Petrobras. Nós podemos reexaminá-la, mas com muito cuidado."

O problema é que, supostamente por problemas no som, a fala de Temer chegou a ser veiculada como "não podemos reexaminá-la". A assessoria de imprensa do Palácio do Planalto, porém, esclareceu as declarações, após pedidos para evitar interpretações dúbias da frase, o secretário de Imprensa do Planalto, informou que o presidente queria dizer: "Não queremos alterar a política da Petrobras. Nós podemos reexaminá-la, mas com muito cuidado".

Mais cedo, Parente destacou que a paralisação dos caminhoneiros colocou a política de preços da Petrobras nos "holofotes", no meio de uma "discussão pública muito intensa" personificada em sua figura. Ele afirmou, no entanto, que os resultados econômicos da petroleira serão mantidos mesmo com o fim dos reajustes diários. O governo propôs que os preços do combustível sejam reajustados mensalmente.

"Pode ser que haja uma mudança em alguns aspectos na política de preços, mas certamente nosso objetivo não é produzir redução no resultado econômico dessa política, isso está alinhado com o governo", disse o executivo, em teleconferência com analistas, em meio à recuperação das ações na bolsa.

Ontem, as ações ordinárias da empresa subiram 12,78% (R\$ 22,32), enquanto as preferenciais avançaram 14,84%, cotadas a R\$ 19,42.

Parente disse que a estatal ainda aguarda a redação de Medida Provisória e decreto presidencial que trarão os detalhes de como se dará o reembolso à companhia pela subvenção de R\$ 0,30 no preço do litro do diesel. Ele não descarta a possibilidade de que o governo defina uma fórmula para os reajustes da petroleira, mas afirmou que, qualquer que seja a metodologia aplicada, "os preceitos da política de preços seriam respeitados".

Em conversa com os investidores, Parente reconheceu que a credibilidade da Petrobras foi afetada na semana passada, quando a empresa anunciou uma redução de 10% nos preços do diesel, na tentativa de desmobilizar a paralisação dos caminhoneiros. "Mas precisávamos fazer um movimento para abrir o diálogo entre o governo e os caminhoneiros. Tivemos coragem e responsabilidade", justificou o executivo da Petrobras.

Ele também defendeu que os sinais de avanço na gestão são nítidos e que a empresa mantém a confiança no cumprimento dos compromissos assumidos com o mercado no plano de negócios da petroleira - que prevê desinvestimentos de US\$ 21 bilhões entre 2017/2018 e uma redução da alavancagem, medida pela relação dívida líquida/Ebitda (lucros antes de juros, impostos, depreciação e amortização) das atuais 3,5 vezes para 2,5 vezes.

Parente saiu em defesa da criação de uma tarifa de importação sobre o diesel, para preservar a participação de mercado da petroleira nos momentos em que os preços praticados pela companhia estejam abaixo da paridade internacional. "[A tarifa de importação do diesel] É importante para preservarmos nossa condição de ter escolhas entre margem e market share", afirmou.

Ele defendeu também que, nas regras de subvenção dos preços do diesel, o acerto de contas com a Petrobras aconteça "no menor espaço de tempo possível". Para Parente, o ideal é que o reembolso seja feito mensalmente, "ainda dentro do próprio mês" de referência.

Ao comentar sobre os impactos das recentes medidas do governo sobre a imagem e credibilidade da companhia, Parente defendeu que a empresa atuou nos últimos anos para se blindar de eventuais interferências externas, ao incluir no seu estatuto social a obrigação de compensação financeira à petroleira, em casos de práticas de subsídios.

"Tentamos mostrar a maneira de gerir a Petrobras e criar condições para proteger a empresa. Nenhum dos nossos artigos legais estão sendo arranhados", afirmou Parente.

O executivo também descartou que o debate em torno das mudanças na política de preços traga consequências sobre o programa de desinvestimentos no refino e sobre os demais eventos da empresa, como, por exemplo, a renegociação do contrato da cessão onerosa. "Nosso sistema de gestão está completamente operante", disse.

Segundo ele, no entanto, as dificuldades enfrentadas na negociação da cessão onerosa continuam e ainda há uma questão jurídica que precisa ser esclarecida para a conclusão das negociações com a União.

## **Usinas do NE querem vender etanol a postos**

### **Valor Econômico - 30/05/2018**

Em meio ao caos em que se transformou a distribuição de combustíveis no país diante da greve dos caminhoneiros, plantadores de cana e usineiros do Nordeste ampliaram a pressão para que a indústria sucroalcooleira possa voltar a vender etanol diretamente aos postos do país. Três projetos de lei nesse sentido já foram apresentados na Câmara, dois deles no início da semana.

As usinas nordestinas defendem o comércio do biocombustível sem atravessadores. "Não queremos o mercado das distribuidoras. Queremos ter a chance de levar uma alternativa ao consumidor", afirmou Renato Cunha, presidente do Sindicato da Indústria do Açúcar no Estado de Pernambuco (Sindaçúcar-PE).

Outras cinco filiais do Sindaçúcar - Alagoas, Rio Grande do Norte, Piauí, Bahia e Sergipe -, além da Federação dos Plantadores de Cana do Brasil (Feplana), protocolaram ontem na Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) uma carta pedindo a revogação da resolução da agência de 2009 que impede as vendas diretas e obriga que o etanol seja entregue nas distribuidoras para que só então seja comercializado.

"Isso encarece o produto e enfraquece a cadeia produtiva", disse a Feplana. Já há dois projetos de Decreto Legislativo na Câmara que permitem que as vendas diretas aos postos sejam retomadas desde que caia a resolução da ANP.

Alexandre Andrade Lima, presidente da Feplana destacou que o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) já divulgou um estudo com nove propostas para aumentar a concorrência no setor de combustíveis e que uma delas é permitir que produtores de etanol possam vender seu produto diretamente aos postos. A entidade informou que quatro usinas do grupo Nova Aralco na região de Araçatuba (SP) obtiveram liminar para isso. A empresa entrou com ação contra a ANP e a 1ª Vara Cível Federal de São Paulo acatou.

O deputado federal JHC (PSB-AL) cobrou ontem na tribuna do plenário da Câmara que o presidente da Casa, Rodrigo Maia (DEM-RJ), coloque em votação a urgência de seu projeto de Decreto legislativo, o primeiro da leva de propostas para liberar as vendas diretas de etanol aos postos, apresentado há dois meses.

O deputado federal Mendonça Filho (DEM-PE), que até o início de abril era ministro da Saúde, também apresentou há dois dias um projeto de lei na



Câmara que tem o mesmo objetivo. O parlamentar calcula que a mudança poderá reduzir em 10% os preços do etanol nos postos.

A União das Indústrias de Cana-de-Açúcar (Unica), que representa as usinas do Centro-Sul, é radicalmente contra os projetos de lei. "Os projetos colocam em risco o RenovaBio, que tende a estimular [por questões ambientais] as vendas de etanol pelas distribuidoras", disse o diretor executivo da Unica, Eduardo Leão.

Grandes usinas com operações em São Paulo defendem, porém, que as entregas às distribuidoras possam ser descentralizadas. Hoje, o polo de Paulínia concentra o recebimento do combustível, o que, teoricamente, facilita os bloqueios.

## **Menor procura mantém nível de emprego estável em abril, diz IBGE**

### **Valor Econômico - 30/05/2018**

Diante da lenta recuperação econômica, o mercado de trabalho entrou no segundo trimestre apresentando números pouco animadores. A população ocupada ficou estável na passagem de março para abril e a renda real dos trabalhadores recuou pela segunda leitura seguida. O emprego com carteira assinada, por sua vez, renovou suas mínimas históricas desde 2012.

Conforme dados divulgados ontem pelo IBGE, a taxa de desemprego do país até recuou para 12,9% no trimestre encerrado em abril, de 13,1% no trimestre findo em março. Descontada a sazonalidade, a taxa cedeu de 12,3% para 12,2%, calculam economistas. Mas na pesquisa fica claro que o movimento é explicado pela menor procura por emprego, e não pela desejável geração de vagas.

A população ocupada - empregados, empregadores, funcionários públicos, conta própria, etc. - ficou praticamente estável (+0,1%) ante março, num contingente total de 90,7 milhões de pessoas. Descontados os efeitos sazonais, a população ocupada também mostra estabilidade no período, segundo cálculos de economistas.

Já a força de trabalho (pessoas de 14 anos ou mais, ocupadas ou desempregadas) perdeu ímpeto e recuou 0,47% no trimestre até abril, frente a março, o que corresponde a 308 mil pessoas a menos. Isso significa que parte dos trabalhadores migrou para a inatividade e, desta forma, não foi mais contabilizada como desempregada.

"A queda da força de trabalho influencia positivamente a taxa de desemprego, mas ela é também um sinal ruim para o mercado de trabalho, pois indica que as pessoas estão desistindo de procurar emprego, depois de muito tempo de busca", afirmou Cosmo Donato, economista da LCA Consultores, que reduziu

sua previsão para taxa de desemprego na média do ano de 12,1% para 12% devido ao desalento.

A Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua, divulgada ontem pelo IBGE, não detalhou as razões que levaram a essa desistência em procurar um emprego. No mês passado, porém, o IBGE mostrou que o desalento da população quanto ao emprego cresceu vertiginosamente nos últimos meses e chegou ao nível recorde 4,6 milhões de pessoas no primeiro trimestre.

Desalentada é a pessoa que não procura emprego e nem está empregada, mas aceitaria uma ocupação, se houvesse oferta. Essas pessoa não busca uma vaga por considerar-se "jovem ou velha demais", "inexperiente demais", entre outros fatores. Quem não tomou a iniciativa de procurar emprego não é contabilizado como desempregado.

De acordo com Cimar Azeredo, coordenador de Trabalho e Rendimento do IBGE, além da menor procura por vaga, o cenário econômico não estimulou neste início de ano a efetivação de trabalhadores temporários, contratados por setores como o comércio no fim do ano passado.

Os salários, por sua vez, recuaram pela segunda vez seguida, o que não acontecia desde meados de 2017. A renda real dos trabalhadores ficou 0,2% menor quando comparado ao trimestre móvel encerrado em janeiro. Já o número de trabalhadores com carteira assinada teve baixa 1% no trimestre até abril, para 32,7 milhões de pessoas, menor nível desde o início da série histórica da pesquisa, em 2012.

Economistas consultados pelo ValorData esperavam que a taxa de desemprego ficasse em 13% no trimestre findo em abril. A avaliação geral entre economistas é que o mercado de trabalho deve mostrar recuperação ao longo deste ano, mas com um comportamento "lento e errático", escreveu a MCM Consultores, compatível com o ritmo de retomada da economia.

Segundo Rodolfo Margato, economista do banco Santander, o mercado de trabalho deve gerar 2,27 milhões de empregos (formais e informais) na média deste ano, avanço de 2,5% na comparação com a média do ano passado. Ele reconhece, no entanto, que indicadores mais fracos das atividade econômica e a greve dos caminhoneiros colocaram viés de baixa na projeção.

"Ainda acreditamos que vai haver geração tanto de empregos formais quanto informais, com contratações superando as demissões, mas os números podem ficar um pouco abaixo do que inicialmente previmos", disse o economista, que revisou ontem a projeção para o PIB de 2018 de 3,2% para 2%.

## **"Vai ter uma nova crise porque as finanças públicas não vão segurar", diz ex-presidente**

**Valor Econômico - 30/05/2018**

Ex-presidente da Petrobras, o economista José Sergio Gabrielli, prevê que o país terá uma nova crise se os preços do petróleo chegarem a US\$ 90-100 o barril até o fim do ano. Segundo ele, ao decidir segurar os reajustes do diesel, o governo tem uma "bomba" de efeito retardado. "Vamos ter uma nova crise por que as finanças públicas não vão segurar essa transferência de recursos para os acionistas da Petrobras", disse Gabrielli, hoje professor aposentado da Universidade Federal da Bahia e que presidiu a companhia de 2005 a 2012, durante os dois governos de Lula e parte do primeiro governo de Dilma Rousseff.

Segundo ele, ao anunciar que vai compensar a Petrobras pelo congelamento dos preços por um a dois meses, o governo terá que aumentar o subsídio para o diesel se o petróleo aumentar. "Ele vai pagar para a Petrobras a diferença de custo. Então, se o preço sobe, essa parcela que o governo vai pagar de diferença de custo para a Petrobras aumenta. A menos que acredite que o preço vai cair. Como eu não acredito que haja algum sinal de que o preço vá cair internacionalmente nós vamos ter problemas", disse o economista ao Valor.

Crítico da atual política de preços da estatal que dirigiu por sete anos e quando os reajustes foram represados, Gabrielli afirma que é difícil ter uma periodicidade pré-determinada. "Depende do comportamento dos preços, da taxa de cambio e do mercado. Você tem que manter um monitoramento permanente", diz.

Segundo ele, ao estabelecer os preços é preciso levar em conta a diferença entre o custo de oportunidade e o efeito disso sobre o lucro. E diz que no caso da Petrobras, uma empresa integrada, é preciso considerar os custos e não apenas o preço de venda.

"O lucro corporativo é calculado pela diferença entre o preço de venda e os custos que a empresa tem. Se ela é integrada, os custos de produção de petróleo. Há um custo de oportunidade de vender o petróleo. Esse é o efeito sobre o lucro. E essa é a beleza da empresa integrada. Porque se você tem uma empresa só de E&P, ou uma empresa só de refino, tudo se dá a nível de mercado. Mas a empresa integrada se dá pelo custo. Se você é eficiente você ganha mais", afirma.

Sobre o nível de preços ideal, Gabrielli, afirma que o preço "justo" é o que não inviabilize a economia crescer e que não crie uma distorção grande nos setores. "Interessa a uma empresa monopolista de fato, ou a um grande monopólio em qualquer segmento a estabilidade do mercado. Não interessa volatilidade no mercado. Volatilidade é boa para investidor de curto prazo e financeiro", afirma.

Ele frisa que esse raciocínio é feito do ponto de vista de uma empresa estratégica para a economia brasileira. "Não estou falando do ponto de vista do governo, mas de uma empresa grande. Pode ser a Vale, a Ford, qualquer uma. Interessa a estabilidade de preços se ela é uma grande empresa".

Questionado sobre os prejuízos de US\$ 40 bilhões que teriam sido provocados pela política de subsídios de combustíveis nos governos do PT, Gabrielli observa que houve aumento das importações a partir de 2012 por causa da manutenção dos preços abaixo do mercado internacional. E admite que isso reduziu os lucros da área de abastecimento. "Está registrado nos balanços da Petrobras, teve efeito sobre o caixa da Petrobras, é verdade. Mas não foi a política de longo prazo. Em 2010, 2011 e 2012 nós tivemos os maiores lucros da história da Petrobras. E hoje a solução é de curto prazo, paliativa, que não resolve o problema".

Na percepção de Gabrielli, nos últimos três anos a Petrobras reduziu a carga das refinarias que estão funcionando hoje em torno de 70%, para abrir espaço para importações, citando 200 autorizações da Agência Nacional de Petróleo (ANP) para importações. Até março de 2018, havia 769 autorizações para importadores de combustíveis. "Ela faz isso para tentar garantir que haja um ajuste permanente e contínuo dos preços dos derivados no Brasil. Com as flutuações internacionais, o objetivo é atrair potenciais investidores no refino".

Ele cita a intenção já anunciada de vender o controle das refinarias Rlam (BA), Rnest (PE), Repar (PR) e Refap (RS) e vê o que considera um desmonte da verticalização da Petrobras uma abertura para surgimento de grandes oligopólios privados. Já o presidente do Clube de Engenharia, Pedro Celestino, também acha que a redução das atividades das refinarias da estatal, que operam abaixo de suas capacidades devido ao aumento das importações, contraria a operação verticalizada da Petrobras. Segundo ele, atual política de preços dos combustíveis contraria os interesses nacionais, na medida em que estimula o aumento das importações e do déficit estrutural da balança comercial e deveria passar por uma discussão mais ampla sobre o papel da estatal.

"A Petrobras não é uma empresa privada comum. Ela é uma empresa de capital misto, não foi criada para atender somente o interesse dos acionistas".

Para Celestino, uma solução para a política de preços da companhia estaria num meio termo entre os atuais reajustes diários e o congelamento de preços. "O ideal seria voltarmos a trabalhar com tendências. Por exemplo, se ao longo de seis meses a tendência foi de alta, elevam-se os preços. Não estamos defendendo que a Petrobras deva absorver os custos, mas o mercado e as pessoas precisam de estabilidade", defende.

Segundo Celestino, ao trabalhar sempre com a paridade internacional, a Petrobras perde o caráter de proteção dos preços dos derivados. "Numa empresa integrada de energia, quando o preço do barril do petróleo cai, a

petroleira consegue se proteger com as margens no refino, por exemplo. Mas se a companhia trabalha apenas como repassadora dos preços internacionais, perde esse mecanismo".

## **Agronegócio dá sinais de retomada, mas o risco de faltar alimentos permanece**

**Valor Econômico - 30/05/2018**

Apesar do desbloqueio de algumas estradas e da gradual retomada da distribuição de combustíveis, que permitiram um tímido reaquecimento das atividades em alguns segmentos, o agronegócio ainda sofre com a greve dos caminhoneiros, e o abastecimento de alimentos básicos segue comprometido. As áreas mais prejudicadas são as de carnes de frango e suína, lácteos e hortifrúti, mas todas as cadeias produtivas ontem calculavam perdas e informavam que a recuperação não se dará de uma hora para outra. E a mais nova ameaça, se a situação não se normalizar rapidamente, é faltar arroz e feijão no prato dos brasileiros.

Nos três segmentos nos quais a situação é mais crítica, a Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA) estimou que os prejuízos alcançaram R\$ 6,6 bilhões até segunda-feira, o oitavo dia de greves. É difícil diferenciar prejuízo de vendas adiadas, mas o fato é que o cenário ontem permanecia crítico e o escoamento de produtos no mercado doméstico ou em direção aos portos caminhava a passos de tartaruga.

Conforme empacotadoras de arroz e feijão, não havia mais matéria-prima à disposição para beneficiamento e a oferta interna já estava limitada aos estoques do varejo. Mesmo que a paralisação dos caminhoneiros acabe de vez nesta quarta-feira, são necessários ao menos 12 dias para tratar e beneficiar os grãos, como lembrou Lázaro Moreto, CEO da Broto Legal.

Segundo ele, no nono dia de greve cerca de 300 carretas com arroz e feijão entregues por produtores ficaram paradas nas estradas do país e não conseguiram chegar às unidades de produção da empresa. Outros 50 caminhões com 6 mil toneladas de arroz e 1,5 mil toneladas de feijão já ensacados saíram na segunda-feira passada (dia 21) e não chegaram aos centros de distribuição e aos varejistas. As vendas da companhia caíram quase 50% neste mês.

Também houve mais notícias de falta de carne bovina em açougues e supermercados do país. Na área, os abates diminuíram consideravelmente nos últimos dias, e a Associação Brasileira de Frigoríficos (Abrafrigo) calculou que o segmento deixou de movimentar R\$ 4,5 bilhões desde a semana passada, incluindo vendas no país e exportações.

A despeito dos problemas, a situação dos frigoríficos de carne bovina é menos grave que a das indústrias de carnes de frango e suína. O boi pode esperar mais tempo no pasto. Aves e suínos, porém, dependem da ração. Além disso,

as atividades dos frigoríficos de carne bovina não foram paralisadas totalmente, disse uma fonte, já que o transporte de cargas foi mantido em algumas regiões desde o início das manifestações, embora em ritmo mais lento.

De acordo com a Associação Brasileira dos Produtores de Pintos de Corte (Apinco), por causa da crise a oferta doméstica de carne de frango ficará comprometida em julho. A entidade informou que cerca de 25 milhões de ovos são incubados por mês para que sejam produzidos 1 milhão de toneladas de carne de frango. A interrupção do fluxo nas rodovias, porém, impediu a chegada da maior parte dos ovos férteis.

"A oferta de carne de frango cairá drasticamente", alertou a Apinco. Na avaliação do vice-presidente de mercados da Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA), Ricardo Santin, o preço da carne de frango poderá aumentar de 30% a 45% no país devido à redução da oferta. Mais de 70 milhões de aves já morreram.

Nessa frente, porém, também houve um alento: a catarinense Aurora, primeira agroindústria de carnes a paralisar totalmente seus frigoríficos por causa da greve, informou que retomará gradualmente suas operações - a central de cooperativas é o terceiro maior "player" de carnes de frango e suína do país.

Embora algumas estradas tenham sido desbloqueadas em Estados produtores de leite, as dificuldades dos laticínios para captar a matéria-prima persistiam, segundo Laércio Barbosa, presidente da Associação Brasileira da Indústria de Lácteos Longa Vida (ABLV). Ele estimou que deverá demorar de 30 a 60 dias para que a cadeia produtiva de lácteos volte ao normal. Além da falta de insumos para a indústria, a própria oferta de leite será afetada, uma vez que a produção de leite "tende a cair um pouco", segundo Valter Galan, analista da MilkPoint. Isso porque os produtores tiveram que reduzir a alimentação das vacas.

Maior na captação de leite no Brasil, a Nestlé informou que retomou a coleta de matéria-prima em algumas regiões, entre elas as de Minas Gerais. Apesar disso, afirmou, por meio de nota, que "ainda enfrenta dificuldades" na operação. A empresa teve de paralisar algumas fábricas no país por causa da greve dos caminhoneiros.

Nas grandes centrais de abastecimento de hortifrútis do país, o cenário permanecia difícil. O entreposto da estatal Ceagesp em São Paulo, o maior do país, voltou a registrar apenas 10% de seu movimento normal e diversos itens continuavam em falta, como alface, mamão, melão e batata. Os preços em geral continuaram subindo.

João Dornellas, presidente executivo da Associação Brasileira das Indústrias da Alimentação (Abia), disse que a estimativa é de que serão necessárias pelo menos três semanas para normalizar toda a cadeia de abastecimento de alimentos no país.

Segundo a Aprosoja Brasil, entidade que representa produtores do grão, 400 mil toneladas por dia não estavam sendo exportadas até ontem por causa da greve. Em Mato Grosso, caminhoneiros ainda bloqueiam o escoamento em 21 municípios, segundo tradings. Conforme essas empresas, na tarde de ontem nenhuma carreta conseguiu sair do CentroOeste para os terminais fluviais de transbordo de Miritituba, no Pará, com destino ao exterior.

Apesar do desbloqueio de estradas na região da Cooxupé, no sul de Minas Gerais, a cooperativa também continuava sem conseguir transportar café aos portos para exportação ontem. Segundo Carlos Alberto Paulino, presidente da cooperativa, ainda havia temor por parte dos transportadores de não conseguir chegar até os portos. O dirigente estima que a Cooxupé deixou de embarcar ao exterior entre 100 mil e 150 mil sacas de café nesses dias de greve. Nesta época do ano (entressafra do café), a Cooxupé costuma embarcar cerca de 400 mil sacas mensais.

Para evitar multas por não conseguir realizar os embarques, a Cooxupé comunicou os importadores que o atraso foi provocado por motivo de força maior, possibilidade prevista em contratos de exportação.

## **Sem insumos, siderúrgicas cortam atividade em altosfornos**

**Valor Econômico - 30/05/2018**

A greve de caminhoneiros impediu o abastecimento de insumos da siderurgia e já causa o abafamento de pelo menos 11 altos-fornos pelo país, informa o Instituto Aço Brasil. A parada também atingiu 10 aciarias e 15 laminações, segundo o presidente da entidade, Marco Polo de Mello Lopes.

Ao Valor, Lopes contou que o fornecimento especialmente de carvão vegetal, sucata e calcário ficou comprometido. Por isso, os fornos que funcionam com esse combustível foram os mais afetados. Além disso, o grande problema está concentrado em Minas Gerais, onde há maior foco de rodovias obstruídas.

Segundo uma fonte próxima à Usiminas, a falta de cal em Ipatinga (MG) é crítica. A empresa não comenta a greve. Outra fonte informou que a Vallourec Soluções Tubulares do Brasil teve de abafar um alto-forno em Jeceaba (MG).

O levantamento do Aço Brasil ainda não está concluído. Ou seja, o número de operações comprometidas pode ser ainda maior. "O número é extremamente representativo do setor no Brasil e mostra que o impacto da greve é enorme", disse Lopes. "Essa parada vem em um momento no qual, depois de se recuperarem no primeiro trimestre, as vendas de aço já deram uma arrefecida em abril, e ainda há o fechamento do mercado americano por Donald Trump."

A greve de caminhoneiros no país já gerou perdas de faturamento estimadas em pelo menos US\$ 1,2 bilhão ao segmento de produtos químicos de uso industrial, que fatura cerca de US\$ 4,8 bilhões por mês, segundo a Associação

Brasileira da Indústria Química (Abiquim). Esse valor, calculado até ontem à noite, não leva em conta a elevação dos custos decorrentes de horas extras, que já é de 5% em algumas empresas.

Conforme a entidade, se o impacto for extrapolado para toda a indústria química, incluindo portanto os segmentos de uso final (tintas, cosméticos, farmacêuticos, fertilizantes, fibras sintéticas, sabões e detergentes), o prejuízo sobe a US\$ 2,5 bilhões em uma semana.

A Braskem reduziu a carga em suas unidades industriais em todo o país. "A empresa avalia diariamente a situação e tomará as medidas necessárias para garantir a segurança das unidades e da cadeia produtiva", disse a empresa, em nota.

Segundo a Abiquim, nas centrais petroquímicas, as matérias-primas que chegam por dutos não estão sofrendo impacto da greve e as unidades de primeira geração poderiam operar normalmente, em tese.

O escoamento da produção e a limitação física para estoques também afetam as operações. O segmento deverá perder algo em torno de 25% do faturamento líquido mensal de maio, calcula a Abiquim.

A Cocrisa - terceira maior fabricante de revestimentos cerâmicos do país - avalia que, se o seu abastecimento de insumos não for normalizado até o dia 31, será necessário interromper a totalidade de sua produção. A empresa já vem reduzindo sua produção.

Segundo o vice-presidente comercial, Paulo Benetton, o total de caminhões que circulam nas unidades da Cocrisa é de 170 60 levam matérias-primas à empresa, 90 saem com produtos acabados e 20 fazem o transporte interno. Ontem os caminhões não estavam circulando.

As construtoras começam a sentir redução do desabastecimento ocorrido nos últimos dias, em decorrência da greve dos caminhoneiros. Até ontem, boa parte das obras estavam suspensas pela falta, principalmente, de concreto, mas houve quem informasse também dificuldades para receber aço longo, areia e blocos.

A incorporadora Cury espera que o fornecimento das obras volte ao normal hoje no Rio. A Tecnisa continua suas duas obras paradas em São Paulo devido ao desabastecimento de insumos. A MRV Engenharia - maior incorporadora do país até ontem não havia sentido diferença do abastecimento das obras hoje em relação a segunda-feira.

A greve gerou perda de faturamento de R\$ 1,6 bilhão à indústria farmacêutica, estima o Sindicato da Indústria de Produtos Farmacêuticos no Estado de São Paulo (Sindusfarma). Houve interrupções em linhas de produção por falta de material de embalagem e de uniformes esterilizados e áreas de armazenagem ficaram lotadas, sem espaço para abrigar novos lotes de produção.



As empresas de papel e celulose acreditam que as atividades serão retomadas com a volta do transporte de insumos por caminhões.

Para o Conselho de Turismo da FecomercioSP, caso o abastecimento de combustível não volte ao normal até amanhã, feriado de Corpus Christi, o segmento de turismo da cidade de São Paulo pode perder até R\$ 104 milhões em faturamento. A perda envolve os setores de hotelaria; agências de turismo; excursões; planejamento e organização de feiras, festas e congressos; entre outras.

## **Governo reduzirá incentivos em vez de elevar imposto, diz Guardia**

**Valor Econômico - 30/05/2018**

O governo optará por redução de incentivos fiscais e não por aumento de impostos para compensar os novos subsídios dados ao óleo diesel, segundo o ministro da Fazenda, Eduardo Guardia. Ele preferiu não especular quais setores da economia são candidatos à perda de benefícios e se comprometeu a anunciar a lista completa de reduções "tão logo" fosse aprovado o projeto de reoneração da folha pelo Senado, o que ocorreu ontem à noite, mas ressaltou que a medida é insuficiente para pagar essa conta.

Dizendo ter sido mal compreendido por declarações feitas na véspera, o ministro descartou ontem a criação de novos impostos ou a alta das alíquotas de tributos existentes. "Não vamos comprometer a situação fiscal do governo. A solução tem que caber no orçamento", afirmou Guardia, em depoimento de três horas e meia à Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) do Senado.

As novas afirmações do ministro foram interpretadas como um recuo após críticas do presidente da Câmara dos Deputados, Rodrigo Maia (DEM-RJ), que o chamou de "irresponsável" pela defesa do aumento dos impostos como compensação. "Não tem a menor chance", retrucou Maia.

Dos R\$ 0,46 por litro de queda no preço do óleo diesel, conforme explicou aos senadores, apenas R\$ 0,16 são provenientes da eliminação de PIS/Cofins e da Cide sobre o combustível. Os outros R\$ 0,30 por litro são uma "subvenção econômica" que precisará ser assumida pelo Tesouro Nacional. A Lei de Responsabilidade Fiscal, segundo ele, exige compensação equivalente por meio de três possibilidades: novos impostos, aumento de alíquotas e redução de incentivos.

"Não faremos aumento de impostos. Vamos optar por redução dos incentivos fiscais", ressaltou Guardia, que foi cobrado por senadores da oposição e até da base aliada. Parlamentares do PT e do PCdoB sugeriram, como alternativa, elevação da cobrança de Contribuição Social sobre Lucro Líquido (CSLL) para os bancos e o fim do Repetro. Também defenderam, com o apoio de governistas, a absorção pela Petrobras de parte da baixa no valor do diesel.

O ministro da Fazenda defendeu a autonomia da Petrobras na política de preços dos combustíveis e descartou estender os subsídios para a gasolina ou para o gás de cozinha. "Não temos espaço fiscal para isso", disse. Ele tratou de minimizar ainda o impacto da greve dos caminhoneiros no PIB e na inflação deste ano. Se o movimento estiver arrefecendo, como disse que parece ser o caso, os reflexos serão pequenos.

Na Câmara, várias autoridades foram à comissão geral convocada pelos deputados para debater a alta dos combustíveis. O diretor-geral da Agência Nacional do Petróleo (ANP), Décio Oddone, afirmou que a realidade tarifária é importante para a competitividade, mas que isso não significa repassar automaticamente as oscilações para os consumidores.

"Realidade tarifária não significa transferência automática de volatilidade de preços para o consumidor. Pode ser usado o sistema tributário para fazer os ajustes necessários", afirmou Oddone. "Além disso, o sistema tributário pode ser ajustado, especialmente o ICMS, com objetivo até de diminuir a evasão fiscal."

O secretário de petróleo e gás do Ministério de Minas e Energia, João Vicente Vieira, disse que a política de preços livres resultou no êxito dos leilões do petróleo e numa série de investimentos no setor. Para ele, o controle de preços representaria um desastre.

"Você vê o que está acontecendo com a ação da Petrobras, em meros dois dias, pelo simples fato de o governo colocar controle no preço na bomba, atendendo às reivindicações [dos caminhoneiros], teve queda da ação de mais de 30%", afirmou João Vicente. Para ele, houve uma soma de circunstâncias negativas, com aumento das cotações do petróleo e desvalorização do real, que podem ser revertidas mais adiante. "Essa tempestade perfeita que a gente viveu não necessariamente vai se perpetuar ou vai continuar a existir", completou.

Assessor especial da Fazenda, o economista Marcos Mendes argumentou que o valor da gasolina e do diesel no país está abaixo do padrão internacional, que a tributação também é inferior à de outras economias e que o protesto dos caminhoneiros ocorre porque eles não conseguem repassar seus custos para o frete, devido ao excesso de oferta de veículos de carga.

"Não cabe dizer que o diesel é excessivamente caro no Brasil, não cabe dizer que houve política tresloucada de reajuste. Também não é adequado dizer que a tributação é alta. Uma pesquisa da OCDE com 36 países mostrou que o Brasil é o 32º colocado na lista de quem mais tributa combustíveis", disse Mendes na Câmara. Para ele o excesso de oferta provém de uma política adotada entre 2009 e 2015, quando houve aumento de 700% no volume financiado pelo BNDES para a compra de caminhões. A frota cresceu 217% entre 2005 e 2011.

O representante da Fazenda destacou, porém, que a medida de alívio nos preços do diesel precisa ser temporária para não prejudicar a economia no longo prazo. Para atender à demanda dos caminhoneiros, o governo gastará o equivalente a um terço do Bolsa Família e mais que o orçamento anual do Ministério da Ciência e Tecnologia. "Nosso apelo é para que tenhamos políticas temporárias", concluiu Mendes.

## **Confaz rejeita alteração de regra de preço para ICMS** **Valor Econômico - 30/05/2018**

O Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz) rejeitou a proposta de antecipar a revisão da tabela de preços para efeito de cálculo do ICMS, que permitiria uma redução adicional e mais rápida nos preços dos combustíveis após as medidas adotadas pelo governo federal, apurou o Valor. A reunião do conselho ontem foi virtual.

As regras do Confaz - composto por secretários e pelo Ministério da Fazenda - determinam que, para a decisão ser aprovada seria necessário unanimidade, embora na semana passada o ministro Eduardo Guardia tenha falado em quórum majoritário, o que não ocorreu.

No total, 13 Estados votaram contra a proposta que previa também que, a partir da revisão antecipada, a tabela seria atualizada mensalmente, e não em bases quinzenais. Foram eles: Acre, Amazonas, Bahia, Ceará, Goiás, Mato Grosso, Minas Gerais, Pará, Paraíba, Piauí, Rio Grande do Norte, Rondônia e Sergipe.

A proposta foi apresentada ainda quando estava na mesa o primeiro acordo com os caminhoneiros. Com a continuidade do movimento, o acerto foi ampliado no último domingo, com a promessa de redução de R\$ 0,46 no preço do litro do diesel. No fim de semana, governadores do Nordeste, junto com o de Minas Gerais, divulgaram carta aberta na qual já demonstravam indisposição com a ideia, que, na prática, implicaria redução de receitas para eles. "Consideramos absolutamente inaceitável a tentativa do governo federal de transferir para os Estados a responsabilidade pela solução de uma crise que foi provocada pela União", dizia o texto, que fez também duros ataques à política de preços da Petrobras.

Na visão da Fazenda e de outras alas do governo federal, os Estados se beneficiaram com a alta do petróleo e do dólar, que elevaram os preços dos combustíveis. Diferentemente dos tributos federais, o ICMS sobre combustíveis é cobrado por meio de uma alíquota "ad valorem", ou seja, definida em porcentagem do preço. Se o valor na bomba aumenta, a arrecadação sobe e acentua a alta dos preços. O entendimento no governo federal era que os Estados poderiam ceder um pouco para acelerar a chegada e ampliar a queda de preços do diesel na bomba.

Segundo avaliação feita em reunião do ex-governador Geraldo Alckmin com a bancada do PSDB no Senado, os Estados estão entre os que mais ganharam com o aumento dos preços nos últimos dias, algo em torno de R\$ 1,4 bilhão.

A equipe econômica ainda considera propor uma rediscussão da forma de cobrança do ICMS, saindo da alíquota percentual para uma tarifa nominal ("ad rem"), como são a Cide e o PIS/Cofins. A zeragem da Cide, aliás, irritou os governadores, que recebiam parte de seus recursos.

A reunião de Alckmin com os senadores teve a participação de Adriano Pires, especialista em energia. Pires defendeu o regime de flexibilização dos preços dos combustíveis, tese com a qual concordaram os presentes em geral. Os candidatos a governador como Antônio Anastasia (MG) mostraram preocupação com a questão da mudança de impostos. O ICMS é o tributo de maior incidência sobre os combustíveis, ao qual todos recorrem em crises, como recentemente fez o Rio. Não por acaso se diz no Planalto que o "silêncio dos governadores, na crise dos caminhoneiros, é ensurdecedor".

## **Senado aprova reoneração da folha para 28 setores**

### **Valor Econômico - 30/05/2018**

O Senado aprovou na noite de ontem o projeto de lei que reonera a folha de pagamento para 28 setores de um total de 58 beneficiados pela política de desoneração instituída no governo Dilma Rousseff. A reoneração é vista pelo Palácio do Planalto como parte da solução encontrada para permitir uma baixa de R\$ 0,46 no litro do diesel, prometida aos caminhoneiros em greve.

A votação, em regime de urgência, ocorreu depois de um acordo entre o presidente Michel Temer e o presidente do Senado, Eunício Oliveira (MDB-CE).

Para que o texto fosse aprovado sem mudanças em relação ao que veio da Câmara, Temer se comprometeu a vetar a emenda, incluída no texto dos deputados, que zera a cobrança do PIS/Cofins sobre o diesel - o que, segundo o governo, geraria um impacto de R\$ 13,5 bilhões ao Tesouro. Caso os senadores modificassem o projeto, ele teria que retornar à Câmara, atrasando a solução para a crise.

O governo também já sinalizou aos senadores que não pretende manter a desoneração para todos os setores que foram preservados. Quantos e quais setores serão reonerados é algo que ainda está sob análise no Palácio do Planalto.

A ideia inicial da Receita Federal era manter apenas seis setores: transporte coletivo de passageiros rodoviário, ferroviário e metroferroviário; construção civil e de obras de infraestrutura; e empresa jornalística e de radiofusão.

Antes da votação, Eunício disse que seu objetivo ao facilitar a aprovação do projeto era "acalmar o Brasil". Eunício afirmou que a única pré-condição para que o Senado votasse o PLC 52/2018, da desoneração, foi que Temer mantivesse o acordo firmado com os caminhoneiros de baixar o preço do combustível na bomba em R\$ 0,46.

Líder do MDB no Senado, Simone Tebet (MS) manifestou apoio ao projeto, desde que houvesse o veto prometido por Temer. "Precisamos desarmar essa bomba na certeza de que o governo vai vetar [a isenção do PIS/Cofins] e achar uma nova fonte de receita", disse ela.

O líder do governo no Senado, Romero Jucá (MDB-RR), reiterou que o presidente Temer vetará a isenção de PIS/Cofins sobre o diesel. Ele disse que a emenda é "toda errada" e "inconstitucional".

E, diante de pronunciamentos de opositores como Lindbergh Farias (PT-RJ), que punham em dúvida a palavra do presidente sobre vetos, lembrou que a emenda foi apresentada pelo deputado Orlando Silva (PCdoB-SP).

"A emenda é inconstitucional. Ela tira dinheiro do PIS/Cofins, não foi colocado impacto [da isenção no Orçamento], não é o melhor caminho para se buscar [uma solução para a crise]", afirmou. "Existem desonerações e outros caminhos que farão com que o prejuízo não seja tão grande quanto tirar recursos da saúde e da Previdência [uma das aplicações do PIS/Cofins]. O governo vai procurar outros caminhos."

Segundo Jucá, esses "outros caminhos" que permitirão uma redução no preço do diesel serão explicitados em um decreto presidencial, a ser firmado após a votação no Senado. Ele não soube dizer se o governo baixará, em vez de isentar, a incidência do PIS/Cofins sobre o diesel, como vem sendo cogitado.

Pela proposta aprovada, a política de desoneração da folha instituída pelo governo Dilma, que permite às empresas pagarem as contribuições previdenciárias com base em um percentual do faturamento, será reduzida à metade dos setores hoje beneficiados, de 58 para 28, e acabará a partir de janeiro de 2021. O texto não mexeu nas alíquotas atuais.

Os setores que permanecerão na política de desoneração até 31 de dezembro de 2021 são: empresas de transporte rodoviário, ferroviário e metroviário de passageiros (todas na alíquota de 2%), de construção civil e de obras de infraestrutura (ambas na alíquota de 4,5%), jornalísticas e de radiodifusão sonora e de sons e imagens (1,5%), tecnologia da informação e comunicação (4,5%), "call center" (3%), projeto de circuitos integrados (4,5%), couro (2,5%), calçado (1,5%), confecção/vestuário (2,5%), Empresas Estratégicas de Defesa (EED) (2,5%), fabricante de ônibus e de carroceria de ônibus (1,5% para ônibus e de 2,5% para carroceria), máquinas e equipamentos industriais (2,5%), móveis (2,5%), transporte rodoviário de cargas (1,5%), indústria ferroviária (2,5%), fabricantes de equipamentos médicos e odontológicos (2,5%), fabricantes de compressores (2,5%), transporte aéreo de carga e de passageiros regular (1,5%), serviços auxiliares ao transporte aéreo de carga e de passageiros regular (1,5%), proteína animal (1%), têxtil (2,5%), empresas editoriais (1,5%), de manutenção de aeronaves (2,5%), de construção e reparação naval (2,5%) e comércio varejista de calçados e artigos de viagem, enquadrado na Classe CNAE 4782-2 (2,5%).

## **China e Brasil querem mais países no banco dos Brics**

### **Valor Econômico - 30/05/2018**

A Índia tornou-se o principal freio ao plano de expansão a novos sócios no Novo Banco de Desenvolvimento (NDB), o banco dos Brics, conforme o Valor apurou. Na outra direção, a China e Brasil querem atrair mais países para começar a tornar a instituição um real "player" global.

Essa era a principal decisão esperada para a reunião anual do board de governadores do NDB, formado por ministros de finanças e presidentes de bancos centrais, encerrada ontem em Xangai. Daria, na prática, o sinal verde para iniciar contatos formais com potenciais novos sócios.

No entanto, a Índia ampliou o impasse ao não querer nem entrar em discussões sobre critérios para admitir novos membros. A posição da Rússia é conhecida, rejeitando a entrada de países que lhe impuseram sanções econômicas. Mas Moscou sinaliza certa flexibilidade nos últimos tempos, que daria acesso a países ricos sem medidas de punição à economia russa.

Os indianos não explicitam as razões de sua posição. Uma avaliação é que um motivo seja o receio de enfrentar maior concorrência na captação de empréstimos do banco. A Índia é o país que mais recebeu crédito do NDB até agora, com 34% do total, comparado a 12% para o Brasil, 7% para a África do Sul e 23% para a China.

A Índia é apontada como o emergente que hoje mais absorve créditos de bancos multilaterais. "Isso também ajuda a explicar seu crescimento econômico de 9%", diz um observador. Na segunda, o banco do Brics aprovou financiamento de US\$ 350 milhões para um projeto de construção e renovação de 4 mil quilômetros de estradas no estado de Bihar.

O freio de Nova Delhi poderia se explicar também por problemas persistentes na relação Índia-China. Os indianos contestam o plano da China de expansão do Grupo do Brics a outros emergentes.

Ocorre que o Brasil também é contra ampliação do Brics. Mas a favor de novos sócios no banco, para reduzir o custo do capital e haver mais crédito para projetos de desenvolvimento sustentável.

De toda maneira, o plano em discussão deixa os cinco sócios - Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul - com o controle do banco com 55% do capital. Os outros 45% poderiam ser divididos entre países que podem obter empréstimos e os que não podem. Nesse segundo caso, são cogitados países como Noruega, Coreia do Sul, Cingapura e Luxemburgo.

Em pronunciamentos em sessão aberta da reunião anual, a Rússia e a Índia não mencionaram o plano de expansão do banco. Já o ministro de Finanças da China, Liu Kun, deixou claro que Pequim quer fortalecer o NDB, incluindo outros países de todas as regiões.

O Brasil, por meio do secretário de Assuntos Internacionais do Ministério da Fazenda, Marcelo Estevão, também destacou que "será importante expandir o (número de) membros do banco, baseado no critério focando num mix equilibrado e diverso de diferentes níveis de desenvolvimento e tamanho e de diferentes regiões". Para o Brasil, "abrir o capital do banco a novos países membros é uma prioridade para assegurar maior internacionalização e maior integração do banco na economia global".

Para a Confederação Nacional da Indústria (CNI), é da maior importância a entrada de países da América do Sul no NDB, para projetos binacionais e reforço da integração regional.

A África do Sul, mesmo aparentemente preocupada com o pouco volume de financiamentos para sua economia, espera que a expansão do banco a novos sócios seja destravada na cúpula do Brics em julho, em Joanesburgo, o que lhe daria um sucesso diplomático.

Pode ocorrer de a lista de potenciais novos sócios ser aprovada na cúpula do Brics no Brasil no ano que vem. O desafio, portanto, é grande para o banco implementar sua estratégia definida em 2017, para em 2021 ter novos membros na instituição.

Nessa estratégia de cinco anos restam dúvidas também sobre como o NDB irá definir, medir, monitorar e incentivar os investimentos em infraestrutura sustentável; e como irá engajar com os diversos atores envolvidos e diretamente afetados pelo processo de desenvolvimento, avalia a professora Karin Costa Vazquez da O.P. Jindal Global University, da Índia.

Para ela, operacionalmente, responder essas questões também será importante para reduzir os custos de transação dos projetos, aumentar a transparência do banco e obter boa classificação de crédito. Um estudo conduzido por pesquisadores dos Brics, liderado por Karen, afirma que uma definição para "infraestrutura sustentável" e um framework para avaliar a sustentabilidade dos projetos do NDB dariam ao Banco as ferramentas necessárias para articular plenamente seu mandato.

"O NDB deve expandir a abordagem 'do no harm' (fazer nenhum mal), tradicionalmente adotada pelos bancos multilaterais de desenvolvimento, para incorporar uma abordagem 'transformadora' em relação ao desenvolvimento", diz ela.

## **Impacto negativo da greve no PIB é de R\$ 30,5 bi, diz 4E**

**Valor Econômico - 30/05/2018**

A greve dos caminhoneiros terá um impacto negativo de 0,45 ponto percentual sobre o PIB, ou cerca de R\$ 30,5 bilhões, nas estimativas da 4E Consultoria. Os cálculos levam em conta dez dias de paralisação, supondo que a partir de quinta-feira desta semana o quadro começará a se normalizar, diz o economista Juan Jensen, sócio da 4E.

Considerado isoladamente, o efeito é suficiente para a consultoria reduzir a projeção de crescimento deste ano de 1,9% para 1,45%. Mas Jensen explica que a 4E vai esperar o resultado do PIB do primeiro trimestre, a ser divulgado hoje, para fazer a revisão do número para 2018. Para ele, a economia cresceu nos primeiros três meses do ano 0,4% em relação aos três anteriores, feito o ajuste sazonal.

"A paralisação dos caminhoneiros torna a recuperação ainda mais tênue, com impactos não somente no segundo trimestre, mas também no ano, dado que parte da produção e dos serviços não produzidos e não comercializados durante esses dias serão perdidos", diz Jensen.

A estimativa foi feita pela análise dos diversos setores do PIB, avaliando o impacto não recuperável em cada um dos segmentos. "Em alguns setores, as perdas são proporcionalmente maiores, sobretudo em parte da cadeia alimentar e de serviços. Em outros, como bens duráveis, apesar da redução de produção nestes dias, o impacto no ano será bem menor, dada a recuperação da produção nas semanas a frente", afirma o economista da 4E.

Com base em diferentes premissas de perda de produção para os diversos setores da economia, a 4E chegou a um impacto de 0,45 ponto percentual sobre o PIB, equivalente a aproximadamente R\$ 30,5 bilhões. "Se as manifestações seguirem para além de quarta-feira desta semana, o impacto vai subir", observa Jensen. "A cada dia o impacto econômico não recuperável é estimado em torno de R\$ 3 bilhões."

A projeção atual da consultoria para o segundo trimestre é de uma expansão de 0,9% em relação ao primeiro, na série livre de influências sazonais. Dado o efeito da paralisação dos caminhoneiros neste mês, o número sofrerá uma redução significativa, segundo Jensen. "A 4E, que já estava na ponta mais pessimista do mercado em relação ao ritmo de recuperação, projetando 1,9% de expansão para o PIB de 2018 desde meados do ano passado, terá que reduzir a projeção deste ano, pois o resultado final será certamente ainda mais fraco."

O Santander, por sua vez, já revisou a sua projeção para o crescimento no segundo trimestre e para o ano. O banco reduziu a estimativa para o período de



abril a junho de 0,8% para 0,2% em relação ao três meses anteriores. Segundo Rodolfo Margato, economista do Santander, a mudança refletiu basicamente os efeitos diretos e indiretos da greve dos caminhoneiros. Ele diz que a estimativa considera o impacto dos oito dias de paralisações, mas que a extensão da greve pode colocar um viés de baixa na previsão. "Nossa projeção considera uma perda ainda muito concentrada no setor agropecuário, mas com impacto negativo nas cadeias industriais. Foi um esforço de estimar as perdas."

O Santander também revisou sua projeção para o PIB deste ano. Neste caso, além dos impactos da greve, a revisão considera indicadores decepcionantes da atividade neste início de ano. Margato diz que a intenção era rever o cenário do PIB de alta de 3,2% para avanço de 2,7%. Com o impacto adicional da greve dos caminhoneiros, a projeção foi para 2%.

"Fizemos um esforço para avaliar os impactos da greve na atividade, nas contas fiscais, no cenário de inflação. No caso da atividade, o impacto será também na confiança dos agentes, dos empresários, dos consumidores", afirma ele.

## **Maio traz perdas generalizadas e recomendação é privilegiar caixa**

**Valor Econômico - 30/05/2018**

Maio foi um desastre para a maioria das aplicações financeiras. De investimentos de maior risco à renda fixa, o revés não poupou ninguém. À surpresa com a manutenção do juro pelo Banco Central (BC) seguiu-se a greve dos caminhoneiros, um baque para as ações da Petrobras e para os ativos brasileiros em geral, num momento em que a cena externa já se mostrava menos favorável para os emergentes. O aumento da percepção de risco levou os estrategistas de investimentos e gestores a adotar uma postura mais pé atrás nas suas recomendações de alocação. Posições em caixa rodando aos magros 6,5% da Selic se tornaram mais recorrentes, e com peso relevante na carteira.

Na dianteira, mais uma vez, ficou o dólar, com valorização de 6,7% no mês até o dia 29, com 12,8% acumulados no ano, e o ouro, com 5,8% no mês e 15,3% desde janeiro. O Ibovespa teve seus ganhos de 2018 praticamente anulados pela má performance de maio, com desvalorização de 11,7%.

No Tesouro Direto, os títulos indexados à inflação com vencimento em 2045 perdiam 11,6% no mês, enquanto os papéis prefixados com resgate em 2025 caíam 7,4% até o dia 29. Um tombo e tanto para ativos que costumam ser o porto seguro do aplicador. Vale lembrar que esses são efeitos da atualização dos papéis a preços de mercado, mas quem leva esses títulos até o vencimento tem assegurada a taxa contratada na data da compra.

No Santander, metade do patrimônio dos investidores do private banking com perfil balanceado está em papéis pósfixados, diz Gustavo Schwartzmann, superintendente executivo da área. "Melhor caixa a 6,5% do que perder dinheiro. Por causa do juro tão baixo, às vezes [o dinheiro] queima a mão das pessoas", diz. De acordo com o executivo, o mercado havia montado uma posição grande a favor de uma queda da Selic, e agora o que se vê é o desmonte generalizado. "Isso dá oportunidades para alocar e é o que a gente vem fazendo, mas lentamente."

Conforme cita, a instituição segue com uma exposição leve no risco bolsa, mas já começa a fazer algum posicionamento em Notas do Tesouro Nacional série B (NTN-B) após as taxas voltarem a bater os 5,5%. No mercado de ações, a instituição já tinha reduzido a exposição desde que o Ibovespa bateu os 86 mil pontos em fevereiro, e a indicação para compor a carteira com uma parcela de dólar, feita em março - quando a moeda estava na casa dos R\$ 3,25 -, já foi revertida, a fim de embolsar os ganhos, após a escalada até os R\$ 3,70.

"A deterioração veio muito mais rápida do que a gente imaginava e obviamente o 'trigger' do câmbio era o cenário externo, a alta de juros lá fora, mas o movimento se acentuou com a diferenciação maior da economia dos Estados Unidos em relação a outras, atingindo muito emergente com fundamento mais fraco, principalmente Argentina e Turquia."

Para o especialista, a corrida pelo dólar no Brasil acabou se acelerando após o BC sinalizar queda do juro e na reunião do Comitê de Política Monetária (Copom) adotar a postura mais conservadora de manter a taxa. A crise do desabastecimento provocada pela greve dos caminhoneiros e a discussão sobre os preços de combustíveis que colocou a Petrobras no olho do furacão arremataram a piora na percepção geral de risco.

Com o jogo político incerto, sem que um candidato de centro tenha decolado após a prisão do ex-presidente Lula, a Tag Investimentos reduziu as posições em opções de maior risco entre março e abril. E foi mais longe: criou um fundo anticrise para acomodar uma pequena parcela do patrimônio de seus investidores, conta o gestor de portfólio Marco Bismarchi.

"A gente estava num nível 'muito otimista' e deslocou para 'otimista', com a visão de que seria um cenário mais difícil por causa das eleições, com mais preocupação em relação à volatilidade, daí o fundo de proteção", diz. Com a carteira composta de opções de dólar e uma parcela vendida (apostando na baixa) em Ibovespa, a estratégia, com valorização de 20% em dois meses, se provou acertada, cita.

Na área de grandes fortunas do Itaú, a única posição com um peso maior hoje é em bolsa americana, com indicação neutra para todos os outros ativos que compõem a parcela em risco Brasil, diz Nicholas McCarthy, chefe global de investimentos do Itaú Private Bank.

Desde o começo do ano, a instituição já vinha reduzindo as posições locais para se proteger dos efeitos da normalização monetária nos EUA num primeiro momento, com Japão e Europa na sequência - correções que atrapalham o crescimento no mundo. No Brasil, a projeção de expansão que chegou a ser de 3% caiu para 2,7% e depois foi revisada para 2% no banco, o que afeta o desempenho das empresas e as estimativas para o PIB em 2019. "A gente optou por reduzir a recomendação de alocação em bolsa e hoje, olhando para frente, continua neutro em tudo."

McCarthy acrescenta que a greve dos caminhoneiros atrapalha a visão de atividade de curto prazo ao mesmo tempo que traz mais inflação por conta do desabastecimento e falta de insumos para a produção. Mas se a crise não se prolongar, os preços tendem a voltar a ceder e as companhias retomam algum ritmo. "Ainda estamos construtivos num horizonte de 12 a 18 meses, o Brasil pode ter uma recuperação, mas talvez menor do que achávamos."

Hoje, entre 20% e 25% do patrimônio dos investidores alocado em Brasil está em juros nominais mais curtos e juros reais com vencimentos intermediários. Há uma parcela de cerca de 35% em multimercados, que podem capturar mais rapidamente mudanças de cenário ao longo do tempo. Na carteira local não há recomendação para dólar, com tal exposição restrita a ativos mantidos no exterior.

"Num horizonte maior de tempo, a tendência é o real se apreciar. Talvez nos próximos cinco meses seja difícil porque esse é um movimento de apreciação do dólar mundialmente e no Brasil ainda tem eleições."

No nível da taxa de câmbio atual, Schwartzmann, do Santander, entende que a assimetria piorou, com as chances de acomodação ou valorização parecidas. Ele cita que a baixa recente do real colocou a moeda brasileira no mesmo nível do fim de 2015 em relação a uma cesta de divisas emergentes, quando se exclui Argentina e Turquia.

Dos fatores que fariam o executivo recomendar bolsa ainda estão a Selic baixa, mas a atividade econômica vem surpreendendo negativamente, o que recomenda uma posição mais cautelosa. "O mercado foi por muito tempo resiliente, suportado pela depreciação do câmbio e por movimento global de commodities, que seguraram Petrobras e Vale. Mas nos últimos dias o câmbio se tornou mais errático, agravado pela deterioração rápida de Petrobras. Não há pressa para aumentar a alocação, porque os próximos meses serão muito voláteis."

## **Juro futuro bate máxima em 12 meses**

### **Valor Econômico - 30/05/2018**

Mesmo num dia de recuperação da bolsa e sinal relativamente ameno do câmbio, o mercado de juros não encontrou alívio. Pelo contrário, a terça-feira teve mais uma sessão de disparada das taxas de longo prazo, num claro sinal da deterioração do ambiente de negócios.

Durante a manhã, os juros futuros até se ajustaram em baixa. Mas o respiro teve vida curta e as taxas de longo prazo logo renovaram as máximas em 12 meses. O contrato de juros DI para janeiro de 2027 terminou o dia em alta de 24 pontos-base, a 11,610%, o que não era visto desde 23 de maio de 2017.

A leitura é que, em algum momento, as taxas até poderiam devolver parte dessa piora, mas sem vislumbrar os patamares anteriores à crise dos combustíveis. Os juros mais longos já acumulam avanço de 70 pontos-base nas últimas nove sessões. A dinâmica negativa do mercado se justifica pela sequência de surpresas adversas - locais e externas - que o mercado tem enfrentado. "A cada dia aparece um ponto diferente de preocupação e não oferece muito alívio ao mercado", diz o operador Matheus Gallina, da Quantitas.

A crise dos combustíveis deve deixar uma herança negativa para a confiança. E o quadro é agravado pela proximidade das eleições, já que os candidatos reformistas ainda patinam nas pesquisas.

"O fim da greve, quando ele chegar, não vai apagar a fragilidade do governo", diz um gestor. Agora, a luta do Planalto é sobreviver "de mãos atadas" até o fim do mandato sob o risco de ser "chantageado" por diversos setores. "Não vai dar para aprovar nada e, com as concessões aos grevistas, só aumenta a responsabilidade para o próximo governo."

A preocupação com os efeitos da greve já chega aos ouvidos dos dirigentes do Banco Central (BC). Em eventos com economistas no Rio e em São Paulo, o diretor de política econômica do BC, Carlos Viana, se deparou com perspectivas mais negativas para a atividade, além de preocupações com a situação fiscal e eleitoral. Alguns analistas até comentaram que o crescimento do PIB pode ficar em 1% em 2018, bem longe das projeções de 3% ou mais no começo do ano.

Em geral, a leitura é que a recuperação ficará na casa de 2% neste ano, enquanto 2019 ainda é uma incógnita. De acordo com um participante do evento, a principal mensagem dos economistas ao BC é que tudo dependerá da eleição.

"Voltou a preocupação com risco fiscal e eleitoral", disse outro interlocutor, ao destacar que, desde o último encontro em março, diminuiu a confiança na chegada de um presidente reformista.

Por outro lado, a expectativa de juros baixos nos próximos meses não foi colocada em dúvida no evento. "A crise contagia a confiança, mas a visão é que o efeito na inflação é pontual", diz um dos participantes.

De toda a maneira, a piora do ambiente de negócios é evidente. Na segunda operação extraordinária da semana, o Tesouro fez a compra integral de 750 mil títulos públicos com rendimento prefixado, as NTN-Fs. "Fica a impressão de

que a demanda no leilão não foi totalmente atendida e, por isso, as taxas dos DIs voltaram a subir", diz o operador de uma corretora. Não se descarta, assim, que o Tesouro tenha de elevar sua oferta hoje, quando conclui a programação de ofertas da semana.

## **MP do frete será alvo de estudos, afirma Cade**

### **Valor Econômico - 30/05/2018**

A medida provisória que estabelece valor mínimo para o frete não agradou ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), que prepara um estudo técnico sobre ela. A afirmação é do presidente da autoridade antitruste, Alexandre Barreto, que participou ontem de debate no plenário da Câmara dos Deputados sobre o alto preço dos combustíveis. A própria greve dos caminhoneiros é alvo de investigação pelo Cade, que também realizou uma sessão extraordinária e autorizou a Petrobras, Ipiranga e Raízen a compartilharem suas infraestruturas logísticas para regularizar a venda de combustível o mais rápido possível.

"Todo e qualquer tentativa de controle de preços é vista com muita restrição pelo Cade. Muito embora possam produzir resultado benéfico a curto prazo, a longo prazo tem resultados funestos", disse ele logo após o evento. A MP com o preço mínimo do frete é uma das demandas dos caminhoneiros em greve e foi acatada pelo presidente Michel Temer.

Apesar da discordância, a autarquia é citada pelo governo quando questionado sobre como garantir o repasse do subsídio ao diesel até o preço cobrado ao consumidor final. Questionado sobre isso, Barreto respondeu que não é competência do Cade monitorar o preço do combustível, mas que a autarquia está estudando uma maneira de identificar paralelismo de preços e possíveis coordenações a partir de dados da Agência Nacional do Petróleo (ANP) e da Receita Federal.

A própria greve dos caminhoneiros é alvo de investigação pelo Cade, que instaurou dois procedimentos preparatórios para averiguar a existência de um possível locaute no movimento. Barreto informou o processo ainda está em fase inicial.

"Não há prazo, mas procuramos fazer no menor tempo possível", avaliou. Segundo ele, o procedimento ainda está na fase de notificar os suspeitos, que têm 15 dias para apresentarem sua defesa. Ao todo, 14 entidades e empresas estão sob investigação, além de uma dezena de pessoas físicas. Entre os citados estão a Confederação Nacional dos Transportes (CNT) e a Associação Brasileira dos Caminhoneiros (Abcam).

Caso o Cade verifique que há provas suficientes de um movimento organizado, será aberto um inquérito, que pode levar a multas sobre o faturamento, proibição de contratar com o poder público e até na dissolução da empresa. As consequências da greve no abastecimento de combustível pelo país também

passaram pela autoridade antitruste, que convocou uma sessão extraordinária para discutir a questão.

## **Desemprego recua a 12,9% em abril, aponta IBGE** **O Globo - 30/05/2018**

O mercado de trabalho permanece ancorado em empregos sem carteira, mas teve leve melhora no trimestre encerrado em abril. Depois de dois anos de queda, o número de pessoas empregadas voltou a crescer, e o de desempregados caiu, após três anos seguidos de alta, sempre considerando o mesmo período de anos anteriores. Assim, a taxa de desemprego, medida pela Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (Pnad) Contínua, do IBGE, ficou em 12,9%, contra 13,6% em igual período de 2017. Analistas ouvidos pela Bloomberg projetavam taxa de 13%.

O número de desempregados caiu para 13,4 milhões, ante 14 milhões um ano atrás. Nessa comparação, no entanto, o emprego com carteira já cai há cinco anos seguidos. Foram 32,7 milhões, queda de 1,7% tanto em relação ao trimestre anterior quanto frente a igual período de 2017.

Já os trabalhadores sem carteira de trabalho foram 10,9 milhões de pessoas, estável frente ao trimestre anterior e alta de 6,3% em relação ao mesmo período de 2017 (mais 647 mil pessoas). A categoria dos trabalhadores por conta própria, estimada em 23 milhões de pessoas, teve alta de 3,4% (mais 747 mil pessoas) em relação ao mesmo trimestre do ano passado.

Thiago Xavier, economista da Tendências Consultoria Integrada, observa que o crescimento da ocupação está desacelerando e mais pessoas estão indo para a inatividade, por conta da economia que patina e desestimula a procura ou tira as esperanças de conseguir uma vaga:

— O grupo de ocupados segue crescendo todos os meses, mas essa alta é menor a cada mês. O mesmo ocorre com a força de trabalho, que cresce, mas cada vez menos. Isso significa que tem mais pessoas fora do mercado, o que ajuda a aliviar a taxa.

A população ocupada foi estimada em 90,7 milhões no trimestre encerrado em abril. Em relação ao mesmo período do ano anterior, quando havia 89,2 milhões de pessoas ocupadas, houve alta de 1,5 milhão de trabalhadores nesse grupo.

Já Tiago Barreira, economista e consultor do Ibre/FGV, diz que os dados mostram uma retomada da tendência de melhora, ainda que gradual:

— Voltamos à normalidade para um período de saída de recessão.

# **A origem e os efeitos da crise que parou o país**

## **O Globo - 30/05/2018**

### **1 Por que a greve começou?**

Em junho do ano passado, a Petrobras mudou sua política de preços para os combustíveis e passou a fazer ajustes quase diários nos valores cobrados nas refinarias pelo diesel e a gasolina. Durante muitos anos, esses preços foram represados para evitar uma alta da inflação, causando prejuízo à estatal. A mudança na política de preços coincidiu com uma forte alta do dólar e do petróleo no mercado internacional. Além disso, em julho do ano passado, o governo aumentou a alíquota do PIS/Confins sobre os combustíveis, para elevar sua arrecadação. A alíquota subiu para R\$ 0,21 por litro do diesel. Com isso, nos últimos 12 meses, o litro do diesel ficou 12,5% mais caro nas bombas. O aumento do preço do diesel foi o estopim para a insatisfação do setor, que vinha sofrendo também com uma frustração do crescimento econômico. O setor de transporte tinha sido beneficiado com juros subsidiados do BNDES. Transportadores autônomos e empresas conseguiram renovar e aumentar a frota. Mas o crescimento esperado não veio. Ao contrário, o Brasil viveu a mais longa recessão de sua história e uma das mais intensas. Com muita oferta de transporte de carga e economia andando para trás, não havia espaço para aumentar os fretes e repassar o custo do diesel, com agravante de haver trabalhadores endividados com a renovação da frota.

### **2 Qual é a participação dos caminhões no transporte de carga?**

Os caminhões transportam dois terços das cargas no Brasil. Sem contar o minério de ferro e o petróleo cru, a parcela sobe para mais de 90%. Mas a infraestrutura rodoviária é precária. O país tem 211 mil quilômetros de rodovias pavimentadas. Nos Estados Unidos, são 4,3 milhões, e na China, 4 milhões. Um caminhão no Brasil consegue rodar, em média, cerca de 4.400 quilômetros por mês por causa das condições da estrada, segundo o Instituto de Logística e Supply Chain (Ilos). É o equivalente a cinco quilômetros por hora, a mesma velocidade de uma pessoa andando. Isso impacta a eficiência das transportadoras e a renda dos caminhoneiros. Como o setor é muito pulverizado, com várias empresas menores e autônomos sendo contratados por grupos maiores, muitos motoristas acabam aceitando um frete baixo para poder rodar.

### **3 Quem são os responsáveis pela paralisação?**

Inicialmente, os responsáveis pelo movimento que começou no último dia 21 foram caminhoneiros autônomos que realizaram bloqueios em rodovias estaduais e federais pelo país. O grupo compreende 30% dos caminhoneiros em operação. Após os primeiros bloqueios, motoristas contratados por transportadoras também aderiram às paralisações, aumentando a escala dos

protestos. Houve relatos ainda de apoio aos manifestantes, com fornecimento de alimentação aos grevistas, por exemplo, e serviços como banheiro químico, por parte das empresas de transporte. O Palácio do Planalto apontou indícios de que houve leniência dos empregadores e levantou a hipótese de que a greve poderia ter sido coordenada ou incentivada por empresários. Até o momento, no entanto, não houve evidência da responsabilidade de empresas. Se confirmada, a prática, chamada de locaute, configura crime. Apesar de alguns sindicatos terem assumido a liderança das negociações com o governo federal e o de São Paulo, não existe uma liderança nacional ou estadual que, de fato, represente todos os interesses dos caminhoneiros. As orientações para quem está nas ruas são passadas por meio de grupos de WhatsApp.

#### **4 Por que os acordos fechados com o governo não foram cumpridos?**

Três motivos ajudam a explicar a dificuldade para o cumprimento dos acordos fechados com o governo. O principal deles é a ausência de uma liderança capaz de mobilizar ou desmobilizar todos os bloqueios. Como não há uma hierarquia no movimento, os representantes que fazem a negociação com o poder público, embora respeitados por boa parte dos caminhoneiros, não têm legitimidade sobre toda a categoria. Logo após o anúncio feito pelo presidente Michel Temer na noite de domingo, motoristas discutiam por meio de aplicativos se deveriam ou não deixar os bloqueios: alguns defendiam que o movimento é forte o suficiente para alcançar objetivos como a queda de Michel Temer, ou outros benefícios ao cidadão comum, como a redução do preço da gasolina. O segundo motivo que impede a saída total dos caminhoneiros é a experiência da greve de 2015, quando os trabalhadores do setor também pararam por alguns dias e conseguiram o compromisso do governo em sete itens que levaram à pauta. Eles dizem que, passados 60 dias, as medidas não foram cumpridas. Por fim, as fake news também têm peso importante na manutenção da paralisação dos caminhoneiros: nos grupos de WhatsApp, muitos boatos correram nos últimos dias, confundindo os caminhoneiros. Esse é o meio que eles usam para se mobilizarem e manter os bloqueios ativos. Numa categoria muito horizontal, os líderes surgiam a cada bloqueio, criando mais exigências, como a publicação do acordo no Diário Oficial, dificultando o fim do movimento. Além disso, caminhoneiros dispostos a voltar ao trabalho também estão enfrentando ameaças e agressões e temem retaliação. Entidades do setor confirmam que infiltrados impedem que os grevistas abandonem o movimento.

#### **5 Por que o governo cedeu?**

O governo cedeu às pressões dos caminhoneiros e entregou tudo o que foi pedido pela categoria porque demorou a entender a dimensão do movimento. Embora tenha sido alertado nas semanas anteriores de que havia risco de paralisação, o Palácio do Planalto foi surpreendido pela adesão, que foi crescendo ao longo da semana e criando uma crise que não foi antecipada pelo núcleo do presidente da República. O Planalto só chamou os líderes da greve para negociar depois de três dias de paralisação e pediu uma trégua que não foi aceita. Segundo interlocutores do governo, o Planalto, então, começou



a tentar debelar a crise entregando ao grupo as principais reivindicações. Isso também não resolveu, e, no fim de semana, a avaliação foi que qualquer acordo era melhor do que deixar a situação continuar e o desabastecimento e a paralisia da economia piorarem.

## **6 Qual é a conta da crise?**

Há perdas generalizadas em diferentes setores econômicos. A paralisação tem deixado o varejo sem estoques, as indústrias sem insumos para produzir, e os empregados não conseguem chegar ao trabalho. De acordo com a Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA), o prejuízo já chegou a R\$ 3 bilhões, com todas as unidades de produção e 235 mil trabalhadores parados. Já foram perdidos 70 milhões de frangos e quase 30 milhões de suínos. A Associação Brasileira da Indústria Têxtil (Abit) estima perdas de R\$ 1,9 bilhão com 70% das empresas paradas. A Câmara Brasileira da Indústria da Construção acredita que os prejuízos cheguem a R\$ 2,4 bilhões, com 40% das atividades paradas. Houve problemas para entrega de medicamentos nas farmácias e nos hospitais e falta de insumos para a indústria farmacêutica. Além disso, como a produção não era escoada, a capacidade de armazenagem das fábricas se esgotou. Em nove dias de greve, o setor já acumula prejuízo de R\$ 1,6 bilhão. A indústria automobilística está desde quinta-feira passada com suas unidades fabris paralisadas. A Confederação Nacional do Comércio (CNC) estima perdas de, pelo menos R\$ 3,1 bilhões, com a queda do movimento no varejo e a falta de estoques. No Estado do Rio, a Federação das Indústrias (Firjan) calcula que a paralisação causará perda de R\$ 77 milhões no Produto Interno Bruto (PIB) da indústria de transformação. Segundo o SindRio, o prejuízo do setor de bares e restaurantes, nos oito primeiros dias de greve, é de R\$ 20 milhões, com queda de aproximadamente 40% no movimento. No estado, o prejuízo chega a R\$ 34 milhões. Segundo a Associação Brasileira de Empresas Aéreas (Abear), 270 voos foram cancelados e a perda estimada foi de R\$ 50 milhões por dia. Sem contar com os milhões de litros de leite que tiveram de ser jogados fora.

## **7 E quem vai pagar pela paralisação e pelo acordo fechado pelo governo?**

Contribuintes e consumidores vão pagar essa conta. Os contribuintes, porque a solução encontrada pelo governo para atender ao pleito dos grevistas inclui subsídios ao preço do diesel e outras medidas com impacto fiscal, como o fim da Cide, contribuição que incide sobre os combustíveis. Só os subsídios para manter o preço do diesel mais baixo terão impacto anual estimado em 0,4% do Produto Interno Bruto (PIB, conjunto de bens e serviços produzidos pelo país), ou R\$ 23 bilhões, segundo cálculos do Itaú Unibanco, levando em conta que a cotação do dólar e do petróleo permaneçam no atual patamar. Esse custo, no entanto, pode ser maior, caso haja elevação desses preços. Os fretes também ficarão mais caros. O governo aceitou uma tabela com preço

A paralisação dos caminhoneiros provocou perdas em todos os setores da economia e mudou a rotina dos brasileiros. Segundo cálculos do economista da FGV Claudio Considera, o país deve ter perdido R\$ 10 bilhões diários com a greve. O déficit fiscal do governo deve subir para R\$ 150 bilhões, e a

normalidade total pode demorar até dois meses, principalmente na produção de carnes. Quem vai pagar a conta é a sociedade, com mais impostos e preços maiores mínimo do serviço, encarecimento que será repassado para todos os produtos transportados no Brasil, limitando a concorrência. Além disso, de imediato, os consumidores sentirão preços mais altos nas feiras e nos supermercados quando o abastecimento for restabelecido. Houve perdas significativas na produção agropecuária, sobretudo no setor de frango e laticínios. A oferta menor dos produto tende a elevar os preços.

## **8 Qual o impacto no PIB?**

O setor de transporte pesa de 4,4% do Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro, o que representa R\$ 290 bilhões anualmente, mas a perda para a economia brasileira não para aí. Como houve reflexo generalizado, todos os setores perderam. Segundo Claudio Considera, pesquisador associado e coordenador do Núcleo de Contas Nacionais da Fundação Getulio Vargas (FGV), a perda com dez dias de greve chegará a R\$ 100 bilhões. — A indústria parou sem insumos, prejudicou o abate e alimentação de gado, suínos e aves. Nos serviços, parou o transporte e o comércio está deixando de vender. Calculei que todas as atividades perderam 50% da produção, o que provocou uma perda de R\$ 10 bilhões por dia de greve. Sem contar os serviços prestados a famílias. As pessoas deixaram de ir ao dentista, ao médico, a diarista não conseguiu chegar ao trabalho — afirmou Considera. Além disso, há um impacto na confiança das famílias, dos empresários e investidores, principalmente estrangeiros. Sergio Vale, economista-chefe da MB Associados, revisou a expectativa de crescimento do PIB este ano de 2,5% para 1,9%: — Além do efeito de curto prazo da greve, há o rescaldo que terá até o fim do ano pelo aumento da incerteza. A confiança deve cair e afetar em cheio o consumo e o investimento. Com um segundo semestre turbulento por causa da eleição e do cenário externo cada vez mais difícil, fica mais complicado conseguir crescer acima de 2% este ano. O próximo presidente terá muita dificuldade para governar com toda essa turbulência. Já começará imensamente impopular por tudo que será preciso fazer de reformas. Ou não optar por reformas e levar o país para a crise de novo. Por causa das concessões aos caminhoneiros, o déficit fiscal do governo deve crescer. Pelos cálculos do Itaú Unibanco, o déficit primário (antes do pagamento dos juros da dívida) será de R\$ 150 bilhões, acima dos R\$ 140 bilhões que projetava anteriormente.

## **9 E na Petrobras?**

A Petrobras já começou com uma perda de R\$ 350 milhões ao reduzir o preço do diesel em 10% e mantê-lo por 15 dias. Mas os danos à imagem da estatal, que já foi muito usada politicamente, principalmente para conter preços, com temor da volta da interferência política foram maiores. O valor de mercado da Petrobras que era de R\$ 368 bilhões, no dia 18 de maio, antes da greve, caiu para R\$ 242 bilhões anteontem, com queda de 34,25% nos preços das ações. Ontem, os papéis subiram 12%, não o suficiente para compensar as perdas anteriores. Outro questão é o programa de venda de refinarias da Petrobras no plano de desinvestimento da estatal para reduzir o endividamento total, que

está atualmente em US\$ 102,6 bilhões. A incerteza quanto à política de preços no país poderia afastar investidores.

## **10 Qual o nível de organização dos pedidos de “fora Temer” e por intervenção militar?**

Assim como na população em geral, o presidente Temer tem baixa aprovação da categoria, e, desde segunda-feira, o coro de “fora Temer” começou a crescer entre os caminhoneiros, mas não há qualquer evidência de uma liderança única centralizando esse clamor. Os pedidos por intervenção militar encontram mais acolhida entre os caminhoneiros. Há faixas nas ruas com pedido de intervenção desde o início dos protestos. O presidenciável Jair Bolsonaro (PSL) conta com a simpatia de parte do movimento. No início, ele apoiou os grevistas, mas, nos últimos dias, deixou claro que é a favor do fim da paralisação. O ator Alexandre Frota, do partido de Bolsonaro, é presença constante em reuniões com os caminhoneiros da Rodovia Régis Bittencourt, em São Paulo. Um áudio da militante Carla Zambelli, também do PSL, foi compartilhado nos grupos de caminhoneiros.

## **11 Qual é o apoio da população?**

Uma pesquisa da Ideia BigData, feita no último fim de semana, mostra que a maioria da população (55%) desaprova a paralisação dos caminhoneiros. Por outro lado, as ações do governo Michel Temer para tentar dar fim à greve são desaprovadas por 95% dos entrevistados. A pesquisa ouviu 2.004 pessoas por telefone e mostra ainda forte rejeição (66%) à política de preços da Petrobras. O Ideia BigData perguntou aos entrevistados se eles aprovam o subsídio ao preço do diesel. Para 58% dos entrevistados, o subsídio deveria ser aplicado; 42% desaprovam a medida. Das 0h de domingo às 15h de sexta-feira, a greve dos caminhoneiros alcançou 3,4 milhões de menções no Twitter, segundo pesquisa da Diretoria de Análise de Políticas Públicas (DAPP) da Fundação Getúlio Vargas. Todos os principais núcleos de debate, da direita à esquerda, consideram válidas as queixas dos grevistas e pouco reclamam sobre os efeitos colaterais. Apesar de o impacto da greve ser maior nos centros urbanos, nas redes sociais ela tem recebido apoio, como mostrou levantamento do Torabit, revelado pelo colunista do GLOBO Lauro Jardim. Após analisar mais de 130 mil comentários, a plataforma de monitoramento digital concluiu que 53% deles eram favoráveis aos protestos.

## **12 Quanto tempo pode levar para voltar ao normal depois do fim da greve?**

O tempo varia de acordo com a atividade. Na distribuição de combustível, a expectativa é que os postos de gasolina voltem a funcionar normalmente até o fim de semana no Rio de Janeiro e após dez dias no restante do país. Já o abastecimento de carnes, aves e suínos pode demorar até dois meses a ser normalizado. Verduras, legumes e frutas, com tempo de colheita menor, devem voltar logo às prateleiras, assim que as estradas sejam totalmente desbloqueadas. As escolas e universidades devem voltar ao normal na próxima

segunda-feira. A frota total de ônibus, que tem prioridade no abastecimento, deve voltar a circular normalmente até o fim da semana.

### **13 Quais serviços foram afetados até agora?**

Praticamente todos os serviços foram afetados pela paralisação dos caminhoneiros. Postos de gasolina fecharam, e as famílias tiveram dificuldade para comprar gás de botijão. Aeroportos cancelaram voos, escolas e universidades pararam e só devem voltar a funcionar na próxima semana, transporte público de ônibus teve a frota reduzida em até 60% em alguns locais, como o Rio de Janeiro. A Justiça também parou, e os hospitais suspenderam cirurgias eletivas e mantiveram apenas o atendimento de emergência, mercados e feiras também deixaram de funcionar.

### **14 Quantos bloqueios, totais e parciais, ainda existem?**

No fim da tarde, a Polícia Rodoviária Federal (PRF) anunciou que ainda existem 616 pontos de concentração de motoristas. Ao longo do dia, o governo chegou a dizer que não existiam mais bloqueios nas estradas, mas acabou recuando. Segundo a PRF, manifestantes bloqueiam as pistas da BR-070, na divisa entre o Distrito Federal e Goiás. Também foram fechadas duas outras vias, uma em Minas Gerais e outra no Ceará. Caminhoneiros que tentam abandonar a greve estão sendo alvo de agressões e de retaliação.

### **15 Por que o Brasil é tão dependente das estradas?**

Houve um conjunto de erros — históricos e recentes — que impediram que outros modais, como ferrovias e hidrovias, sejam usados no transporte de carga no Brasil. Apenas 32% das mercadorias no país circulam por trem ou embarcação. Falta de planejamento de longo prazo, baixo investimento público no setor, bem como modelos de concessão que despertam pouco interesse na iniciativa privada para investir em outros modais explicam essa dependência. Foi uma opção política histórica do Brasil pelas rodovias, desde o governo de Juscelino Kubitschek, nos anos 1950. Isso acabou criando um ambiente para o desenvolvimento de negócios que orbitam em torno do modelo, desde fábricas de veículos e autopeças a postos de gasolina.

## **Criticado na Câmara, ministro nega que vai aumentar imposto para cobrir isenção do diesel**

**O Globo - 30/05/2018**

Um dia após afirmar que o aumento de impostos seria uma alternativa para cobrir as reduções nos tributos sobre o diesel, o ministro da Fazenda, Eduardo Guardia, afirmou que essa compensação será feita apenas por redução de isenções fiscais. A declaração foi dada depois da forte reação do presidente da Câmara, Rodrigo Maia, que disse ontem cedo que não colocaria em votação qualquer medida de aumento de impostos.

— Não vai ter (aumento), porque isso aqui é uma democracia, e ele (Guardia) não manda no Congresso Nacional. O que ele fez foi muito irresponsável. Ele vem falando de aumento de imposto. O movimento todo tem de fundo a questão de não ter aumento de imposto, e ele fala o contrário. Ele sabe muito bem que, no Congresso, não haverá aumento de impostos. Enquanto eu for presidente da Câmara, não vai ter nenhum aumento de imposto — afirmou Maia.

Colocado contra a parede, Guardia disse que, apesar de a lei prever o aumento de alíquotas como uma alternativa, essa não é a intenção do governo:

— Uma coisa é o que diz a lei. A LRF (Lei de Responsabilidade Fiscal) determina que qualquer diminuição de impostos implica necessidade de compensação mediante aumento de alíquota, aumento de impostos ou redução de incentivos fiscais. O que o governo fará para compensar é a redução de incentivos fiscais. Em nenhum momento o governo trabalha com aumento de impostos.

O ministro lembrou que as receitas provenientes da reoneração da folha de pagamentos não são suficientes para cobrir a redução de impostos que o governo propôs para o diesel. Por isso, serão necessárias medidas extras. Ele não chegou a citar exemplos, mas alguns setores já reagiram. A Associação de Comércio Exterior (AEB) divulgou nota na qual criticou a possibilidade de o governo acabar com o Reintegra (um crédito que é dado aos exportadores).

No fim do dia, Maia tentou amenizar a situação:

— O Guardia é um grande quadro técnico. Quando ele estava para ser escolhido, defendi muito o nome dele. De manhã eu fiz uma crítica mais dura, porque acho que, no momento atual, você falar em aumento de impostos podia esquentar novamente um clima que já está um pouco mais calmo.

## **Senado aprova reoneração da folha** **O Globo - 30/05/2018**

Em sessão marcada por ataques pesados entre oposição e base governista, o Senado aprovou ontem, por unanimidade, o projeto que reonera a folha de pagamento de 28 setores da economia. O texto foi mantido como saiu da Câmara, onde os deputados zeraram a alíquota do PIS/Cofins sobre o diesel até dezembro. Essa desoneração resulta numa renúncia fiscal de R\$ 12 bilhões. Por isso, o presidente Michel Temer já anunciou que vai vetar a emenda ao texto.

A desoneração da folha foi concedida para 56 setores. Desse total, 28 passarão a ser reonerados imediatamente. A partir de janeiro de 2021, no entanto, todos serão reonerados. Isso foi um pedido do governo para poder reequilibrar as finanças públicas.

Em entrevista, Temer afirmou ontem que, para atender a reivindicações dos caminhoneiros, o governo “espremeu” os recursos do caixa, sem afetar a Petrobras. E disse que não há mais qualquer margem de negociação com a categoria. O governo se comprometeu a fazer uma redução de R\$ 0,46 por litro do diesel. Desse total, R\$ 0,16 virão da redução de impostos (zerar a Cide e diminuir R\$ 0,11 o PIS/Cofins). Outros R\$ 0,30 serão subsidiados dentro do Orçamento. No entanto, para poder cobrir uma parte dessa conta, era preciso aprovar a reoneração.

— Nesse momento fizemos o que foi possível, esprememos todos os recursos governamentais para atender aos caminhoneiros em reivindicações legítimas e para não prejudicar a Petrobras — afirmou e Temer.

O líder do governo, Romero Jucá (MDB-RR), disse que a emenda aprovada na Câmara é inconstitucional porque não indicava as fontes de receita para cobrir a redução do PIS/Cofins e que seria necessário cortar recursos da saúde, educação e previdência para fechar a conta.

— O presidente vai vetar a emenda do deputado Orlando Silva, do PCdoB, que tirava dinheiro dos PIS/Cofins para investimento em saúde, educação e Previdência. O governo vai redefinir outras fontes por meio de decreto para cumprir o entendimento do desconto de R\$ 0,46 negociado com os caminhoneiros. Vai realocar recursos para cumprir o acordo e para que o prejuízo não seja tão grande — disse Jucá.

Durante a discussão e o encaminhamento no plenário, houve pesadas críticas ao governo, por não ter dimensionado a tempo a gravidade da paralisação dos caminhoneiros. Também houve críticas à política de preços da Petrobras.

— Não vamos votar a favor dessa proposta porque o eixo principal, que é a política de preços da Petrobras, não está em discussão. Não se podem controlar preços e lucros da Petrobras? Porque a Petrobras é uma vaca sagrada dos investidores internacionais e bilionários brasileiros que investem em ações da Petrobras — criticou o líder da minoria, Humberto Costa (PT-PE).

### Confaz mantém ICMS

O Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz) rejeitou a proposta do governo de antecipar uma redução da base cálculo do ICMS sobre o diesel para baratear o produto e reduzir ainda mais o custo do combustível para os caminhoneiros. Treze das 27 unidades da federação rejeitaram os termos sugeridos pelo governo: Acre, Amazonas, Bahia, Ceará, Goiás, Mato Grosso, Minas Gerais, Pará, Paraíba, Piauí, Rio Grande do Norte, Rondônia e Sergipe.

Apesar de o Confaz ter recusado a proposta do governo, três estados diminuíram a base de cálculo do ICMS na tabela de atualizações divulgada ontem no Diário Oficial da União. Mato Grosso do Sul e Paraná em R\$ 0,25 e São Paulo, em R\$ 0,46. Outros 18 mantiveram o valor congelado em relação à última tabela. Rio, Acre, Alagoas, Amazonas, Paraíba e Tocantins subiram a

base sobre a qual é calculada o imposto. No caso do Rio, foi de R\$ 3,60 para R\$ 3,63. Por outro lado, o estado diminuiu de 16% para 12% sua alíquota do imposto.

## **A conta bilionária da crise**

**O Globo - 30/05/2018**

No nono dia de paralisação dos caminhoneiros, indústria, comércio e serviços já contabilizam perdas bilionárias. Algumas cidades começaram a receber mais combustível e alimentos, mas a situação ainda está longe da normalização. Segundo a Polícia Rodoviária Federal, os pontos de concentração de motoristas de caminhão aumentaram de 594 na segunda-feira para 616 na noite de ontem. O governo chegou a informar que não havia mais bloqueios, mas nas o cenário é muito diferente. Lideranças sindicais denunciaram que caminhoneiros que pretendem retornar ao trabalho estão sofrendo ameaças, agressões e temem mais retaliação. Desde o começo da semana, o governo tem afirmado que o movimento foi afetado por infiltrados com motivações políticas.

O presidente Michel Temer afirmou ontem que o governo já “espremeu” todos os recursos para atender às demandas dos caminhoneiros e que não há mais margem para negociação com a categoria.

Apesar dos esforços do setor produtivo, a economia vai demorar a voltar à normalidade, o que terá impacto negativo sobre o PIB do segundo trimestre. O abastecimento de combustíveis levaria até uma semana para voltar ao ritmo habitual. Já a produção de frangos levaria dois meses, e a de suínos, até seis meses.

No Rio, 15% dos postos tinham recebido garodovias solina ontem. Em São Paulo, o quadro era de maior dificuldade. Até a tarde de ontem, apenas 36 postos tinham combustível. As principais distribuidoras vão atuar em conjunto para agilizar o abastecimento. Nos supermercados, os alimentos começam a voltar às gôndolas, mas com preço muito acima do habitual. A Ceasa recebeu 178 caminhões, mas legumes e verduras ainda saíam pelo dobro ou até o triplo do preço.

## **Em três estados, fazendeiros e associações deram suporte a grevistas**

**O Globo - 30/05/2018**

Fazendeiros e associações rurais de pelos menos três estados do país colocaram seus funcionários para “trabalhar e servir” à greve dos caminhoneiros. O GLOBO conversou, sob a condição de manter o anonimato, com produtores e lideranças dissidentes da Confederação da Agricultura e

Pecuária que têm atuado no apoio à greve nos estados de Goiás, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul.

Todos admitem que fazendeiros desses três estados “liberaram” os funcionários para servir churrasco e levar comida para os caminhoneiros, além de terem retirado os trabalhadores do campo e os colocado para conduzir tratores e maquinários em direção a pontos de bloqueio de rodovias, com o objetivo de engrossar o tamanho dos engarrafamentos e fortalecer o “movimento”.

Um fazendeiro e representante de uma associação ruralista do interior de Goiás afirma que, se não fosse o apoio do setor, a greve já teria terminado. O fato é que, segundo ele, os fazendeiros, neste nono dia de greve, estão divididos “ao meio” quanto à continuidade do apoio à paralisação.

— Sinceramente, acho que os produtores estão perdendo a oportunidade de aproveitar a paralisação para colocar algumas de suas pautas. Mas a verdade é que a gente não tem uma federação forte, e o pessoal não reconhece a CNA como sua representante. Então, a maioria dos produtores apoia a greve porque quer intervenção militar.

#### Movimento dividido

No Mato Grosso e no Mato Grosso do Sul, os fazendeiros também estão divididos quanto ao apoio para continuidade da greve. A paralisação também tem gerado prejuízo ao meio rural.

— Quem mexe com coisas muito perecíveis, e até quem mexe com grãos, também está tomando prejuízo. Os insumos não chegam. Então, metade dos produtores já parou de dar comida e churrasco para alimentar os caminhoneiros. Também pararam de colocar trator nas rodovias, porque acreditam que os caminhoneiros já conseguiram suas reivindicações. Quem permanece apoiando é quem quer a intervenção (militar) — afirma o representante de uma associação de fazendeiros de Rondonópolis, no Mato Grosso.

“Satisfeito” com o resultado da greve, ele completa:

— Existe um movimento de fazendeiros para manter e outro para terminar com a greve. O que quer manter faz isso pelo ponto de vista ideológico, pedindo intervenção militar. Produtores foram para as rodovias, levaram seus funcionários para protestar junto com os caminhoneiros. Mas, agora, parte quer o retorno dos caminhoneiros, estão preocupados com a produção.



## **José Velloso: A política de preços da Petrobras está equivocada**

**Correio Braziliense - 30/05/2018**

Em seu nono dia de paralisação, o movimento dos caminhoneiros conseguiu afetar negativamente todos os setores da economia, que contabilizam bilhões em prejuízos. “Temos relatos de nossas associadas de que várias matérias-primas e componentes não estão chegando nas fábricas, além da dificuldade de obter combustíveis e lubrificantes por causa da paralisação dos caminhoneiros”, diz José Velloso, presidente-executivo da Abimaq, associação que reúne as fabricantes de máquinas e equipamentos do país. A entidade realizou uma pesquisa com mais de 250 empresas do setor para saber como elas estavam sendo afetadas pela greve dos caminhoneiros. O resultado é espantoso: 93% das empresas que foram consultadas responderam que estão com problemas de desabastecimento. “Isso é bastante sério. Esperamos que haja um acordo entre os envolvidos e a greve termine logo, para que a indústria volte a produzir como antes”, declarou Velloso. Segundo ele, o maior erro nessa história toda é da Petrobras, e da política de reajuste automático de preços do presidente da estatal, Pedro Parente. Segundo ele, Parente só olhou para os problemas da empresa e para a remuneração de seus acionistas, esquecendo-se de seu maior ativo — os consumidores. Velloso se declara um defensor da Petrobras e do reajuste de preços que remunere a petroleira, mas diz que é preciso trazer previsibilidade para seus clientes. Além disso, considera que variações diárias de preços estão fora da realidade das empresas que atuam em mercados extremamente concorridos. “No mundo real não funciona assim. Sabemos que a Petrobras precisa se recuperar, mas precisamos de previsibilidade para continuar trabalhando”.

### **Qual foi o impacto das paralisações dos caminhoneiros na indústria de máquinas e equipamentos?**

Fizemos uma pesquisa on-line com pouco mais de 250 empresas e descobrimos que 93% do setor foi afetado, com dificuldades no recebimento de insumos de toda a ordem, matérias-primas, componentes e até problemas na entrega de alimentos aos restaurantes que servem alimentação para os funcionários. Cada empresa tentou uma solução que ameniza os problemas à sua maneira.

### **Que soluções?**

Algumas anteciparam o feriado de Corpus Christi, outras negociaram com os funcionários e os sindicatos a antecipação de férias e tem quem já está pensando em demissão. De uma forma geral, o setor está parando, porque não tem matéria-prima para tocar a produção. Outro problema são os artigos que estão prontos, mas a empresa não consegue despachar o produto da fábrica por falta de transporte. Isso começa a atrasar o faturamento.

### **Como a Abimaq avalia o movimento dos caminhoneiros e transportadores?**

Nossa avaliação é que houve um erro da Petrobras. Têm vários setores, inclusive o nosso, que consomem commodities, e há variações de preços. Quando se fala em gasolina e diesel, está se falando de indústria e não de produção mineral. Petróleo é indústria mineral, mas na hora que a Petrobras está transformando em óleo, ela é uma indústria de transformação. O que acontece é que, de uma forma geral, as empresas-clientes não conseguem repassar os aumentos das commodities, porque estão em um mercado com vários concorrentes. Como a empresa vai ficar repassando preço todo dia? A indústria de transformação não tem condições de ficar reajustando preço diariamente, conforme a variação dos insumos, mesmo que seja uma commodity. No mundo real não funciona assim.

### **Mas a Petrobras alega que precisa desses ajustes para não ter perdas.**

Sabemos que a Petrobras tem de se recuperar. Foi um desastre o que o governo e a diretoria anteriores fizeram com a empresa. Precisamos recuperar a Petrobras, porque ela é uma empresa monopolista. Mas sendo dona de um monopólio, ela usou essa musculatura para ficar repassando preços todo o dia. Só que empresas do mundo real não conseguem fazer o mesmo.

### **Mas essa é a nova política de preços adotada pelo presidente da Petrobras, Pedro Parente, como forma de recuperar a companhia e voltar a remunerar seus acionistas.**

Mas é equivocada. Não estou criticando o fato do Pedro Parente estar trabalhando para recuperar a Petrobras, mas sim sua política de reajuste de preços. O problema é ele colocar os aumentos sem previsibilidade. Os clientes da Petrobras, não só os caminhoneiros, mas todos que consomem combustíveis, precisam ter previsibilidade. Discordo que a companhia repasse automaticamente o preço da commodity petróleo para a gasolina e o diesel, porque na planilha de custos da Petrobras tem salários que são em reais e não variam como o petróleo. Além disso, existem os compostos e serviços, que são pagos em reais e que também não variam de acordo com a commodity.

### **Poucos empresários têm sido tão contundentes nas críticas ao repasso automático do reajuste do petróleo.**

Não se justifica o repasse automático do reajuste do petróleo em dólar para os preços dos combustíveis. O Parente deveria repassar o percentual correspondente à commodity que influencia nos custos da Petrobras, e não tudo que está na planilha de custos dele. Essa questão de repassar integralmente os reajustes dos preços o tempo todo não está certa. Até porque deixa o mercado sem previsibilidade. Nenhuma empresa que está em um mercado concorrencial consegue repassar automaticamente aumentos de preços como Parente está fazendo.

### **Então, qual é a saída?**

A Petrobras precisa ter uma política de preços mais adequada ao mercado e não pensar só no resultado da empresa e de seus acionistas. Tem de pensar no resultado da Petrobras, mas tem de pensar também nos seus clientes, que

enfrentam dificuldades para se manter no mercado. Não é só a Petrobras que tem dificuldades. Não podemos resolver os problemas que a administração anterior causou à Petrobras, causando um dano maior para as empresas e para o país.

**O senhor quer dizer que a política de preços da Petrobras só beneficia a ela mesma e seus acionistas, e não a sociedade brasileira?**

Não estou criticando a Petrobras por recompor seus preços. Ela precisa reajustar seus preços. Ela tem de ter lucro, remunerar seu negócio e seus acionistas. A questão é a política de reajuste de preços, que tem de ser mais estável. Por exemplo, agora, em função das paralisações, o governo tomou a medida de reajustar o diesel dentro de 60 dias. É uma decisão que, apesar de atender os caminhoneiros, vai dar maior previsibilidade para o mercado. A palavra-chave é previsibilidade. A Petrobras é monopolista e deveria dar maior previsibilidade para o mercado e, também, rever a sua planilha de custos, porque não é só o petróleo que faz parte dos custos da Petrobras.

**Congelar os reajustes do preço do diesel por 60 dias é a melhor solução para garantir a previsibilidade?**

Para quem consome diesel, sim. Agricultura, caminhões, fornos industriais e todo mundo que consome óleo diesel, todos eles vão dispor de maior previsibilidade. Pelo menos, por enquanto. Mas continua o problema da variação de preços da gasolina. O que eu acho é que todos os derivados de petróleo da Petrobras teriam de ter uma previsibilidade de reajuste para os seus consumidores.

**Parece que a proposta do governo para conter a greve dos caminhoneiros não foi suficiente, porque boa parte deles continua sem trabalhar.**

Eu acho que o governo está fazendo tudo que os caminhoneiros pediram e eles deveriam ter voltado a rodar. Aí, entro naquela tese de que, talvez, não sejam só os caminhoneiros que estão por trás desse movimento, mas não tenho como provar isso. É tudo especulação. Mas voltando à pergunta: acho, sim, que é suficiente e os caminhoneiros têm de voltar a trabalhar. O governo tomou duas decisões que ele próprio não queria ter tomado: o tabelamento de frete e a questão do subsídio aos acionistas da Petrobras, que será pago pela sociedade.

**O sr. considera que o governo fez a parte dele?**

O governo já negociou, já fez a parte dele. Agora é uma questão de polícia, da área de inteligência, da Defesa e do Exército. Eles têm de botar ordem no país. Não acredito que o governo tenha mais espaço para negociar. Acho que ele já cedeu bastante.

**As paralisações devem afetar o resultado do setor neste ano?**

Nós estávamos com uma expectativa de crescer em torno de 8% este ano. No primeiro trimestre, crescemos quase nada. Com esse resultado, mais essas paralisações, vamos reduzir o crescimento para cerca de 5%. Com essa crise dos combustíveis, as fábricas estão há 10 dias sem faturar, ou seja, um terço de um mês sem entrar dinheiro no caixa. Apesar disso tudo, vamos manter

uma previsão de crescimento, mas menor, de 5%, neste ano. Além das vendas não estarem acontecendo, ainda tem essa paralisação dos caminhoneiros, que vem somar negativamente.

### **Qual é a sua expectativa em relação ao novo governo que será eleito neste ano?**

Esperamos que na hora do voto, o brasileiro ponha a mão na consciência e vote da melhor maneira possível.

### **Mas, objetivamente, o que o setor espera do novo governo?**

Reformas, reformas, reformas. Qualquer que seja o vencedor, ou vencedora, não terá vida própria nos primeiros dois anos. Ele, ou ela, será empurrado para as reformas. Reformas da Previdência e Tributária são imperativas. O Brasil não sobrevive mais sem essas duas. Para fazer a reforma tributária, quem estiver na Presidência terá de discutir bastante a questão fiscal, a responsabilidade dos gastos. Passa também pelo pacto federativo.

### **O governo Temer vai deixar que legado para o setor produtivo?**

A reforma trabalhista. Foi fantástica, o melhor legado deste governo. Ajudou muito nosso setor. Acho que foi bom para todo mundo, porque na hora que se faz uma reforma, com a expectativa de aumentar a possibilidade de gerar emprego, está se ajudando o trabalhador.

Mas a geração de emprego prometida ainda está muito abaixo do que se previa. Muito por conta da crise, não por causa da reforma.

## **Temer bate na tecla da retomada econômica** **Correio Braziliense - 30/05/2018**

O presidente Michel Temer tentou minimizar os impactos negativos da greve dos caminhoneiros na economia e buscou dar um tom otimista sobre o país para atrair os investidores. Ele discursou na abertura da segunda edição do Fórum de Investimentos Brasil 2018, ontem, em São Paulo. Mas, enquanto enumerava os avanços de seu governo, reduziu a previsão para o crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) deste ano para algo entre 2% e 2,5%.

“Vamos fechar o ano com mais crescimento econômico. Convenhamos, nós pegamos o país com um PIB de -3,6%. Logo no primeiro ano, tivemos um positivo de 1,1%. Neste ano, se Deus quiser, estaremos entre 2% e 2,5%”, disse o chefe do Executivo para uma plateia bem menor do que aquela que o ouviu em 2017 no mesmo evento.

No início da semana passada, antes de a greve dos caminhoneiros se alastrar e comprometer o abastecimento no Brasil, a equipe econômica anunciou um corte de 3% para 2,5% na previsão de expansão do PIB de 2018 em função da frustração da atividade. Assim, a sinalização é que o próximo relatório bimestral de avaliação de receitas e despesas deve vir com um novo corte nessa projeção.

Aliás, as previsões do mercado estão constantemente sendo reduzidas para algo cada vez mais próximo de 2%. O Itaú Unibanco, por exemplo, anunciou recentemente essa nova estimativa. O economista-chefe da MB Associados, Sergio Vale, informou que a instituição diminuiu de 2,5% para 1,9% a projeção para o PIB deste ano. Ele avisou que, dependendo do quanto essa greve se prolongar, novos cortes virão. Os dados do PIB do primeiro trimestre serão divulgados hoje, e a expectativa de Sergio Vale é de uma alta de 0,5% na comparação com os três meses anteriores.

O ministro do Planejamento, Esteves Colnago, não descartou a possibilidade de redução das previsões do PIB novamente. “A gente vai ter de ver os reflexos desse movimento daqui a uns dois ou três meses e ver quanto foi o impacto na economia. Vamos ter de incorporar isso no próximo relatório e ver o quanto isso afetou na arrecadação”, disse o ministro, após participar do painel “Perspectivas sobre economia brasileira” no fórum ontem. Ele lembrou que ainda existe uma reserva de R\$ 5 bilhões dos R\$ 9,1 bilhões bloqueados no Orçamento deste ano com o objetivo de lidar com a frustração de receita para cumprir a meta fiscal.

Ao citar temas importantes para o debate político das eleições, como reforma da Previdência, simplificação tributária e competitividade da economia, Temer lamentou não ter avançado na mudança do sistema de aposentadorias, mas não minimizou a importância do tema. “Muitas vezes, eu digo que a reforma da Previdência, fundamental para o país, pode ter saído da pauta legislativa, mas não saiu da pauta política para o Brasil. Ninguém chegará ao fim deste ano ou ao ano que vem sem realizar a reforma previdenciária”, pontuou.

Para o presidente, a palavra que marca o seu governo é diálogo. “O diálogo é da própria essência da boa política e da democracia. É, aliás, a sua fortaleza. Quando alguns rejeitam o diálogo e tentam parar o Brasil, nós exercemos a autoridade para preservar a ordem e os direitos da população”, frisou.

## **Baque no agronegócio**

### **Correio Braziliense - 30/05/2018**

Apesar de ainda ser impossível uma conta final sobre os prejuízos causados pela paralisação dos caminhoneiros, o agronegócio é uma das pontas mais frágeis à ação que há 10 dias interrompe a distribuição de matérias-primas e produtos acabados no país.

Levantamento feito pela Agroconsult mapeou o grau de gravidade dos principais produtos da pauta brasileira do agronegócio. As atividades que mais vão sentir os impactos da greve são aquelas ligadas à produção de aves, suínos, boi e leite, além da cana-de-açúcar. Elas foram classificadas pela consultoria como graves.

A primeira safra do milho deverá ser a menos impactada pela greve. Já a segunda safra do milho, a soja, o algodão e a produção de fertilizantes deverão

sofrer impacto moderado. Em uma situação um pouco menos delicada, classificadas como elevadas, estão as atividades do trigo, café e laranja.

Segundo o relatório, o principal efeito da ação dos caminhoneiros na soja é a impossibilidade de entregar a produção nos portos. Como a colheita foi concluída no início de maio, a falta de diesel não impactou na safra. As exportações foram garantidas temporariamente graças à carga que já estava estocada nos portos. Mas a situação pode piorar. Isso porque, segundo a Agroconsult, cerca de 400 mil toneladas terão dificuldades de ser levadas aos navios a cada dia que a greve se prorrogar. Antes da greve, a projeção era de que os embarques em junho e julho ficassem muito próximos do recorde para o período. “Se parte das exportações tiver de ser postergada, aumentará a competição com o milho nos canais logísticos de agosto em diante”, aponta o levantamento.

No caso da primeira safra do milho, como 95% da colheita foi feita e está armazenada, o impacto mais significativo pode ser sentido na Bahia e no Maranhão, onde cerca de 50% da área ainda não foi colhida. Já o plantio da safra 2018/19 no Sul do Brasil começa apenas em agosto, o que reduz bastante o risco de impacto da greve dos últimos dias. Para o milho da segunda safra, ou safrinha, no entanto, se a paralisação durar mais tempo e comprometer tanto a colheita quanto o escoamento, o impacto pode ser mais relevante. Por outro lado, deve haver uma queda na demanda doméstica do grão por conta da morte de aves e suínos, vítimas da falta de alimento.

O algodão deverá começar a ser colhido em junho em Mato Grosso e na Bahia. Caso o abastecimento de diesel continue comprometido, esse início poderá sofrer problemas. Protelar a colheita não chega a ser um problema em termos agrônômicos, mas pode atrapalhar a vida do produtor que tem de cumprir contratos com as trading e as indústrias.

A cana-de-açúcar pode sentir fortemente os efeitos da greve. Isso porque o Centro-Sul está no começo da colheita. Até agora, as usinas moeram de 10% a 15% da cana esperada para a safra. Metade do setor parou as atividades por conta da falta de diesel. Além disso, há problemas para escoar o etanol. Sem poder vender para o mercado interno ou exportar, as usinas poderão ter problemas de caixa. Existe ainda o risco de medidas anunciadas pelo governo para o diesel, com o controle de preços e a redução de tributos, atingir também a gasolina nas refinarias, o que ameaçaria a competitividade do etanol.

O trigo também pode sofrer alto impacto com os protestos. As lavouras estão em fase de plantio. Sem diesel, a área plantada pode ser reduzida. Da mesma forma, o café está sob risco elevado, que pode chegar ao nível grave. A colheita deve começar em breve em Minas Gerais, São Paulo, Paraná e Espírito Santo. Os cafezais estão carregados, e a colheita é feita quase toda de forma manual. Mas sem diesel, o transporte tanto da mão de obra quanto da produção fica comprometido.

Problema semelhante enfrenta a laranja, tanto no transporte mão-de-obra até os pomares quanto para levar a produção até as indústrias. As exportações de suco de laranja já sofrem queda.

Para a Agroconsult, toda a cadeia de proteína animal deve enfrentar dificuldades. O número de animais sacrificados é grande, o que levou à paralisação de 167 unidades de abate e de processamento de carnes. Um dado alarmante é que a recuperação do ciclo de produção pode levar até seis meses para os suínos e quase dois meses para as aves.

## **Fazenda volta atrás em alta de impostos**

**Correio Braziliense - 30/05/2018**

Após sinalizar que o governo aumentaria impostos para cobrir a redução nos tributos sobre o óleo diesel, o ministro da Fazenda, Eduardo Guardia, recuou. Duramente criticado, o ministro disse ontem, na Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) do Senado Federal, que a compensação será feita por meio da redução de isenções fiscais. Ele não antecipou contudo, o que o Executivo fará.

O recuo de Guardia foi uma tentativa de apaziguar os ânimos com o presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ) considerou irresponsável sinalização anterior do ministro de que o governo aumentaria tributos. “Não vai ter aumento de imposto porque isso aqui é uma democracia e ele não manda no Congresso Nacional. Aliás, o que ele fez ontem foi muito irresponsável, num momento em que se está tentando debelar uma crise e colocar o Brasil nos eixos novamente”, disse Maia.

Durante a audiência no Senado, Guardia afirmou que foi mal interpretado. “Uma coisa é o que diz a lei. A Lei de Responsabilidade Fiscal determina que qualquer diminuição de impostos implique necessidade de compensação mediante aumento de alíquota, aumento de impostos ou redução de incentivos fiscais. O que o governo fará para compensar é a redução de incentivos fiscais. Em nenhum momento, o governo trabalha com aumento de impostos”, sustentou.

A proposta de diminuir o PIS e a Cofins e de eliminar a incidência da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (Cide) sobre o diesel derrubará as receitas do governo em R\$ 4 bilhões no ano. A redução das alíquotas permitirá que o combustível fique R\$ 0,16 mais barato por litro. Além disso, o Executivo vai desembolsar mais R\$ 9,5 bilhões para subsidiar o diesel e reduzir o preço em mais R\$ 0,30 por litro, permitindo redução total de R\$ 0,46.

### **Custos**

O ministro da Fazenda ainda alertou que a reoneração da folha de pagamento de 28 setores econômicos não será suficiente para cobrir a redução de

impostos para o diesel. Por isso, serão necessárias medidas extras. Ao ser provocado por um senador sobre o recuo, Guardia negou desgaste com Maia. “Tenho um excelente relacionamento com o presidente Rodrigo. Qualquer coisa que eu queira falar a ele, falarei pessoalmente na nossa interlocução, que é muito frequente e muito boa”, comentou.

Após a sinalização de Guardia, o presidente da Câmara diminuiu as críticas. “A declaração dele vai na linha correta. A sociedade faz uma mobilização grande, que não está restrita aos caminhoneiros, porque não suporta mais pagar impostos”, disse.

Deficit fiscal soma R\$ 5,4 bi no ano

O rombo nas contas públicas federais chegou a R\$ 5,4 bilhões nos quatro primeiros meses do ano, conforme dados divulgados pelo Tesouro Nacional. Apesar do resultado negativo no quadrimestre, o governo acumulou superavit de R\$ 7,2 bilhões em abril. O saldo positivo só não foi maior devido ao desembolso de R\$ 10,7 bilhões para custear precatórios e o cumprimento de sentenças judiciais. A Previdência Social teve deficit de R\$ 12,1 bilhões em abril e de R\$ 61,2 bilhões no ano. Nos últimos 12 meses, o rombo fiscal totalizou R\$ 124,9 bilhões, o equivalente a 1,84% do Produto Interno Bruto (PIB).

## **Comércio perde R\$ 3 bi na paralisação**

### **DCI - 30/05/2018**

As perdas do comércio varejista com a greve dos caminhoneiros já chegam a R\$ 3,1 bilhões. Com esse resultado, a Confederação Nacional do Comércio de Bens, Serviços e Turismo (CNC), diminuiu a previsão de crescimento do setor para o ano de 5,4% para 4,7%.

De acordo com a entidade, com paralisação do transporte rodoviário, que provocou bloqueios em estrada de todo o Brasil, o nível de circulação dos produtos foi reduzido drasticamente, afetando todos os setores do comércio.

Na análise por segmento, a perda nas vendas de combustíveis e lubrificantes foi estimada em R\$ 1,42 bilhão, e a escassez de combustíveis que restringiu a oferta de produtos hortifrutigranjeiros no ramo de hiper, supermercados e minimercados levou esse segmento à perda de R\$ 1,73 bilhão, até o dia 28 de maio.

As seis unidades da Federação, avaliadas pela CNC, correspondem a mais da metade (56%) da receita dos segmentos de combustíveis e lubrificantes e de hiper e supermercados, em nível nacional. E, juntos, os ramos de combustíveis e lubrificantes e de hiper e supermercados respondem por 47% do volume anual de vendas do varejo brasileiro.



De acordo com a CNC, ramo supermercadista deve perder cerca de 4,6% no faturamento mensal, enquanto no segmento de combustíveis as perdas representam 12,7% do faturamento médio mensal nas regiões avaliadas pela entidade.

Na divisão por estado, as perdas dos dois segmentos totalizaram R\$ 1,6 bilhão em São Paulo, R\$ 418,4 milhões em Minas Gerais, R\$ 374,1 milhões no Rio de Janeiro, R\$ 328,3 milhões no Paraná, R\$ 355,4 milhões na Bahia e R\$ 92,5 milhões no Distrito Federal.

Diante de uma crise no abastecimento, Confederação Nacional dos Dirigentes Lojistas (CNDL) pediu que seus associados não façam aumentos abusivos nos preços dos produtos. “Reprovamos qualquer iniciativa dos que queiram se aproveitar da preocupação dos brasileiros com o desabastecimento de itens perecíveis para aumentar o preço de produtos”, disse a entidade, em nota.

Outros nichos

De acordo com dados da Tray, unidade de e-commerce da Locaweb, o segmento registrou queda de 40% no número de pedidos realizados na última semana em comparação às últimas três. O recuo, para eles, é consequência da paralisação de caminhoneiros, que tem gerado atraso nas entregas e desmotivado as compras online.

## **Após críticas, Guardia troca aumento de imposto por redução de incentivos**

### **DCI - 30/05/2018**

O ministro da Fazenda, Eduardo Guardia, disse ontem (29), em audiência pública na Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) do Senado, que "em nenhum momento" o governo trabalha com aumento de impostos para compensar a queda de preços do diesel.

A explicação é um recuo em relação ao que havia dito na véspera, quando citou a medida como uma solução para compensar as perdas fiscais. "O mecanismo que governo adotará será a redução de incentivos fiscais para compensar queda de impostos sobre diesel", explicou.

Na véspera, o ministro afirmou que o governo teria que aumentar impostos ou retirar benefícios tributários para cobrir parte do custo da redução de 16 centavos em PIS/Cofins e Cide sobre o diesel, calculado em R\$ 4 bilhões no total. "Haverá aumento (de impostos) para alguém? Sim", disse na ocasião, acrescentando que o movimento não aumentaria a carga tributária, pois apenas compensaria a perda que seria registrada na outra ponta.

Aos parlamentares, Guardia argumentou que estava citando eventual aumento de impostos dentro das possibilidades previstas na Lei de Responsabilidade

Fiscal (LRF). E que o governo irá optar pela redução de benefícios fiscais "que não vai afetar a carga de impostos para a população em geral. Vai afetar segmentos empresariais específicos".

Sem detalhes

A fala de Guardia na véspera fez surgir críticas no setor empresarial e no Congresso, num ano eleitoral marcado por fortes incertezas. Mas ontem, Guardia continuou sem detalhar quais benefícios estão sendo avaliados para compensar a queda nos preços do diesel. Apenas apontou que cresceram entre 2010 e 2015, na casa de 1 ponto percentual do Produto Interno Bruto (PIB).

No domingo (27), o presidente Michel Temer anunciou redução do preço do diesel em 46 centavos de real por litro por 60 dias, entre outras medidas, atendendo às reivindicações dos caminhoneiros. Mesmo assim, a categoria mantinha a paralisação, iniciada na semana passada, que tem provocado desabastecimento em todo o país.

Guardia voltou a explicar que desses 46 centavos, 30 centavos serão bancados até o final do ano pela União, via subsídios de R\$ 9,5 bilhões, coberto por uma sobra de R\$ 5,7 bilhões que o governo tem em relação à meta de déficit primário, além de corte de despesas de R\$ 3,8 bilhões. O ministro defendeu que o subsídio não será para a Petrobras ou importadoras de diesel, mas ao consumidor final, o caminhoneiro. Reiterou que a petroleira manterá a liberdade de definir sua política de preços.

Os 16 centavos adicionais de desconto virão pelo movimento de zerar a alíquota da Cide e redução de PIS/Cofins sobre o diesel, implicando perda de receita de R\$ 4 bilhões que, por lei, deverá ser compensada por outras fontes. Ele reafirmou que a aprovação da reoneração da folha de pagamento pelo Congresso é essencial, mas insuficiente para garantir a cobertura integral deste buraco. E, por isso, terá de buscar outras receitas.

Ainda sobre o barateamento do combustível, Guardia disse que a União fez uma proposta a Estados para que também adotem medidas de diminuição do ICMS sobre o diesel, visando redução média adicional de 5 centavos no preço. Até o fim desta terça-feira os Estados que aderirem à investida ainda não eram conhecidos. Maia ameniza crítica

Maia ameniza crítica

O presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ), mudou o tom após o ministro recuar e dizer que não haverá aumento de impostos por causa do diesel. "Ele (Guardia) é um cara preparado. Tomou a decisão certa. Mesmo porque, aqui no parlamento ele teria dificuldade de atingir qualquer tipo de votação para criar imposto."

No início da tarde, Maia havia criticado enfaticamente a declaração do ministro. Questionado, ele disse que foi "duro" porque a possibilidade de aumentar impostos no momento atual da economia do Brasil poderia "esquentar novamente o clima, que já está mais calmo". Ontem, em nota oficial, Temer, Maia e Eunício Oliveira, presidente do Senado, garantem colocar em prática, no menor tempo possível, os itens acordado entre as partes.

## **TST veta greve de petroleiros**

### **O Estado de S. Paulo - 30/05/2018**

O Tribunal Superior do Trabalho considerou ilegal a greve dos petroleiros, marcada para hoje, por ver motivação políticoideológica. E fixou multa.

A greve dos petroleiros marcada para começar hoje foi considerada ilegal pelo Tribunal Superior do Trabalho (TST), que concedeu liminar contra a paralisação e estipulou multa diária de R\$ 500 mil em caso de descumprimento.

A decisão atende a um pedido feito pela Advocacia-Geral da União (AGU) e pela Petrobrás. Para o governo, a paralisação de 72 horas dos petroleiros, neste momento, tem "natureza político-ideológica". Para justificar que a greve é política, e não trabalhista, AGU e Petrobrás informam que os petroleiros pedem, por exemplo, a demissão do presidente da empresa, Pedro Parente, e lembram que o acordo coletivo celebrado entre a empresa e seus funcionários está vigente até 2019. O tribunal aceitou essa argumentação.

Na ação, a AGU afirmou querer evitar que a paralisação da categoria prejudique ainda mais a sociedade, citando o quadro de desabastecimento de combustíveis, alimentos e outros insumos em meio à greve dos caminhoneiros. Após comunicado sobre a decisão do TST, diretores da Federação Única dos Petroleiros (FUP) se reuniram para avaliar se iriam adiar a paralisação. A determinação da Justiça saiu apenas três horas antes do início da greve, marcada para a zero hora de hoje.

"Vamos recorrer e consideramos inconstitucional (a decisão do TST). A Constituição nos garante decidir quais interesses devemos proteger com a greve, e o TST não quer que a gente decida sobre nada que não seja salário", afirmou o diretor de comunicação da entidade, Alexandre Finamori. Entre as reivindicações dos petroleiros para a greve, além da demissão de Parente, estão a suspensão da venda dos ativos da petroleira, o aumento da produção de derivados com a utilização da capacidade máxima das refinarias e a redução do preço dos combustíveis e do gás de cozinha.

Duas federações pretendem paralisar as unidades da Petrobrás. Além da FUP, que congrega 14 sindicatos e anunciou paralisação de advertência por 72 horas, há a Federação Nacional do Petroleiros (FNP), que reúne cinco sindicatos e convocou uma parada por tempo indeterminado, com avaliação diária da continuidade do movimento.

Em teleconferência na tarde de ontem, Parente já havia criticado a greve dizendo que não existe pauta reivindicatória, e sim um protesto de natureza política. “É muito mais de natureza política do que propriamente de vantagens incluindo remuneração, porque o acordo (coletivo) que assinamos no ano passado é válido por dois anos”, disse.

Desde 1991, após uma derrota na Justiça, os petroleiros são obrigados a manter pelo menos 30% da produção em períodos de greve. Na paralisação de 1995, a maior realizada pela categoria, feita durante o governo de Fernando Henrique Cardoso, a parada durou 32 dias e teve impacto no abastecimento do País, apesar de, na época, o TST ter considerado o movimento abusivo no seu sétimo dia.

Em 2015, uma greve por reajuste salarial durou cerca de 20 dias e, apesar de reduzir 5% da produção, não afetou o abastecimento, por conta de estoques das distribuidoras – o que também deve ocorrer na greve marcada para esta semana, segundo fontes de uma grande distribuidora. O coordenador da FUP, José Maria Rangel, garantiu pelas redes sociais que a greve que estava marcada para hoje não traria risco de desabastecimento.

## **AGU consegue decisão do TST contra greve de petroleiro**

### **Valor Econômico - 30/05/2018**

A ministra Maria de Assis Calsing, do Tribunal Superior do Trabalho (TST), atendeu ontem a pedido do governo federal e proibiu a greve dos petroleiros, prevista para começar hoje. Ela estipulou multa de R\$ 500 mil por dia em caso de descumprimento.

"Trata-se, a toda evidência, de greve de caráter político", escreveu a ministra, relatora do caso. Na decisão liminar, ela ainda afirma que a greve "beira o oportunismo" e cita que as reivindicações dos petroleiros não têm caráter trabalhista, uma vez que o acordo coletivo firmado entre a Petrobras e seus funcionários vale até 2019. "A greve anunciada revela uma categoria forte e combatente, mas, no momento, despojada de toda e qualquer sensibilidade. É potencialmente grave o dano que eventual greve da categoria dos petroleiros irá causar à população brasileira, por resultar na continuidade dos efeitos danosos causados com a paralisação dos caminhoneiros."

Em petição protocolada na corte, a estatal e a Advocacia-Geral da União (AGU) afirmaram que a greve da categoria, que se soma à dos caminhoneiros, "pode prejudicar ainda mais a sociedade, que nos últimos dias já enfrenta um quadro de desabastecimento" de diversos insumos, principalmente combustíveis e alimentos.

A AGU classificou a greve petroleira como "oportunista" e defendeu que as reivindicações dos petroleiros são de "natureza política-ideológica", e não

trabalhista. Os petroleiros pedem a redução dos preços dos combustíveis, incluindo o do botijão de gás. Entre outros pontos, a categoria também defende a interrupção dos desinvestimentos da empresa e a saída imediata do presidente da petroleira, Pedro Parente.

A Federação Única dos Petroleiros (FUP), que reúne 13 sindicatos e deflagrou uma greve de advertência por 72 horas, informou, que não há riscos de desabastecimento ao país. A paralisação está prevista para acontecer nas refinarias, bases e terminais da Petrobras pelo país.

Ao pedir o reconhecimento da abusividade e a nulidade da greve, a AGU solicitou que o tribunal determinasse que 100% dos trabalhadores da Petrobras mantivessem as atividades e estabelecesse multa de R\$ 10 milhões por dia aos sindicatos em caso de descumprimento. Outro pedido é para que as entidades sejam proibidas de impedir a livre circulação de bens e de pessoas.

A estatal também alega que uma eventual ocupação de unidades produtivas pelos sindicalistas acarretaria em risco de acidentes e custaria R\$ 349 milhões por dia à companhia - entre perdas de faturamento, mais gastos com equipes de contingência.

A greve dos petroleiros contará com o apoio de uma série de outras categorias ligadas às frentes Brasil Popular, Povo Sem Medo e às Centrais Sindicais - dentre as quais a Central Única dos Trabalhadores (CUT), Movimento dos Trabalhadores Rurais Sem Terra (MST), Movimento dos Trabalhadores Sem Teto (MTST) e União Nacional dos Estudantes (UNE).

## **Greve de petroleiros marcada para hoje é declarada ilegal**

**O Globo - 30/05/2018**

A Advocacia-Geral da União (AGU) informou, na noite de ontem, que o Tribunal Superior do Trabalho atendeu ao pedido de declaração de ilegalidade da greve dos petroleiros, marcada para iniciar hoje. Foi estipulada multa diária de R\$ 500 mil em caso de descumprimento. AGU e Petrobras entraram com ação no TST pedindo a proibição da greve. A ação alega abusividade e nulidade do movimento e cita potenciais “prejuízos gravíssimos à sociedade”. Segundo a ministra Maria de Assis Calsing, do TST, a greve beira ao oportunismo:

— É potencialmente grave o dano que eventual greve da categoria dos petroleiros irá causar à população, por resultar na continuidade dos efeitos danosos causados com a paralisação dos caminhoneiros. Beira o oportunismo.

Ontem, em teleconferência com analistas de bancos, o presidente da Petrobras, Pedro Parente, classificou de “político” o movimento dos petroleiros, que acusou de não possuir uma pauta de reivindicações de natureza trabalhista.

— Não existe pauta reivindicatória, já que são reivindicações mais de natureza política do que de vantagens como remuneração. — criticou o executivo, cuja demissão do cargo está entre as reivindicações dos petroleiros.

A greve foi anunciada no sábado pela Federação Única dos Petroleiros (FUP) e tinha previsão de durar 72 horas. Além da saída imediata de Parente, a lista de reivindicações inclui a redução dos preços do gás de cozinha e dos combustíveis. Segundo a FUP, a paralisação já estava programada antes do início da greve dos caminhoneiros. E até o fechamento desta edição, os petroleiros ainda não tinham decidido se manteriam ou não a paralisação.

Segundo o diretor da FUP Simão Zanardi, os principais objetivos seriam denunciar problemas na política de preços de combustíveis e protestar contra a redução da carga processada nas refinarias da Petrobras. Zanardi afirmou que a empresa tem reduzido gradualmente a capacidade de produção de derivados no país enquanto aumenta as exportações de óleo cru e derivados. Zanardi ponderou que a população não precisa se preocupar com a greve, porque ela não tem o objetivo de parar a produção.

Temer admite que pode rever política

Em nota, a Petrobras explicou que processar mais petróleo nas refinarias não significa necessariamente ter melhor resultado econômico, destacando que o planejamento da operação nas refinarias é feito para garantir a rentabilidade. A companhia informou ainda que não importou diesel no ano passado nem em 2018, e que os volumes de gasolina importada não são significativos.

Ontem, em entrevista à TV Brasil, Temer sinalizou que o governo pode mexer na política de preços da Petrobras. Ele disse que o governo não quer alterar o modelo, mas que poderia reexaminar a política. Ele acrescentou que se isso for feito, seria “com muito cuidado”. Até então, o governo dizia que não havia chance de mudança.

Na conferência com analistas, Parente reconheceu que a estatal perdeu parte da credibilidade junto a investidores com as medidas anunciadas para conter a greve dos caminhoneiros. Mas o executivo defendeu a atitude da empresa, afirmando que a decisão de reduzir e congelar o preço do diesel na semana passada, apesar de “polêmica”, revelou “responsabilidade” e “coragem” e permitiu o diálogo entre governo e grevistas.

— Não tenho dúvidas de que a visão que se tem hoje é pior do que há duas semanas. Basta ver o valor de mercado da empresa. Mas todas as empresas do país passaram por dificuldades, e a Petrobras não é uma ilha. (...) Se a credibilidade não é a mesma de duas semanas atrás, é porque passamos por mudanças significativas.

Também ontem, Parente participou de reunião do Conselho de Administração da Petrobras. De acordo com uma fonte próxima, o executivo se mostrou

tranquilo e não comentou os rumores no mercado financeiro de que estaria prestes a trocar a Petrobras pelo comando da BRF, cujo conselho preside.

Após queda de 34% em seis dias, as ações da Petrobras fecharam em alta de 14,13% (preferenciais, por R\$ 19,30) e 12,37% (ON, com voto, a R\$ 22,24).

## **Petroleiros: greve ilegal**

### **Correio Braziliense - 30/05/2018**

O Tribunal Superior do Trabalho (TST) considerou ilegal a greve dos petroleiros, marcada para hoje, e estipulou multa diária de R\$ 500 mil para os sindicatos, caso a determinação seja descumprida. A decisão foi tomada em resposta à ação impetrada pela Advocacia-Geral da União (AGU) e pela Petrobras.

Para o governo, a paralisação dos petroleiros tem “natureza político-ideológica”. Entre as reivindicações apresentadas pelos petroleiros estão a demissão do presidente da Petrobras, Pedro Parente, a suspensão da venda de ativos da estatal, o aumento da produção de derivados com a utilização da capacidade máxima das refinarias e a redução do preço dos combustíveis.

Para a advogada-geral da União, ministra Grace Mendonça, “a sociedade brasileira não pode ser penalizada com a ausência de serviços essenciais por causa de uma greve que não respeita as exigências legais”. Ela classificou a paralisação ainda como “oportunista” e considera “inadmissível” a ação de determinado grupo prejudicando um serviço público essencial.

Duas federações coordenam a greve. A Federação Única dos Petroleiros (FUP), que congrega 14 sindicatos, anunciou paralisação por 72 horas. Já a Federação Nacional do Petroleiros (FNP), que reúne cinco sindicatos, convocou uma parada por tempo indeterminado.

Em teleconferência com investidores, ontem, Pedro Parente, criticou a greve. “É um movimento mais de natureza política do que propriamente de vantagens incluindo remuneração, porque o acordo (coletivo) que assinamos no ano passado é válido por dois anos”, afirmou.

## **Nova CLT fez a OIT pôr o Brasil em 'lista suja' do trabalho**

### **DCI - 30/05/2018**

A Organização Internacional do Trabalho (OIT) decidiu ontem (29), incluir o Brasil na lista dos 24 países violadores das suas convenções e normas internacionais do trabalho. A inclusão se deu em decorrência da aprovação da reforma trabalhista, que pode estar violando normas fundamentais da OIT.

# Os novos desafios do progresso

Valor Econômico - 30/05/2018

## Martin Wolf

No último meio século, a humanidade fez progressos extraordinários. Isso é inquestionável. Isso implica mais do que rendas mais altas e também em vidas mais longas e melhores. Nós sabemos que isso aconteceu. Também sabemos o porquê. Porém conquistas trazem novos desafios. Essas não são exceção.

No início dos anos 1970, a mulher média gerava pouco menos de cinco filhos. Muitos profetas da desgraça alertaram para uma explosão populacional incontrolável. Hoje, a taxa mundial de fertilidade caiu para 2,4. Na China, está bem abaixo do nível de reposição. Também no Brasil, onde a Igreja Católica era considerada um grande obstáculo ao controle de natalidade, a taxa também está abaixo do nível de reposição. A África Subsaariana é a única grande região onde as taxas de fertilidade permanecem altas.

Por que as famílias estão muito menores? É, em parte, porque as pessoas mais ricas querem menos filhos e com melhor nível educacional. Mas talvez seja ainda mais porque os filhos sobrevivem. Em 1960, 246 em cada mil crianças indianas morriam antes dos cinco anos de idade. Em 2016, eram 43. No Brasil, a taxa de mortalidade infantil caiu de 171 em 1960 para 15 em 2016. Até mesmo no rico Japão, a taxa caiu de 40 em 1960 (a média mundial atual) para três. Todos nós amamos nossos filhos. Então, considere o que isso significa em termos de felicidade.

Mundialmente, a expectativa de vida saltou de 53 anos em 1960 para 72 em 2016. A expectativa de vida na China hoje é 76 anos, a mesma do Japão em 1977. No Brasil, a taxa é hoje a mesma que na China. Na Índia é 69. Até mesmo na Nigéria a expectativa de vida subiu de 37 em 1960 para 53. Ser muito velho pode não ser muito divertido. No entanto, poucos se arrependem de uma vida longa.

Mas há pobreza extrema. Essa categoria é atualmente qualificada pelo Banco Mundial como uma renda abaixo de US\$ 1,90 por dia (em paridade do poder de compra em 2011). É isso que o falecido Hans Rosling, médico e estatístico sueco que criou o maravilhoso site de animação de dados Gapminder.org, considera o mais baixo dos quatro "níveis" da atual existência material. Em 1800, quase todas as pessoas viviam nessa pobreza. Tão recentemente quanto em 1980, 42% da humanidade ainda viviam nesse nível. Em 2013, o percentual caiu para 11%. Na China, a taxa caiu de 67% em 1990 para 1% em 2014. Esse progresso é surpreendente. Quando entrei para o Banco Mundial, no início dos anos 1970, esses avanços contra a pobreza extrema pareciam quase inconcebíveis.

O magnífico livro póstumo de Rosling, "Factfulness", descreve essas e muitas outras dimensões do progresso. Eles incluem a disseminação da educação



feminina, melhorias no fornecimento de água potável, enorme aumento do número de vacinações e até mesmo a disseminação da democracia. O livro também nos ajuda a pensar mais claramente por que tendemos a ser (erroneamente) tão pessimistas. Outro novo livro, "Enlightenment Now", do psicólogo experimental Steven Pinker, atribui o mérito desses avanços à racionalidade, à ciência e à preocupação com o bem-estar humano.

Progresso sempre deixa muitas tarefas em aberto. Isso é verdadeiro no que diz respeito a todas as dimensões acima. Também cria novos desafios. A gestão da urbanização em massa é uma delas. Outra é a capacidade de as doenças disseminarem-se mais rapidamente do que antes. Ainda temos dificuldades para conter a fragilidade de nosso sistema financeiro. Mas os maiores riscos são os de conflito mundial e desastre ambiental.

Quanto ao primeiro, Kishore Mahbubani, em Cingapura, que é especialista em relações internacionais, traz uma advertência convincente em seu novo e sucinto livro, "Has the West Lost It"? Suas mensagens fundamentais são, primeiro, que o Ocidente venceu, segundo, que agora está perdendo e, finalmente, que o Ocidente precisa se adaptar. O Ocidente venceu porque todos têm consciência de que ciência e tecnologia funcionam e um número crescente de sociedades aprendeu a usá-las.

O Ocidente está perdendo, como resultado direto dessa lição, porque o domínio por um oitavo da população mundial está chegando ao fim. O Ocidente precisa se adaptar porque não tem alternativa sensata. A lição que o Ocidente - acima de tudo, os EUA - devem aprender é, insisto, interferir muito menos e cooperar muito mais. Os EUA não podem governar o mundo. Precisam cessar seu intervencionismo arrogante e geralmente tolo. É difícil discordar desse conselho de um tão bem informado amigo do Ocidente.

Preservar relações pacíficas numa era de rápidas mudanças no poder relativo é um desafio enorme. No entanto, o mesmo acontece com a gestão dos bens comunitários mundiais. À medida que a humanidade se torna mais rica, seu impacto sobre o ambiente mundial aumentou enormemente. O indicador mais potente disso é o contínuo aumento das emissões de gases geradores do efeito estufa. Mas problemas importantes também surgem em outros lugares, especialmente nos oceanos, como resultado da pesca excessiva e da destruição de habitats. Gente demais nos países ricos acredita que a resposta a isso é que bilhões de pessoas abandonem as esperanças de uma vida melhor. Isso não é apenas imoral: é inviável. Lembremos, inclusive, que o bilhão de pessoas mais ricas consome mais da metade de todos os combustíveis fósseis que queimamos.

O mundo está muito, muito melhor, do que antes. Em nível mundial, é ainda menos desigual do que quatro décadas atrás, devido ao rápido aumento da renda média dos países antes pobres. Mas países poderosos em relativo declínio mundial ressentem-se de sua mudança de posição. Países que contêm substanciais populações em declínio doméstico relativo são

consumidos pela política da ira. No entanto, para que haja progresso, os perigos devem ser administrados e cooperação pacífica é necessária.

O caminho mais inteligente para o Ocidente conseguir isso, argumenta Mahbubani, é aderir às regras e acordos multilaterais que eles criaram (como o acordo de Paris sobre o clima) para incentivar a China a fazer o mesmo. Isso é o oposto do que os EUA estão fazendo agora.

Chegamos longe e podemos ir bem além. Mas isso não acontecerá automaticamente e poderá simplesmente não acontecer. Se estou otimista sobre se o mundo estará à altura do desafio? A resposta é: Não.

## **Impasse italiano volta a ameaçar a zona do euro**

**O Estado de S. Paulo - 30/05/2018**

Apesar de tudo que se fala sobre recuperação econômica e retorno à estabilidade, os últimos dias mostraram como é frágil a situação da Europa. Ontem, o euro caiu para o menor patamar em dez meses com relação ao dólar. A incerteza sobre a Itália e a turbulência na Espanha, cujo primeiro-ministro enfrenta um voto de desconfiança, contaminaram os mercados periféricos europeus, tais como Portugal e Grécia.

Na Itália, o confronto entre o establishment político e dois partidos antiUE (Liga e Movimento 5 Estrelas) faz os investidores recalcularem os riscos de a terceira maior economia do euro sair do bloco monetário. “A Itália está sempre a poucos passos do sério risco de perder o insubstituível ativo da confiança”, disse Ignazio Visco, presidente do Banco da Itália (o BC italiano).

Ontem, de fato, o pânico se espalhou pelos mercados acionários, afetando principalmente os bancos. O principal executivo da UniCredit, Jean Pierre Mustier, avalia que a queda nas ações dos bancos italianos é motivada por temores ligados ao desempenho ruim da economia italiana.

## **Crise política na Itália derruba euro, bolsas e ameaça economia da Europa**

**O Estado de S. Paulo - 30/05/2018**

A decisão tomada pelo presidente da Itália, Sergio Mattarella, de rejeitar a formação de um governo populista lançou ontem o país em uma crise de confiança que afetou os mercados financeiros da Europa. O euro caiu, as bolsas fecharam em baixa e os rendimentos dos títulos de dez anos da Itália deram um salto.

Dois dias após o veto imposto à nomeação do economista Paolo Savona, de perfil “eurocético”, para o Ministério da Economia, a pressão dos partidos majoritários no Parlamento pela realização de novas eleições, somada às

pesquisas que apontam o crescimento dos populistas, provocaram queda nas bolsas de valores do continente.

Os sinais de nervosismo apareceram em todos os indicadores. No mercado de câmbio, o euro caiu a US\$ 1,16, pior cotação desde julho de 2017. As bolsas caíram. Em Londres, o índice FTSE fechou em baixa de 0,94%. Em Frankfurt, o DAX recuou 1,54% e, em Paris, o CAC 40 perdeu 1,71%. A maior queda foi a da Bolsa de Milão, que fechou em queda de 2,68%, o mais baixo nível desde agosto de 2017.

O que parecia ser uma série de más notícias para a Itália e para a União Europeia, no entanto, foi interpretada em Bruxelas como uma “lição” dos mercados financeiros aos eleitores italianos. Em uma declaração que provocou revolta em Roma, o comissário europeu de orçamento, o conservador alemão Günther Oettinger, afirmou que “os mercados ensinarão os italianos a votar melhor”.

Crise. “Estou inquieto e espero que, nas próximas semanas, os acontecimentos envolvendo a economia da Itália possam ser tão drásticos que produza um sinal aos eleitores para que não escolham populistas de esquerda ou de direita”, afirmou Oettinger.

Longe de acalmar os ânimos, a declaração lançou ainda mais gasolina na fogueira italiana. Líder do Movimento 5 Estrelas (M5S), Luigi Di Maio, partido mais votado na eleição de março, atacou a União Europeia por desejar o pior para a Itália e por tentar manipular a democracia italiana. “Pessoas tratam a Itália como uma colônia de férias onde vêm passar o verão. Mas, em alguns meses, nascerá um governo de mudança que, enfim, nos fará ser respeitados na Europa”, advertiu.

Pelo Twitter, Matteo Salvini, líder da Liga, partido de extrema direita, parceiro de coalizão do M5S, foi ainda mais duro com a UE, a qual acusou de estar por trás da decisão de Mattarella de nomear o economista Carlo Cottarelli, ex-diretor do Fundo Monetário Internacional (FMI), ao posto de primeiro-ministro.

“Em Bruxelas, eles não têm nem vergonha. Vejam se não é uma ameaça. Eu não tenho medo”, disse, reiterando sua estratégia de campanha com base em ataques a Bruxelas.

Não bastasse a tensão política, a indefinição de uma data para o início do novo processo eleitoral causou fortes críticas ontem em Roma. Recém-nomeado, Cottarelli ainda precisa passar pelo voto de confiança do Parlamento – o que é quase impossível sem o apoio de M5S e Liga.

Novas eleições. Com isso, restará a Cottarelli apenas gerenciar os assuntos correntes e convocar eleições antecipadas. No entanto, para ganhar tempo, especula-se que o voto de confiança só será submetido ao Parlamento no dia 29 de julho, o que empurrará as eleições para setembro ou para o fim do ano. “Queremos a votação o mais rápido possível”, reclamou Di Maio.

## **Pesquisa indica avanço de bloco populista na Itália**

### **Valor Econômico - 30/05/2018**

Uma pesquisa de intenção de voto divulgado ontem reforçou o temor dos mercados em relação à Itália. O país não consegue formar um governo desde as eleições de março e pode ir novamente às urnas nos próximos meses.

Pela pesquisa SWG, o partido nacionalista de direita Liga teria 27,5% dos votos, quase dez pontos percentuais acima do resultado de março. O Movimento 5 Estrelas (M5S, antiestablishment) cairia 3 pontos, para 29,5%, mas seguiria sendo o maior partido da Itália.

Esses dois partidos, cujos programas são bem divergentes em muitos pontos, tentaram formar um governo nas últimas semanas, mas desistiram depois que o presidente italiano vetou o nome de um economista antieuro para o cargo de ministro das Finanças. Na Itália quem governa não é o presidente, mas o primeiro-ministro.

Se essa pesquisa se confirmasse, M5S e Liga teriam juntos uma maioria ainda maior no Parlamento italiano, com mais força política para formar o novo governo.

Nesta semana, a pedido do presidente, o economista Carlo Cottarelli está tentando formar um governo tecnocrata, que ficaria encarregado de levar o país a novas eleições em 2019. Se ele não conseguir apoio do Parlamento, o que parece mais provável, haverá uma inédita segunda eleição num mesmo ano.

## **UE teme que crise na Itália reabra feridas na zona do euro**

**Valor Econômico - 30/05/2018**

A confusão e a tensão na Europa com o agravamento da crise política na Itália ficaram patentes ontem. Algumas das figuras mais importantes da União Europeia (UE) divergiram sobre como reagir.

Günther Oettinger, comissário alemão na UE, disse que a turbulência nos mercados - os spreads dos títulos italianos dispararam ontem para o maior nível em anos - acabará influenciando de modo saudável, pró-UE, os eleitores italianos. O país deve ter nova eleição neste ano, algo inédito. Para ele, a turbulência dos mercados vai se tornar tão impactante que fará com que eleitores italianos "não votem em populistas de direita nem de esquerda", disse Oettinger.

Logo em seguida, Donald Tusk, presidente do conselho da União Europeia, reagiu criticando o comentário do alemão como típico do que enraivece muitos italianos em relação à UE. "Por favor, respeite os eleitores. Nós estamos lá [na

UE] para representá-los, não para dar-lhes lições", tuitou Tusk. Oettinger acabou pedindo desculpas.

Por trás das trocas de farpas, era evidente em Bruxelas, Paris e Berlim que qualquer alívio diante do fracasso da formação de um governo populista em Roma foi temperado pela temor com o que virá pela frente na terceira maior economia da zona do euro - e, por extensão, no bloco como um todo.

"A questão é se a crise está expondo profundas divisões subjacentes à zona do euro quanto a sua direção futura", disse Laurence Boone, economista-chefe na Axa. "Podemos arcar com isso quanto à Grécia, mas não com a Itália."

Autoridades da UE ficaram satisfeitas quando o presidente italiano, Sergio Mattarella, recusou-se a permitir a nomeação para ministro das Finanças de Paolo Savona, um economista de 81 anos que em 2015 defendeu que o governo italiano elaborasse um "plano B" para uma saída da zona do euro.

A decisão causou o colapso do governo que vinha sendo negociado pelos partidos Movimento 5 Estrelas (M5S, antiestablishment) e Liga, nacionalista de direita.

Emmanuel Macron, presidente francês, manifestou simpatia diante da "coragem" e do "grande espírito de responsabilidade" de Mattarella. Elogios vieram também da Alemanha. "Apoiamos o presidente, que se manteve fiel à letra da lei", disse Axel Schäfer, deputado social-democrata. "Os populistas, ao contrário, mostraram falta de respeito à Constituição italiana."

Os líderes da UE estão a apenas algumas semanas de uma cúpula crucial em que o bloco discutirá um conjunto de reformas para blindar a zona do euro de crises. A cúpula foi anunciada como sendo a derradeira janela de oportunidade para tais reformas antes das eleições para o Parlamento Europeu, no ano que vem, e os planos franco-alemães foram elaborados arduamente durante meses.

Para o governo francês, a nomeação de Savona tornaria Berlim ainda mais relutante em concordar com medidas desejadas pela França, como, por exemplo, maneiras de os países da zona do euro compartilharem riscos.

Mas, como investidores começaram a vender títulos e ações italianos, o ânimo mudou na UE.

Alguns diplomatas ficaram alarmados com a escolha, por Mattarella, de Carlo Cottarelli, ex-funcionário do Fundo Monetário Internacional, para formar um governo tecnocrata temporário antes de novas eleições na Itália. O FMI é um para-raios da insatisfação de muitos eleitores na UE.

Um diplomata francês qualificou a nomeação de "sinal político infernal". Outra autoridade francesa disse que, embora Mattarella tenha gasto muito "capital

político e constitucional", a decisão poderá encorajar os partidos populistas na Itália e na UE.

Marine Le Pen, líder da Frente Nacional, partido de extrema-direita que foi ao segundo turno das eleições presidenciais francesas no ano passado, denunciou "um golpe" na Itália, perpetrado pelos mercados financeiros, por Bruxelas e pela Alemanha. É o mesmo discurso dos populistas italianos.

Uma autoridade da UE alertou para o risco de paralisia na Itália, pois meses de incerteza e inércia poderiam ser piores do que entender-se com um governo populista. Se houver nova eleição, deve ocorrerão só a partir de setembro.

Economistas também temem que a turbulência italiana possa reviver as divisões entre o norte europeu, mais próspero e fiscalmente conservador, e o sul, mais endividado, em vez de cimentar a unidade. E a discussão, na cúpula, sobre migração, uma das principais preocupações dos eleitores na UE, também poderá ser afetada.

"Círculos europeus estavam negando a realidade havia semanas. Eles julgavam que o 'bárbaros' poderiam ser contidos, e a primeira reação [à decisão de Mattarella] foi um suspiro de alívio", disse Jean Pisani-Ferry, do Bruegel. "Mas as pessoas começaram a ver a alta dos spreads e as reações políticas na Itália. Entramos em uma fase perigosa, financeira e politicamente."

Enquanto cresce o nervosismo em Paris, autoridades alemãs minimizaram as consequências da crise política italiana, citando a melhoria dos fundamentos econômicos. Embora a Itália tenha uma dívida pública alta, o país tem um superávit fiscal primário, um superávit em conta corrente e a economia voltou a crescer.

Berlim também acredita haver um padrão nas relações italianas com a UE: embora ocasionalmente a Itália se aproxime do precipício, o país recua no momento crítico.

Muita gente, em toda a UE, concorda que a Itália deve escolher o seu próprio rumo. "As regras e ritmos da democracia devem ser respeitados. Os italianos têm seu próprio destino em suas mãos e cabe a eles defini-lo", disse Pierre Moscovici, comissário de Assuntos Econômicos da UE. "As opções políticas são decididas em Roma, e não em Bruxelas, mesmo que compartilhem uma herança comum."

## **EUA reiteram ameaça de impor tarifas à China** **Valor Econômico - 30/05/2018**

Os EUA disseram que ainda poderão impor tarifas sobre US\$ 50 bilhões em produtos importados da China e poderão concretizar essa ameaça se Pequim não resolver a questão do roubo de propriedade intelectual americana. O

anúncio reforçou o risco de guerra comercial e contribuiu para a forte queda dos mercados americanos.

Washington também prosseguirá com as restrições aos investimentos de empresas chinesas nos EUA, além de impor controles à venda de produtos americanos de alta tecnologia para a China, segundo afirmou comunicado emitido pela Casa Branca. Os detalhes do controle de investimentos e exportações serão anunciados em 30 de junho, e a lista final das tarifas será publicada em 15 de junho.

O anúncio de ontem reiterou comentários de autoridades americanas de que as ameaças de tarifas e restrições permanecem em vigor mesmo depois de Washington e Pequim terem delineado um acordo neste mês para reduzir o superávit comercial de US\$ 375 bilhões da China com os EUA.

Uma lista dos potenciais alvos das tarifas já foi divulgada pelo Representante Comercial dos EUA e inclui, em sua maioria, bens intermediários usados por empresas na fabricação de outros produtos, além de alguns bens de consumo, como televisores.

Embora Washington não tivesse retirado a ameaça de sobretaxar as importações da China, Pequim reagiu duramente ao anúncio de ontem, dizendo ter sido surpreendida pelo comunicado e que vai defender seus interesses.

As ameaças de uma guerra comercial entre os EUA e a China vêm afetando bastante os mercados financeiros, embora agora a maioria dos economistas acredite que os dois países conseguirão evitar um grande conflito econômico. A China vem afirmando repetidamente que prosseguirá desenvolvendo setores de alta tecnologia e não recuará diante do que classifica como ameaças de Washington.

Os dois países concordaram neste mês em analisar medidas para baixar o superávit comercial chinês com os EUA, numa iniciativa que pareceu reduzir o risco de guerra comercial entre as duas maiores economias do mundo. O acordo está separado da investigação americana sobre o suposto roubo de propriedade intelectual.

O secretário do Comércio americano, Wilbur Ross, visita Pequim nesta semana e tentará fazer a China aceitar uma meta para exportações adicionais dos EUA ao país. Os EUA querem reduzir o superávit comercial chinês em US\$ 200 bilhões em dois anos, número visto como irreal pela maioria dos economistas e analistas de comércio.

Há espaço para aumentar as exportações americanas para a China com a venda de mais commodities agrícolas, de energia e aviões comerciais, e a China concordou em princípio em importar mais. O governo chinês também anunciou que a redução das tarifas de importação para alguns produtos americanos, como carros.

Mas os dois lados não têm um compromisso firme. Economistas estimam que as exportações dos EUA poderão crescer para até US\$ 90 bilhões em cinco anos.