

Economia em Debate

nº 257

(28/05/2018)

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)

Temer anuncia pacote de medidas para encerrar greve **O Estado de S. Paulo - 28/05/2018**

Para evitar que a greve dos caminhoneiros entre em sua segunda semana, o governo cedeu ainda mais às reivindicações dos motoristas e aumentou o subsídio ao preço do diesel, em uma conta que custará R\$ 13,5 bilhões aos cofres públicos. Esse valor é mais que o dobro do custo anunciado na semana passada, quando o governo fez acordo que não foi respeitado pelos caminhoneiros, que continuaram parados nas estradas.

Em pronunciamento na TV, o presidente Michel Temer anunciou a redução de R\$ 0,46 no preço do litro do diesel por 60 dias – valor próximo do pedido dos grevistas, que citava valores entre R\$ 0,40 e R\$ 0,60. Segundo o presidente, a partir daí o diesel terá apenas reajustes mensais, decisão que visa a dar previsibilidade aos motoristas. “Essa redução corresponde aos valores do PIS/Cofins e da Cide somados. Para somar esses R\$ 0,46, o governo está assumindo sacrifícios no Orçamento.”

Além da redução dos impostos, o governo também arcará com eventuais prejuízos da Petrobrás. “Obviamente, vamos honrar sem nenhum prejuízo para a Petrobrás. A Petrobrás recuperou-se nos últimos dois anos e não é possível criar dificuldade operacional.”

Segundo o ministro da Fazenda, Eduardo Guardia, a redução do PIS/Cofins e da Cide vai custar R\$ 4 bilhões e terá um impacto de queda de R\$ 0,16 no preço final do diesel. Para que o valor caísse os outros R\$ 0,30, o governo terá de compensar a Petrobrás e outros fornecedores, incluindo importadores, em mais R\$ 9,5 bilhões. Ou seja: o governo aceitou zerar a Cide e reduzirá a cobrança de PIS/Cofins de R\$ 0,46 para R\$ 0,35 por litro.

O primeiro reajuste do diesel virá só em 60 dias, mas posteriormente valerá a alteração mensal, seguindo a cotação do petróleo internacional e o câmbio – conforme a Petrobrás havia anunciado semana passada.

A diferença do preço que deveria ser cobrado pela estatal e o que o consumidor pagará será ressarcida pelo governo.

Guardia rejeita a ideia de que a perda de R\$ 4 bilhões com o corte de tributos represente custo adicional porque será compensado, segundo ele, com a aprovação do projeto que aumenta a carga tributária de 28 setores, a chamada reoneração, que tramita no Senado. Para isso, o governo deve aumentar o número de setores que voltarão a pagar imposto sobre a folha de pagamento, e não a receita. O restante virá da reserva de contingência do Orçamento (R\$ 5,7 bilhões) e de um corte nas despesas de R\$ 3,8 bilhões. O anúncio foi mais uma tentativa do governo de pôr fim à paralisação de caminhoneiros, que provocou uma crise de desabastecimento em todo o País. O governo atende algumas das exigências de um grupo de caminhoneiros autônomos que não

tinha aceitado acordo divulgado na quinta-feira. Naquele dia, o governo e parte das entidades da categoria apresentaram uma proposta de acordo para suspender a paralisação por 15 dias.

No entanto, ao contrário das expectativas, os caminhoneiros não deixaram as rodovias. Diante disso, Temer autorizou o uso das Forças Armadas para desbloquear as estradas e editou um decreto permitindo ao governo assumir o controle de caminhões. Na prática, no entanto, pouco mudou e um novo pacote de medidas, mais generoso, teve de ser desenhado.

MPs. O novo acordo do governo federal com caminhoneiros teve a edição de três medidas provisórias (MPs), instrumentos que passaram a ter validade ontem, após publicação em edição extra do Diário Oficial da União. As MPs passarão agora pelo Congresso Nacional.

A primeira estabelece em todo o território nacional a isenção da cobrança de eixo suspenso de caminhões vazios em pedágios. A medida abrange todas as rodovias estaduais e municipais, além das federais, onde a regra já era seguida. A MP vale ainda para rodovias concedidas à iniciativa privada.

A segunda MP garante que a Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) contrate 30% de seus fretes com caminhoneiros autônomos. A medida havia sido acertada na quinta-feira, mas sem previsão de MP.

A terceira MP estabelece que o governo publicará uma tabela de preço mínimo de fretes de acordo com a carga (geral, perigosa, frigorificada e a granel) duas vezes por ano. A primeira tabela será publicada pela ANTT em até 5 dias, e valerá até 20 de janeiro de 2019.

As entidades do agronegócio, porém, criticam a proposta. “O projeto representa um profundo retrocesso nas relações comerciais, ao estabelecer um valor arbitrário mínimo para o frete rodoviário de cargas no Brasil, desconsiderando as realidades regionais, as diferenças de carga e a relação de oferta e demanda do mercado.”

SP libera circulação de caminhões

O Estado de S. Paulo - 28/05/2018

Após reunião do comitê de crise montado pela Prefeitura de São Paulo para avaliar os impactos da greve dos caminhoneiros, o prefeito Bruno Covas (PSDB) decidiu liberar a circulação de caminhões pela cidade a qualquer horário do dia até o próximo domingo, dia 3. A circulação de caminhões é restrita na capital entre segunda e sexta-feira, das 5h às 21h e, aos sábados, das 10h às 14h.

Covas também manteve a suspensão do rodízio de carros hoje – veículos com placa final 1 e 2 poderão circular a qualquer hora do dia – e a orientação para que os agentes de trânsito não apliquem multas aos motoristas que tiverem

pane seca, fazendo apenas a remoção do veículo para um local seguro e que não prejudique o trânsito. “A gente espera que o abastecimento da cidade possa voltar à normalidade nesta semana”, disse.

Diante da necessidade de reservar insumos para atendimentos de urgência e emergência nas unidades de saúde, que funcionam normalmente, a Prefeitura decidiu adiar todas as cirurgias eletivas que estavam marcadas para hoje nos hospitais municipais de São Paulo, assim como os exames de rotina nas Unidades Básicas de Saúde (UBS). Todos os pacientes com procedimentos agendados serão avisados e terão as cirurgias remarçadas, segundo a gestão.

Apesar do cenário, o prefeito Bruno Covas afirmou que a oferta de serviços essenciais está sob controle e, até o momento, não há “nenhuma necessidade” de decretar feriado municipal ou ponto facultativo. Os hospitais municipais estão abastecidos com oxigênio e diesel para os geradores e as ambulâncias do SAMU e o transporte de medicamentos e vacinas também funcionam hoje.

Essenciais. De acordo com a Autoridade Municipal de Limpeza Urbana (Amlurb), por enquanto, apenas a coleta de lixo seletiva está suspensa em todo o município por tempo indeterminado. A coleta de lixo domiciliar continua normalmente até amanhã de manhã. Também estão mantidos até o momento a coleta hospitalar, a limpeza após as feiras livres e o recolhimento de animais mortos. Os Ecopontos permanecem fechados, já que os resíduos coletados nesses locais são encaminhados a aterros localizados em rodovias federais e estaduais, muitas delas bloqueadas pelos caminhoneiros. Já os serviços de varrição de rua estão garantidos hoje.

Segundo a Prefeitura, as escolas da rede municipal vão ter aulas normalmente, mas a Prefeitura alerta que o transporte público e a oferta de merenda nas unidades de ensino estão garantidos apenas até hoje. Segundo a Prefeitura, há dificuldade em conseguir diesel e gás de cozinha. Com o atual nível dos estoques e a previsão de novas aquisições, a estimativa é de que se consiga colocar de 60% a 80% da frota de ônibus em circulação hoje. No entanto, a operação de amanhã em diante depende da chegada de mais combustível nos postos.

A fim de garantir o abastecimento dos veículos que prestam serviços essenciais, como Samu, Guarda Civil Metropolitana (GCM) e o Serviço Funerário, a Prefeitura colocou a própria GCM para escoltar os caminhões-tanque no trajeto até os três postos de gasolina que estão atendendo exclusivamente a Prefeitura. Medida semelhante foi adotada no Rio de Janeiro, onde a Central de Escoltas da Secretaria de Estado de Segurança informou ter realizado 103 escoltas de caminhões de combustíveis desde a última quinta-feira.

Preço do diesel está abaixo da média global

O Estado de S. Paulo - 28/05/2018

Até a semana anterior aos protestos de caminhoneiros que se espalharam pelas estradas de todo o País, o preço médio do diesel nos postos de combustível acumulava alta de 20,4%, mas estava abaixo da média mundial. Conforme dados da Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) e da consultoria Global Petrol Prices, na bomba, o litro do diesel no Brasil saía a R\$ 3,60 no último dia 21, abaixo dos R\$ 3,94 (US\$ 1,07, usando o câmbio do dia 21) da média mundial.

Para especialistas, o predomínio da Petrobrás no refino nacional faz do País um caso à parte no mundo. Por isso, acreditam que qualquer solução para a crise passa necessariamente pelo governo.

Em geral, os postos de nações mais ricas, especialmente na Europa, cobram mais caro, por causa dos impostos elevados. Na Itália, França e Reino Unido, o litro estava a R\$ 6,37 na semana passada. Na Noruega, chegou a R\$ 6,96. Na outra ponta, países mais pobres e produtores e exportadores de petróleo têm preços menores. O litro do diesel mais barato do mundo está no Irã (R\$ 0,26) e na Arábia Saudita (R\$ 0,48).

A exceção são os EUA, economia desenvolvida onde o baixo nível de tributação torna o diesel mais barato. Por lá, o combustível já acumula alta de 32% desde julho do ano passado, e a elevação é repassada automaticamente para o frete, como mostrou o Estado ontem.

Especificidade. “Muitos países alinham seus preços aos do mercado internacional. O Brasil faz o mesmo. Mas aqui temos uma especificidade: temos uma única fornecedora, a Petrobrás. Isso faz toda diferença, porque a competição exerce a função amortecedora das variações do mercado”, disse o ex-diretor da ANP e professor do Grupo de Economia da Energia (GEE) da UFRJ, Helder Queiroz.

O mercado brasileiro de refino tem um monopólio de fato – não de direito, porque não está na lei –, com a Petrobrás como única produtora de combustíveis. Para o diretor do Centro Brasileiro de Infraestrutura (CBIE), Adriano Pires, nenhum outro país tem o perfil brasileiro, pois esse monopólio convive com preços flexíveis, desde que a estatal alinhou seus preços às práticas internacionais, em 2016, e passou a fazer reajustes diários, a partir de meados de 2017. “Ficamos no meio do caminho”, afirmou Pires.

O “meio do caminho” inclui ainda uma elevada carga tributária. Segundo a Petrobrás, o preço nas refinarias responde por 56% da composição final do valor cobrado dos consumidores. Impostos estaduais (15%) e federais (13%) respondem por 28% do preço final do diesel.

O preço do biodiesel, que é obrigatoriamente misturado ao diesel (com 10% do total), responde por 7% do preço final. Já a distribuição e a revenda ficam com 9%.

Por isso, para atender a reivindicação dos caminhoneiros em greve contra os aumentos recentes, quem vai acabar pagando a conta do barateamento do diesel deve ser o contribuinte, dizem os especialistas. “Quem tem que pagar é o governo e não a cadeia produtiva (refinarias, distribuidoras e revendedores). Se o governo acha que o preço está alto, ele que assuma o ônus de baixá-lo”, disse Pires.

Produtos apodrecem nos caminhões

O Estado de S. Paulo - 28/05/2018

O cheiro é de lixo abafado, um odor quente. Dentro do baú de um caminhão parado há uma semana na Rodovia Presidente Dutra, no acesso a Santa Isabel (a 60 km de São Paulo), apodrecem couve e alface. Tomates cereja começam a soltar uma água amarelada e alguns estão cobertos por fungos brancos com manchas pretas. Pinhão e abóbora, por enquanto, resistem.

O motorista do caminhão, que não quis se identificar, contou apenas que saiu da Companhia de Entrepósitos e Armazéns Gerais de São Paulo (Ceagesp) na segunda-feira passada para entregar verduras e legumes em São José dos Campos. Parou 40 quilômetros antes de chegar lá. Como o caminhão não é frigorífico, os alimentos estão apodrecendo. Parte das mercadorias foi retirada antes, para os manifestantes se alimentarem.

O caminhoneiro Wagner Souza Melo, de 46 anos, também já distribuiu parte dos alimentos que transportava. Na quarta-feira, ele tirou 40 quilos de frango do caminhão para os manifestantes comerem. Ainda sobraram pouco mais de 2,9 mil quilos. Diz que os produtos ainda não estragaram. Três vezes por dia, ele deixa o caminhão ligado por cerca de 40 minutos para manter os frangos congelados. A temperatura interna se mantém, assim, ao redor dos dez graus negativos – o normal seria -18°C. “Enquanto tiver em temperatura negativa, não estraga.”

Melo afirma ainda que, na última semana, não gastou nem meio tanque de combustível para manter a temperatura do baú – “com o caminhão parado, gasta muito pouco” – e destaca estar sem pressa para sair dali: “Olha minha cara de preocupado. Tenho carne aqui (para comer). Não acho ruim ficar parado se for para melhorar o Brasil”. O caminhão de Melo foi comprado em 2015 por cerca de R\$ 120 mil. Ele paga parcelas mensais de R\$ 3,5 mil pelo veículo e conta que, nas últimas duas semanas em que trabalhou, gastou R\$ 2,9 mil com diesel, enquanto faturou R\$ 6,9 mil. “Sobra muito pouco para dar uma vida digna à família.”

Caminhão geladeira. O caminhoneiro Moaci Guilherme, de 38 anos, também transporta carne em um caminhão frigorífico. Mesmo ligando diariamente o caminhão para manter a temperatura, diz que o alimento já estragou, porque o

baú foi transformado em uma espécie de geladeira para manter refrigerante, água e manteiga para os grevistas. “A temperatura do baú ainda está a -11 graus, mas estamos abrindo muito para dar suporte para o pessoal. Está descongelando a carne.”

Sincopetro não sabe de onde é a gasolina que abastece SP

O Estado de S. Paulo - 28/05/2018

Sem que as distribuidoras consigam entregar combustível nos postos de São Paulo, o Sindicato do Comércio Varejista de Derivados do Petróleo de São Paulo (Sincopetro) faz um alerta aos consumidores sobre a qualidade do produto que está sendo vendido em pontos da cidade.

“Todas as bases de distribuição estão fechadas. O produto que saiu foi com escolta policial e exclusivamente para atender os veículos da Prefeitura e a polícia. De onde vem esse combustível que estão vendendo em outros locais, eu não sei”, diz José Alberto Gouveia, presidente do Sincopetro.

Segundo ele, mesmo com o desbloqueio das rodovias, faltam caminhões para trazer o produto para a capital. A União da Indústria de Cana-de-Açúcar (UNICA) afirma que a organização não tem conhecimento de nenhuma usina de etanol que esteja abastecendo os postos paulistas.

Ontem, um posto da rede Singular, na avenida Engenheiro Caetano Álvares, tinha uma fila de carros para abastecer. Segundo o gerente do local, Emerson Guilherme de Santos, o estabelecimento recebeu 15 mil litros de etanol na noite de sábado, 28. Ele disse não saber de onde veio o produto, apenas que não era da distribuidora da qual costumam receber.

Os motoristas aguardavam para abastecer o carro por quase três horas. O taxista Edson Santos, de 63 anos, dizia desconfiar da procedência do combustível, mas afirmou que iria encher o tanque mesmo assim. “Tenho dúvida sobre a qualidade desse etanol, mas não tenho opção. Estou há dois dias sem trabalhar”, conta. O auxiliar de compras Teógenes Montenegro, de 34 anos, que também trabalha como motorista para aplicativos, também diz desconfiar. “Tenho que trabalhar amanhã e não tem outro posto aberto. Passei por mais de dez e todos estavam fechados. Nesse momento, a gente arrisca”, diz.

Juro baixo e novo ETF são aposta para fundos de índice

O Estado de S. Paulo - 28/05/2018

Desprestigiado na prateleira de investimentos do brasileiro, os ETFs (Exchange Traded Funds, no termo em inglês) podem ganhar um novo ânimo ainda este ano. Com o lançamento do edital do ETF de renda fixa pelo Tesouro e o

mercado financeiro mais competitivo por causa dos juros baixos, a chance de alavancar esse fundo é promissora, mas ainda engatinha nessa trilionária indústria.

O ETF nada mais é do que um fundo de investimento que espelha o desempenho de índices e que são negociados em bolsa de valores, como se fossem papéis de uma empresa. Atualmente, existem no País apenas 15 ETFs, todos atrelados à renda variável. O primeiro ETF brasileiro de renda fixa, será apoiado pelo Tesouro Nacional e produzido em parceria com o Banco Mundial, para fomentar o desenvolvimento do mercado de capitais em economias emergentes.

Segundo levantamento feito pelo Itaú Asset Management e obtido pelo Estado, a indústria de ETFs no Brasil cresceu 1,5 vez o que avançou a indústria de fundos desde 2010. O crescimento dos ETFs foi de 18% enquanto a indústria total cresceu 12%. Esse patrimônio, porém, é menos de 0,5% dos R\$ 4,5 trilhões movimentados pela indústria de fundos (ver gráfico).

Do ponto de vista do cenário econômico, Renato Tucci, responsável pela área ligada às ETFs do Itaú Asset Management, explica que nos últimos anos, a alta dos juros beneficiou os investimentos de renda fixa e pode ter tirado o espaço para esse e outros investimentos mais sofisticados. Com a conjunção de um período de juros mais comportados, maturidade do investidor e esse novo produto sendo um canal diferente para acessar os já conhecidos títulos do Tesouro, a tendência é de esse mercado destravar, segundo Tucci.

Participação. Para o professor da Fundação Getúlio Vargas, Willian Eid, a participação acanhada dos ETFs na carteira do investidor tem duas explicações diretas. Primeiro, o baixo número de pessoas com acesso a Bolsa. O dado mais recente da B3 mostra que existem 663 mil pessoas físicas cadastradas, porém, Eid acredita que o número dos que de fato operam é muito menor, talvez até menos da metade, e isso, segundo ele, diminui muito o público apto para fazer os ETFs decolarem.

O segundo motivo está ligado ao canal de distribuição e a usabilidade. Para o professor da FGV, o fato de os ETFs serem operados na Bolsa via homebroker de uma corretora, ainda é visto como um obstáculo para o pequeno investidor brasileiro, acostumado com a poupança e os fundos sugeridos pelo gerente do banco. Mas Eid acredita que essa visão aos poucos tem mudado com a queda de juros. Em 12 meses, o número de pessoas que compraram cotas de ETFs subiu 32%.

“Ninguém quer ter trabalho. Para avançar tem de ser fácil e simples”, resume Eid. Por isso ele acredita que o gestor do novo ETF deve ser alguma instituição conhecida dos brasileiros para agir justamente nessa frente. No páreo estão Caixa, Itaú, Banco do Brasil e a asset BlackRock, que já possuem ETFs de renda variável no mercado.

O desenvolvimento dos ETFs também esbarra numa indústria onde reinam os produtos

“É uma tendência mundial e o mesmo deve acontecer aqui. À medida que chega um novo produto como esse, aumentam os investidores na Bolsa.”
Luciano Tavares FUNDADOR DA MAGNETIS

financeiros que incentivam o vendedor, oferecidos sobretudo por bancos, aponta Felipe Sotto-Maior, presidente da Vérios. “Nosso mercado financeiro é estruturado na lógica de venda de produto e remuneração em cima dessa venda, o chamado rebate. Então, o gerente do banco ou os agentes autônomos recebem pelo aconselhamento do cliente, mas quem remunera não é ele, mas sim o produto que ele compra”, explica. Como os ETFs não têm essa vantagem, eles acabam desprestigiados.

Para Luciano Tavares, fundador da Magnetis, o lançamento do ETF de renda fixa vai destravar essa categoria e complementar a prateleira de produtos, especialmente para quem gosta da garantia dessa classe. “É uma tendência mundial e o mesmo deve acontecer aqui. À medida que chega um novo produto como esse, aumentam os investidores na Bolsa e, no caso da renda fixa, complementam os outros produtos, como o Tesouro fez com os fundos em 2002.”

Em novo protesto, vans escolares param hoje em SP **O Estado de S. Paulo - 28/05/2018**

Os motoristas de vans escolares de São Paulo marcaram uma paralisação para hoje e vão fazer mais um ato na avenida Paulista, no início da manhã. Eles também reivindicam a redução do preço dos combustíveis.

Segundo o condutor Edmilson Andrade, um dos organizadores do ato, a previsão é de que cerca de mil carros compareçam ao protesto. “Avisamos às famílias das crianças que não temos condição de trabalhar porque não temos combustível para circular o dia todo. Mas não vamos cruzar os braços. Quem tiver combustível suficiente vai para o protesto e vai levar outros motoristas para a manifestação”, diz.

Ele afirma que cerca de 20 mil crianças devem ficar sem o transporte escolar nesta segunda. Os condutores transportam crianças de escolas particulares e da rede municipal. “A reivindicação dos caminhoneiros é a nossa também. Não temos mais como sustentar esse preço. Eu tenho três carros para o transporte escolar, há um ano eu gastava R\$ 1,5 mil a cada quinze dias só com combustível. Hoje, eu gasto o dobro”, diz.

Ele ainda explica que, como os contratos são feitos com validade de um ano, o aumento do preço do produto não é repassado imediatamente para as famílias. “Se o preço vai subindo, somos nós que ficamos com o prejuízo. Só posso mudar o valor do contrato no ano que vem. Não tem como sustentar dessa forma, estamos pagando pra trabalhar.”

O protesto de hoje não foi organizado pelo sindicato da categoria. Segundo Andrade, os manifestantes são condutores autônomos e se organizaram pelas redes sociais para o ato.

Paralisação. Na sexta-feira, motoristas e monitores de vans escolares que atuam na Grande São Paulo aderiram à paralisação dos caminhoneiros. De acordo com o Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Transporte Escolar de São Paulo (Sintteasp), 90% das 6 mil vans paralisaram as atividades, em adesão ao movimento ou pela falta de combustível. Como consequência, quase 100 mil alunos ficaram sem transporte escolar na região.

Os condutores saíram em carreata de diversos pontos do município, mas a maior concentração foi nas marginais do Tietê e do Pinheiros. A categoria parou também em outras regiões do estado. O presidente da Sintteasp, Alexandre Almeida, disse que 20 mil veículos ficaram sem circular na sexta-feira, o que representa 80% do total da frota. Os condutores de vans escolares de outras cidades também aderiram à greve, como em Recife e João Pessoa.

‘Até servidores públicos têm contratado previdência privada’ O Estado de S. Paulo - 28/05/2018

Com 5,5 milhões de clientes e R\$ 23 bilhões sob gestão, a Icatu Seguros é a maior seguradora independente do País em Vida, Previdência e Capitalização. De acordo com o presidente da companhia, Luciano Snel, na contramão de muitos setores que sofreram com a crise econômica, a empresa tem registrado crescimento em vários produtos, sobretudo previdência. “Em função das discussões sobre reforma, tem sido um produto muito demandado. Até mesmo servidores públicos têm contratado o seguro, pensando no plano particular como um complemento do fundo de pensão”.

Vocês passaram ilesos à crise? Alguns produtos como previdência e seguro individual de vida têm registrado aumento, em função de uma maior conscientização da importância de se planejar para o futuro. E há um espaço enorme para esse crescimento: seguro de vida no País, por exemplo, representa hoje apenas 0,5% do Produto Interno Bruto (PIB). Mas, claro, que sentimos a crise em alguns segmentos, como o seguro de vida grupal, de empresas, que refletiu do aumento do desemprego.

E a queda dos juros? Motivou um maior interesse por proteção e planejamento financeiro?

Os clientes estão mais atentos, mais preocupados sobre quanto estão pagando e sobre os rendimentos.

Estão buscando ainda maior transparência. Nesse quesito, o fato de sermos uma gestora independente pesa a favor. Hoje, ocupamos o primeiro lugar no ranking de portabilidade líquida, o que significa que cada vez mais clientes escolhem a Icatu como gestora de seus planos. Em previdência, por exemplo, trabalhamos com 65 gestores diferentes, funcionando como um marketplace do segmento. E é isso que queremos ser: uma plataforma que une gestores aos clientes finais.

A tecnologia tem transformado o modelo de negócio da maioria dos setores. Como vocês têm se organizado para enfrentar as insurtechs?

Hoje comercializamos seguros de vida individuais por meio de assinatura digital, com foto de documentos, o que é uma facilidade para o cliente e para o corretor. Temos também os aplicativos. No nosso setor há uma barreira alta de entrada, em função da forte regulação a que somos submetidos. Mas investir em tecnologia é uma das nossas prioridades. Decidimos não ter aceleradora, mas incorporar a dinâmica das startups, procurando soluções rápidas. No nosso caso, ser digital é repensar os processos.

Greve fecha 167 fábricas de alimentos no País

O Estado de S. Paulo - 28/05/2018

A greve dos caminhoneiros está causando prejuízos tanto para a indústria quanto para o varejo de alimentos. Segundo a Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA), 167 fábricas do segmento em todo o País estão sem funcionar. O problema afeta gigantes como a JBS e a BRF. As exportações que deixaram de ser realizadas durante os sete dias do movimento somam US\$ 350 milhões (R\$ 1,25 bilhão), aponta a associação. Sem produtos perecíveis para vender, o setor de supermercados estima que o prejuízo dos varejistas no Brasil já supere a marca de R\$ 1,3 bilhão, sendo cerca de R\$ 400 milhões somente em São Paulo.

A associação das indústrias afirma que, a partir da normalização do transporte no País, serão necessários dois meses para que a distribuição dos produtos seja normalizada. Segundo o superintendente da Associação Paulista de Supermercados (Apas), Carlos Corrêa, cerca de 80% dos varejistas tiveram o abastecimento de itens perecíveis afetado. Hoje, os perecíveis respondem por 36% das vendas dos supermercados. Na conta entram frutas, verduras, legumes, laticínios e carnes in natura.

Além dos prejuízos e das fábricas paradas, as fabricantes de alimentos – que processam bovinos, suínos e aves – também estão sofrendo com a dificuldade para alimentar os animais, uma vez que a paralisação do transporte afeta o acesso a insumos. Por isso, a associação que reúne fabricantes disse que cerca de 1 milhão de aves correm risco de morte. Cerca de 20 milhões de suínos também estariam recebendo alimentação insuficiente.

A entidade disse que 64 milhões de pintinhos e frangos já morreram no País – e a conta só deve aumentar. A ABPA diz que

falta espaço nas granjas. “Todos os dias nascem 21 milhões de pintinhos no Brasil – se as unidades não são esvaziadas, não há como criá-los”, diz Ricardo Santin, diretor executivo da ABPA. O executivo diz que a questão é mais grave na Região Sul, líder na produção de aves.

Em grupos de WhatsApp, apoio à greve continua

O Estado de S. Paulo - 28/05/2018

O presidente da Associação Brasileira dos Caminhoneiros, José da Fonseca Lopes, pediu que os motoristas “levantem acampamento e sigam a vida” após a publicação das medidas anunciadas pelo governo no Diário Oficial da União. Em grupos do WhatsApp, a ordem de lideranças grevistas ainda era manter os protestos.

Momentos após o pronunciamento do presidente da República, Michel Temer, atendendo as reivindicações dos caminhoneiros, as lideranças inflamavam os motoristas a continuarem parados. Pelo WhatsApp, a ordem que circulava nos grupos era a de manter os protestos. Frases como ‘Não vamos sair’, ‘É guerra’, ‘Não quero mais saber de imposto, quero todo o governo fora’ e ‘Não podemos parar, eles viram a força que temos’ dão noção do clima entre os caminhoneiros e que o movimento ainda pode durar mais tempo.

Em áudios, algumas lideranças afirmavam que as duas principais reivindicações não haviam sido atendidas. Eles se referem a isenção de PIS/Cofins para os combustíveis e da votação do projeto de lei 121, que estabelece política de preços mínimos para os fretes rodoviários. “Vamos aguardar a votação”, dizia um deles. Nas mensagens, movimentos estaduais alertavam para não “arredarem o pé da estrada”.

Durante à tarde, antes do pronunciamento de Temer, os caminhoneiros tentavam organizar novas paralisações a partir de hoje, às 8 horas. Num vídeo que circulava nos grupos, representantes chamavam, além de caminhoneiros, veículos de passeio para parar as BRs. Uma manifestação em pontos estratégicos das principais capitais também estava sendo organizada.

Com mensagens nacionalistas, os grupos viraram um instrumento para evitar que os participantes se rendam ao cansaço e aos apelos do governo. Se uma frente começa a passar por dificuldades, como falta de água e comida, mensagens são disparadas para que outros manifestantes entrem em ação e ajudem os companheiros.

Esfera política. Pelo tom das conversas, as reivindicações saíram do campo econômico e entraram na esfera política. Depois da dimensão que a greve tomou nos últimos dias, os caminhoneiros passaram a acreditar que podem mudar o rumo do País. Cada um tem uma tese diferente, expressa nas

mensagens de WhatsApp. Alguns acreditam que se conseguirem manter a paralisação por mais tempo, o governo atual será obrigado a renunciar; outros vão além: querem derrubar os Três Poderes (Executivo, Judiciário e Legislativo).

A maioria apoia a intervenção militar. Isso acabou criando uma situação inusitada com o Exército. Alguns vídeos mostram a atuação dos soldados acionados para liberar as estradas. Eles foram recepcionados com palmas e continência pelos caminhoneiros.

As fake news também são fartas nos grupos. No sábado, circulavam vídeos com informações de que o governo cortaria energia elétrica de todo o País se a greve não chegasse ao fim ou de supostos áudios de integrantes do governo criticando a condução da greve. Também ganhavam simpatia dos grupos teses sobre uma possível intervenção militar. Numa delas, eles afirmavam que a Constituição Federal dava prazo de 7 dias e 6 horas de paralisação para que o Exército assumisse o poder.

Hipótese de locaute esbarra em pulverização

O Estado de S. Paulo - 28/05/2018

O transporte rodoviário de cargas no Brasil é tão pulverizado que a tentativa do governo de ligar a greve dos caminhoneiros a um locaute por parte de empresas tem pouca chance de ser eficaz, segundo consultores e advogados ouvidos pelo 'Estado'. De acordo com a Confederação Nacional dos Transportes (CNT), o País tem 111,7 mil empresas no ramo, donas de 1,1 milhão de caminhões, reboques e utilitários leves. Isso significa que, em média, cada companhia tem 9,7 veículos.

O locaute se configura quando um grupo de empresas "trava" a economia como um todo para obter vantagens para seu setor de atividade. Caso o governo utilizasse a tese em um mercado concentrado, a chance de êxito seria maior. No entanto, segundo fontes do setor, essa realidade não se aplica ao transporte rodoviário de cargas.

As dez maiores frotas de veículos do País somam hoje cerca de 30 mil veículos (veja quadro ao lado). Ou seja: caso todo esse contingente sofresse punição, 97% dos caminhões detidos por empresas poderiam continuar a obstruir estradas. A líder isolada em transporte rodoviário é a JSL, que atualmente contabiliza 9,6 mil veículos (ou seja, sua fatia dos veículos corporativos é inferior a 1%).

"Considero a hipótese de locaute muito difícil de provar", diz o advogado Clóvis Torres, sócio do escritório Souza, Mello & Torres. "Existem sim empresas grandes no setor, mas elas são poucas. É um movimento em que fica muito difícil de achar um culpado que possa responder pelo problema como um todo", resume.

Consultor na área de logística, Maurício Lima, do Instituto de Logística e Supply Chain (Ilos), afirma que a maior parte do setor de transporte de cargas está nas mãos de pequenas empresas, com três ou quatro caminhões próprios. “É aquele caminhoneiro que conseguiu adquirir mais veículos e terceiriza o outro para parentes.”

Esse pequeno empreendedor, via de regra, presta serviços a companhias de maior porte. Hoje, segundo Lima, cerca de 55% dos veículos que transportam cargas das líderes do setor pertencem, na verdade, a pequenos negócios. “Ao terceirizar o transporte de seus produtos, a maior parte das empresas estão ‘quarteirizando’ o serviço”, ressalta o especialista.

O advogado Clóvis Torres diz que a terceirização de serviços pode tornar a companhia contratante responsável pelos caminhões que terceirizou. Mas isso só ocorreria caso o vínculo ficasse claramente provado – o que, segundo ele, nem sempre é fácil de se documentar, ainda mais em contratos que sejam firmados por “empreitada”.

Autônomos. Quando se leva em conta o total de veículos dedicados ao transporte de cargas no Brasil, a pulverização do setor se amplia. Hoje, cerca de 554 mil unidades estão concentrados nas mãos de 374 mil motoristas autônomos. Ou seja: esses profissionais sem empresa constituída concentram, em média, 1,5 caminhão cada um.

A participação dos autônomos na frota total do Brasil – que hoje soma 1,66 milhão de veículos – é de pouco mais de um terço do total. Um número pequeno de veículos (22,8 mil, ou 1,3% da frota) está nas mãos de cooperativas do setor.

AGU orienta PRF a multar empresas em R\$ 100 mil **O Estado de S. Paulo - 28/05/2018**

A ministra-chefe da Advocacia-Geral da União (AGU), Grace Mendonça, encaminhou ontem à Polícia Rodoviária Federal (PRF) uma orientação para que sejam aplicadas multas de R\$ 100 mil por hora a transportadoras e de R\$ 10 mil por dia para os caminhoneiros e manifestantes que resistirem a liberar estradas.

A orientação foi elaborada após o ministro Alexandre de Moraes, do Supremo Tribunal Federal (STF), determinar a liberação de rodovias e acostamentos que estão bloqueados pelas paralisações.

Até o fechamento desta edição, no entanto, a PRF não havia aplicado nenhuma dessas multas autorizadas pelo STF. Foram impostas 400 punições, que somam mais de R\$ 2 milhões, mas apenas com base no Código Brasileiro de Trânsito.

O parecer da AGU diz que os próprios policiais rodoviários federais serão os responsáveis por aplicarem multas relacionadas à decisão do STF, e poderá ser usado como referência para que as polícias militares façam o mesmo em âmbito estadual.

O texto esclarece que a PRF e a Força Nacional de Segurança estão autorizadas a adotar as medidas “necessárias e suficientes” para impedir a ocupação, obstrução ou imposição da passagem de veículos em quaisquer trechos de rodovias estaduais ou federais.

Para a AGU, não há dúvidas de que a Polícia Rodoviária Federal tem poderes para aplicar a multa definida pelo STF e atribuiu o atraso do uso dessa competência a dúvidas ainda existentes na corporação, uma vez que a cautelar foi concedida no fim da sexta.

A PRF não havia divulgado números atualizados sobre o total de pontos de bloqueio identificados em rodovias federais até o fechamento desta edição.

Balanço. Segundo a AGU, desde a última segunda-feira, 41 ações foram ajuizadas com pedidos de reintegração de posse de rodovias federais ocupadas e interditos proibitórios (mecanismo de defesa utilizado para impedir agressões iminentes que ameaçam a posse de alguém).

Ao todo, 30 decisões proíbem a obstrução de rodovias federais nos estados do Acre, Ceará, Sergipe, São Paulo, Paraná, Pará, Minas Gerais, Rio Grande do Norte, Goiás, Santa Catarina, Pernambuco, Paraíba, Rondônia, Distrito Federal e Rio Grande do Sul.

Volatilidade externa e economia em ritmo lento afetam mercado de capitais

O Estado de S. Paulo - 28/05/2018

A expectativa em relação à mudança da política monetária nos Estados Unidos aumentou a seletividade dos investidores em relação aos seus investimentos, sobretudo nos mercados emergentes. Somado a isso, a recuperação da economia brasileira em ritmo muito mais lento do que o esperado e o cenário eleitoral incerto também contribuem para a maior cautela na escolha dos ativos pelo investidor. Os efeitos desse cenário já são vistos no mercado de capitais brasileiro.

Neste ano, das emissões de ações no “pipeline” (jargão do mercado financeiro para negócios em fase de preparação), algumas não tiveram sucesso, evidenciando a seletividade dos investidores. Entre elas, Blau Farmacêutica, Ri Happy e Grupo Dass. Outras desistiram ao sondar o mercado, como JHSF Malls e Centauro, por exemplo. Em relação a emissões externas, a Light e a usina Coruripe aguardam momento mais propício para emitirem.

A disparada do dólar no mundo e a alta de juros nos Estados Unidos já estão criando ambiente “menos amigável” aos emergentes, mas os investidores vão seguir buscando boas oportunidades de retorno, embora possam exigir maiores prêmios, por conta do maior risco cambial nos emergentes, avalia o Instituto Internacional de Finanças (IIF), formado pelos 500 maiores bancos do mundo.

“Agora, o mercado está 10 vezes mais seletivo. Os investidores não vão comprar qualquer ‘case’, mas de empresas com fundamento, que tenham base de crescimento, do setor”, diz o vice-presidente executivo do Itaú BBA, Alberto Fernandes. Segundo ele, uma possível mudança da política monetária nos Estados Unidos tem afetado todos os emergentes e desviado a atenção dos investidores.

O aumento do nervosismo dos mercados começou nas últimas semanas, com a elevação da aposta de que a alta de juros nos EUA pode ter um ritmo maior do que previsto inicialmente. Com isso, o dólar vem se valorizando em relação a outras moedas e criando um ambiente menos favorável para a entrada de fluxo de capital nos emergentes.

Equilíbrio. A mudança do cenário no exterior está fazendo os investidores a fazerem um rebalanceamento de suas carteiras, ressalta o economista-chefe da gestora Western Asset, Adauto Lima. A elevação de juros nos Estados Unidos aumenta a atratividade dos títulos daquele país, muito mais seguros. Nos emergentes, Brasil e México passarão por eleições muito disputadas que ajudam a elevar o quadro de incerteza.

Nesse ambiente, o apetite dos estrangeiros em relação aos ativos brasileiros segue firme, mas a seletividade dá o tom, destaca Renato Ejnisman, diretor executivo do Bradesco. “Não será qualquer nome que irá a mercado e não a qualquer preço”, diz o executivo. “A empresa que passar por essa ‘régua’ vai encontrar demanda”, afirma. Por conta da atual volatilidade da moeda, Ejnisman pondera que algumas ofertas podem demorar pouco mais para ir ao mercado.

Mesmo com esse cenário e pelo ano eleitoral, a atividade dos bancos de investimentos segue aquecida, comenta o responsável pelo banco de investimento do Bank of America Merrill Lynch, Hans Lin. “O nível está bom para um ano de eleição. O que está afetando neste momento são fatores externos e ainda uma recuperação da economia brasileira mais lenta do que o esperado”, afirma. As eleições locais devem começar a ganhar a cena a partir do fim de julho, afirma Lin. Segundo ele, a expectativa é de uma janela aberta para emissão de ações em julho e já há, inclusive, uma fila de cerca de seis empresas se preparando para estrearem no mercado, segundo apurou o Estadão/Broadcast.

Troca. Apesar do cenário menos favorável, as empresas brasileiras tiveram sucesso ao longo dos últimos meses para acessarem o mercado. As grandes companhias, por exemplo, conseguiram aproveitar e trocar dívida cara por mais

barata acessando o mercado externo, lembra o responsável pelo banco de investimento do Morgan Stanley no Brasil, Alessandro Zema. “As grandes empresas não estão com a corda no pescoço e têm o luxo de poder esperar (uma

normalização). A fase de necessidade já passou”, afirma o executivo. Já aquelas que ainda precisam realizar o “liability management” (gestão de ativos e passivos da empresa) poderão esperar para realizar em um melhor momento.

Apesar do impacto ser mais imediato nas captações externas, o mesmo movimento é observado no mercado de renda variável. “O apetite externo é muito seletivo e não serão todas as histórias que virão a mercado que funcionarão, mas o sucesso das últimas três emissões do mercado de ações (Notredame, Hapvida e Banco Inter) mostrou claramente que o mercado está disposto a realizar investimentos”, salienta Zema.

Associação pede que grevistas ‘levantem acampamento’

O Estado de S. Paulo - 28/05/2018

O presidente da Associação Brasileira dos Caminhoneiros (Abcam), José da Fonseca Lopes, pediu que motoristas que protestam nas rodovias em todo o Brasil “levantem acampamento e sigam a vida” após a publicação das medidas anunciadas pelo presidente Michel Temer no Diário Oficial da União. Para Fonseca, com as medidas publicadas, a regularização do abastecimento ocorrerá “de oito a dez dias para normalizar, para fluir a oferta de carga”.

“Peço aos que estão nos mais de 500 pontos na estradas que, se amanhã (hoje) todos os pontos estiverem publicados no Diário Oficial, que os companheiros levantem acampamento e sigam a vida”, disse o presidente da Abcam após a reunião no Palácio do Planalto. Fonseca Lopes foi um dos dois líderes dos caminhoneiros que abandonaram a reunião na quinta-feira que resultou no primeiro acordo – insuficiente para acabar com o protesto nas estradas.

Questionado sobre como assegura a saída dos caminhoneiros das estradas, Fonseca disse que a “decisão depende dos motoristas”. “Mas quero fazer um apelo a todo mundo que segurou o movimento até agora”, disse. “Eles sabem que chegou o momento de fazer isso”, completou, ao lembrar que o acordo firmado no domingo foi maior que o pedido, já que terá a redução de R\$ 0,46 por litro de diesel por 60 dias. Depois, os reajustes serão mensais.

Bloqueios. Ao contrário dos dias anteriores, a Polícia Rodoviária Federal não informou no domingo o número de bloqueios nas rodovias. O órgão atualizava duas vezes por dia os pontos interrompidos, principal indicador sobre a força da paralisação. Segundo a PRF, os dados passariam a ser divulgados pelo

Ministério da Segurança Pública. A pasta, porém, não apresentou nenhum número até o fim da noite de domingo.

Tributo flexível poderá fazer preço oscilar menos **Valor Econômico - 28/05/2018**

Diante da greve que entrou ontem em seu sétimo dia, o governo discute a cobrança de impostos flexíveis sobre combustíveis, medida que, se aprovada amortecerá os impactos, na economia, dos aumentos dos preços internacionais do petróleo e da variação da taxa de câmbio. A proposta foi levada ao palácio do Planalto pela Petrobras, no meio da greve dos caminhoneiros, e é inspirada em sugestões do diretor do Centro Brasileiro de Infraestrutura, Adriano Pires, feitas a partir do modelo europeu. A previsibilidade dos preços de combustíveis está entre as principais reivindicações dos grevistas.

Ao concordar em ressarcir a Petrobras em cerca de R\$ 4,9 bilhões até o fim do ano, a título de subsídio ao óleo diesel - que deixa de ser reajustado diariamente e passa a ser a cada 30 dias - o governo ganhou tempo para discutir, definir e implementar uma solução que vai suavizar os efeitos da volatilidade de preços do óleo. Os tributos federais Cide, PIS e Cofins representam R\$ 0,46 por litro de óleo diesel. A proposta de impostos flexíveis é a seguinte: se o preço da Petrobras na refinaria aumentar R\$ 0,10/litro, o governo vai arrecadar R\$ 0,36 por litro. Se, ao contrário, o preço na refinaria cair R\$ 0,10 por litro, a arrecadação da União subirá para R\$ 0,56 por litro.

Outro imposto que pesa sobremaneira nos preços dos derivados é o ICMS. Cada Estado tem uma alíquota e esta incide sobre um preço de referência que, no caso da gasolina, é apurado na bomba e reajustado a cada quinze dias. Não basta o governo federal se dispor a mexer na política de tributos sobre combustíveis e os estados continuarem a cobrar o ICMS como hoje. O silêncio dos governadores no grave movimento dos caminhoneiros é ensurdecedor.

Ao invés de intervir nos preços da Petrobras e transferir os parcos recursos do orçamento para subsidiar o consumo, os impostos é que absorveriam os impactos da variação da taxa de câmbio e do preço do óleo no mercado externo. A Petrobras continuaria com os reajustes diários de preços na refinaria.

O governo perderia arrecadação em um dia mas ganharia no outro, conforme a cotação do barril no mercado externo e da cotação do real frente ao dólar. Para o consumidor final, dessa forma, a recomposição de preços poderia ser mais gradual. No caso do consumidor final, porém, não basta alterar os mecanismos de absorção de eventuais choques de preços externos ou mudanças abruptas na taxa de câmbio.

Há um amplo e profundo trabalho a ser feito pela Agência Nacional do Petróleo e pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), para identificar as razões pelas quais os preços dos derivados, na bomba, só sobem. Mesmo

quando a Petrobras reduz o preço da gasolina na refinaria, o consumidor final não é beneficiado pois essa redução raramente chega aos postos.

Isso fica claro quando se confronta o que aconteceu com o gás de botijão durante o período de janeiro de 2013 a agosto de 2015, durante a gestão da presidente Dilma Rousseff. Nesse tempo a Petrobras manteve o preço do GLP congelado, mas para o consumidor final o botijão de 13 kg que em janeiro de 2013 custava R\$ 29,35, em agosto de 2015 era vendido a R\$ 46,02, um aumento, portanto, de 56,8%. Alguém, na cadeia de distribuição, se apropriou da diferença.

A greve dos caminhoneiros, com todos os prejuízos impostos ao país, pode ter como consequência pelo menos duas questões importantes. Primeiro, vai deixar claro que para atender à reivindicação dos grevistas o Tesouro Nacional terá que tirar R\$ 4,9 bilhões do contribuinte para repassar à Petrobras. Esse é o custo do subsídio estimado ao óleo diesel até o fim do ano e o melhor é que seja transparente. A segunda consequência é forçar os governos federal e estaduais a rever o ímpeto de arrecadar impostos a qualquer custo do cidadão.

Fragmentados pelo lado político, mas unificados na causa

Valor Econômico - 28/05/2018

A fragmentação de lideranças e a divisão política entre caminhoneiros autônomos que se mobilizaram contra a gestão de preços da Petrobras para o óleo diesel - o que poderia ser interpretado como ponto frágil do movimento -, é justamente o que fortalece a categoria e suas reivindicações, na visão dos sindicalistas. "Se fosse por motivações políticas, a paralisação teria enfraquecido logo no início", disse o presidente do Sindicato dos Transportadores Autônomos de Cargas de Volta Redonda e Região Sul Fluminense (Sinditac-VR), Francisco Wild.

Exemplo dessas diferenças é que chegou a circular vídeo de protesto com participação de caminhoneiros falando sobre intervenção militar. Tal postura é considerada de extrema direita e contraria interesse da classe, justamente porque o presidente Michel Temer chegou a determinar o uso da força para abrir as estradas.

"É claro que cada segmento tem uma posição diferente. Tem gente que vai pela militância, quer defender seus interesses. Alguns são ligados a políticos. Mas nossa questão é a necessidade geral da categoria. É isso que está em pauta e fortalece o movimento", acrescentou Wild, que não descarta, porém, a atuação politizada nas bases da categoria.

Postos de combustíveis e supermercados ficaram desabastecidos, caminhões-tanque deixaram refinarias sob escolta militar, aulas e serviços foram suspensos em muitos municípios. O quadro confirmou a determinação da

classe em não ceder, mesmo fragmentada, sem proposta que atendesse à maioria.

A decisão do governador de São Paulo, Márcio França, no último sábado, de suspender a cobrança de pedágio por eixo suspenso e a retirada das multas aplicadas durante os bloqueios em rodovias foi considerada uma atitude positiva pelos trabalhadores em greve. Mas não ao ponto de desmobilizar a categoria, disse José Cícero Rodrigues, diretor do Sindicato dos Transportadores Rodoviários Autônomos de Bens da Baixada Santista e Vale do Ribeira (Sindicam).

"O pessoal achou um avanço, mas o maior problema da categoria é o óleo diesel. Isso é o que faz o caminhão rodar. Enquanto essa questão não for resolvida de forma definitiva, não deixaremos de cobrar. É o que se ouve entre os colegas", afirmou à tarde o líder sindicalista. Segundo ele, a atual política de preços imposta pela Petrobras é insustentável.

Sobre a contrapartida do governo federal de que o desconto de 10% no valor do diesel nas refinarias (R\$ 0,46) chegue às bombas, Rodrigues disse que não é suficiente. "Não sei o quanto o governo pode intervir na Petrobras, mas não adianta dar esse desconto, em 30 dias descongelar e a Petrobras voltar a aumentar de forma insustentável para a frota trabalhar. O que tem que mudar é a política", argumentou.

Para o representante da categoria, a causa que moveu caminhoneiros já foi compreendida. "Se a população fosse contra o movimento já haveria protestos contra nós", opinou Rodrigues.

"Se o diesel aumenta de forma incontrolável, em 30 dias, no máximo, isso impacta os preços para o consumidor. Sobem o tomate, o feijão, as roupas, os transportes, tudo aumenta. É visível que há insatisfação geral", disse.

Ele ressaltou que o movimento ganhou corpo porque a população acreditou nele e entendeu as necessidades, não tratou de greve em que se reivindica reposição ou aumento salarial.

A liderança sustenta que a categoria está preocupada com o bem-estar geral. "Houve reunião com o Comando da Polícia Militar que assegurou que tudo seria feito de forma pacífica, sem vandalismo, e também a circulação de itens essenciais, como remédios. A paralisação aconteceu no limite, porque já não é mais possível circular. Tomou dimensão maior", afirmou.

Mesmo o uso de força militar nas estradas não foi suficiente para inibir a categoria, observou Vanderli Caetano, presidente do Sindicato dos Transportadores Rodoviários Autônomos de Bens do Estado de Goiás (Sindicam-Goiás). "É o que circula em todos os grupos de WhatsApp", contou o sindicalista.

A conclusão dele é que, daqui para a frente, a categoria não estará mais disposta a aceitar qualquer proposta vinda do governo. "Já não são mais só os caminhoneiros. Estão todos cansados desses acordos. Dizem sempre para cessar a greve, e depois não avançam nas reivindicações", destacou o líder sindical.

As lideranças dos caminhoneiros recusam a versão do governo federal de que houve prática de locaute na paralisação em todo o país. "Não há patrões ou sindicatos por trás, o movimento foi crescendo da insatisfação de quem está na estrada. O que aconteceu é que entidades e sindicatos foram aderindo. E outros segmentos se sensibilizaram", explicou Rodrigues.

O sindicalista reforçou a queixa da categoria de que o Planalto já vinha sendo avisado. "Isso não vem de hoje. O governo foi avisado por documento protocolado em Brasília", disse o líder sindical, que, em nome da categoria, reivindica uma proposta "viável" da Petrobras.

Segundo ele, apesar de a greve haver reunido trabalhadores com diferentes pensamentos políticos, o problema principal é econômico, e isso é o que unifica a classe: "Ninguém queria fazer greve. Mas estávamos trabalhando com migalhas, e isso levou os caminhoneiros ao limite".

Acuado, governo faz concessões para tentar encerrar a greve

Valor Econômico - 28/05/2018

Acuado pela greve dos caminhoneiros, o presidente Michel Temer anunciou ontem à noite mais concessões ao movimento, numa tentativa de conseguir o fim das paralisações, que causaram desabastecimento de combustíveis e outros produtos. A primeira medida é a redução de R\$ 0,46 por litro de óleo diesel, que valerá por 60 dias. "Isso corresponde ao valor da PIS/Cofins e da Cide [Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico] somados", afirmou Temer, em breve pronunciamento realizado no Palácio do Planalto.

Depois desse período de dois meses, os preços serão reajustados a cada 30 dias, informou o presidente. "Durante esta semana, o meu governo sempre esteve aberto ao diálogo", disse Temer, adotando mais uma vez um tom conciliador com os caminhoneiros.

Além dessas providências, o presidente afirmou ter assinado uma medida provisória (MP) isentando a cobrança do eixo suspenso em todas as rodovias do país e outra MP garantindo aos caminhoneiros autônomos 30% dos fretes da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab). Temer também disse que assinou uma medida provisória com tabela mínima para o frete, de acordo com o projeto em tramitação no Senado.

"E não haverá reoneração da folha [de pagamento] do setor de transportes", segundo Temer. "Estamos preocupados com os brasileiros que enfrentaram problemas nos últimos dias."

Durante o pronunciamento, houve protestos em diversas cidades contra o presidente. Paneleiros foram ouvidos em localidades como São Paulo, Rio e Recife.

A dúvida é saber se as concessões serão suficientes para levar os caminhoneiros a interromper de vez a greve. Na quinta-feira, o governo anunciou uma série de concessões depois de negociar com algumas lideranças dos protestos, mas não conseguiu o fim das paralisações. O movimento é pulverizado.

Segundo o ministro da Fazenda, Eduardo Guardia, dos R\$ 0,46 por litro, R\$ 0,16 se refere a redução de impostos e os outros R\$ 0,30 a subvenção direta para a Petrobras e para os importadores de combustíveis. O custo da redução de tributos será de R\$ 4 bilhões, a ser compensado com a reoneração da folha e outras medidas, disse Guardia. Já a subvenção de R\$ 0,30 por litro terá custo de R\$ 9,5 bilhões até o fim do ano, a ser compensada com o uso de toda a sobra da meta fiscal, de cerca de R\$ 6 bilhões, e com mais R\$ 3,8 bilhões de cortes de gastos. O Tesouro terá de arcar com esses custos num momento fiscal delicado, em que o setor público tem elevados déficits primários (que mostram o resultado das contas públicas sem incluir os gastos com juros).

Em entrevista, o ministro da Secretaria de Governo, Carlos Marun, disse que a redução chegará às bombas", acrescentando que o "Procon vai garantir" que a queda de preços "chegue ao tanque do caminhoneiro". Segundo Marun, as medidas provisórias serão publicadas o mais rápido possível - algumas talvez ainda hoje.

"Esperamos que já hoje [ontem] ou a partir de amanhã [hoje] os caminhoneiros retomem as atividades", afirmou o ministro. De acordo com ele, o governo vai criar "um crédito extraordinário junto à Petrobras para garantir benefícios aos caminhoneiros".

Temer passou o dia em reuniões, tentando encontrar soluções para debelar a crise que provocou desabastecimento na indústria e no comércio. Várias cidades têm sofrido com a falta de combustíveis nos últimos dias.

Em reunião ontem Temer e o ex-ministro da Fazenda, Henrique Meirelles, uma das opções levantadas para mitigar o risco fiscal das medidas foi dar uma solução mais rápida ao impasse em torno cessão onerosa da Petrobras, de forma a liberar leilões do pré-sal.

Agronegócio vai à Justiça cobrar prejuízos

Valor Econômico - 28/05/2018

Diversas cadeias produtivas do setor de agronegócios, um dos mais prejudicados pela greve dos caminhoneiros, estão ampliando a pressão para que o governo entre na Justiça contra os líderes do movimento e exija que as perdas bilionárias registradas desde o dia 21 pela paralisação do transporte em estradas de todo o país sejam ressarcidas.

No segmento de carnes de frango e suína, os prejuízos são calculados em US\$ 350 milhões pela Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA). A Associação Brasileira de Laticínios (Viva Lácteos), por sua vez, estima que o faturamento das empresas da área tenha sofrido uma retração da ordem de R\$ 510 milhões.

Outros ramos do agronegócio ainda estão calculando seus prejuízos, mas o problema é generalizado. Bloqueios ainda impedem a normalização do fluxo de abastecimento de hortifrutigranjeiros em grandes centros e no interior e reduzem o escoamento das exportações de carnes e de commodities como grãos, café, açúcar, etanol e suco de laranja.

O objetivo de produtores e agroindústrias é que, com esse cálculos à disposição, o Ministério da Agricultura, que também está fazendo suas contas, adote medidas judiciais para que eles sejam ressarcidos.

"A prioridade no fim de semana foi desbloquear rodovias e escoltar caminhões de milho e ração destinados aos animais, principalmente no Sul. Mas tão logo a situação volte ao normal vamos propor à AGU [Advocacia-Geral da União] uma ação judicial para ressarcir os empresários", disse Eumar Novacki, ministro interino da Agricultura, ao Valor. O ministério montou um gabinete de crise para monitorar o impacto da greve no agronegócio.

Apesar das ações emergenciais, Ricardo Santim, diretor-executivo da ABPA, estima que 1 bilhão de aves e 20 milhões de suínos poderão morrer na próxima semana por causa dos transtornos causados pela greve. Cerca de 64 milhões de aves adultas e pintinhos já morreram. Segundo ele, em três dias o segmento entrará "em colapso", e o descarte dos animais mortos poderá levar a uma crise de saúde pública. A volta à normalidade levará meses.

A ABPA reforçou que o desabastecimento tende a se agravar e informou que contabilizou, ontem, 167 plantas frigoríficas de aves e suínos paradas em todo o país e mais de 234 mil trabalhadores com atividades suspensas. Grandes produtoras de carnes de frango e suína, como BRF, Seara (controlada pela JBS) e Aurora, estão com boa parte das atividades paralisadas. O mesmo acontece com o abate de bovinos e com laticínios.

A Lactalis, por exemplo, anunciou ontem a suspensão da coleta de leite no Rio Grande do Sul e em outras regiões até que o transporte rodoviário volte ao normal. "A greve tem prejudicado não apenas a coleta de leite, mas também as

atividades da indústria, devido à falta de insumos", informou a empresa a seus fornecedores de leite. Outras grandes empresas da área, como a Nestlé, enfrentam problemas semelhantes.

Conforme a Associação Brasileira da Indústria de Lácteos Longa Vida (ABLV), a greve deverá causar a perda de 1% da produção nacional de leite cru, ou entre 200 milhões e 250 milhões de litros.

Em um grupo do WhatsApp, o ministro Blairo Maggi, que voltará hoje ao Brasil após um giro de duas semanas por Turquia, China e França, classificou a situação como "fora de controle". "A economia brasileira está sendo asfixiada. Todos estamos na iminência de um grave conflito social. Muitos me perguntam o que vai acontecer, qual o final disso tudo. Eu não sei!!!!", escreveu Maggi.

De acordo com informações enviadas por representantes do setor ao Ministério da Agricultura, a greve gerou o bloqueio do tráfego em pelo menos 50 rodovias cruciais para o escoamento de produtos agropecuários. Grande parte dos pontos de estrangulamento permanecia com problemas ontem.

O movimento dos caminhoneiros também continua prejudicando centrais de abastecimento de frutas, verduras e legumes de capitais e do interior de diversos Estados.

No entreposto da estatal Ceagesp na capital paulista, o maior do gênero no país, a entrega de produtos que nesta época do ano vêm de outros Estados está praticamente interrompida. Faltam mamão, melão e batata, entre muitos outros itens. A situação tende a se agravar nos próximos dias, uma vez que teme a falta de alimentos e começou a fazer estoques de alguns gêneros, o que já tem provocado filas em supermercados.

Conforme a Ceagesp, a situação tende a ser agravar também nos entrepostos paulistas de Araçatuba, Marília, Franca, Presidente Prudente, Ribeirão Preto, São José dos Campos e São José do Rio Preto. Segundo o Cepea/Esalq, a situação tem feito com que muitos produtores de diversos Estados interrompam a colheita de produtos como alface, cebola, maçã, melancia, uva e batata. Os aumentos de preços já superaram 100% em muitos casos.

Com a multiplicação dos problemas, a bancada ruralista passou a defender o fim das paralisações. A Frente Parlamentar da Agropecuária (FPA) divulgou comunicado no qual diz apoiar o "legítimo" movimento dos caminhoneiros, mas manifestou "grande preocupação" com o bloqueio do transporte de cargas vivas, remédios, combustíveis e alimentos.

"Não se pode perder o foco e deixar que uma manifestação com início ordeiro, pacífico e organizado incentive o caos e o abastecimento generalizado dos cidadãos", informou a FPA em comunicado.

Cerca de dez deputados ruralistas estiveram em várias reuniões nos últimos dias no Palácio do Planalto e manifestaram apoio sobretudo à principal

reivindicação dos caminhoneiros, que é a alíquota zero para os tributos Cide e PIS/Cofins sobre o óleo diesel. Mas muitos integrantes da bancada ruralistas são empresários do setor e também passaram a ter seus negócios prejudicados.

Um deles é o deputado federal Adilson Sachetti (PRB-MT), que mantém com familiares uma granja de suínos em Itiquira, no sul mato-grossense. "Criamos 2 mil matrizes de suínos, mas não estamos embarcando para as indústrias porque os frigoríficos estão todos fechados. Como o farelo de soja não chega, se a greve continuar só consigo alimentar os animais por mais uma semana", disse. "Os caminhoneiros têm que avaliar os ganhos que já tiveram e reavaliar as paralisações", afirmou.

Paralisação piora perspectiva para atividade no 2º trimestre

Valor Econômico - 28/05/2018

Depois de um início de ano mais fraco que o esperado, a atividade econômica continuou a crescer, ainda que sem força, no início do segundo trimestre. Os indicadores coincidentes de abril oscilaram entre altas e baixas e a greve dos caminhoneiros, que parou produção e comércio pelo país durante uma semana, pode ter impacto negativo na atividade de maio, mês em que a confiança do setor privado já tinha diminuído. Tudo somado, aumentou o grau de incerteza sobre o ritmo da recuperação da economia brasileira.

Para o Bradesco, que tem uma das menores projeções para o PIB do segundo trimestre, a estimativa inicial de crescimento de 0,4% sobre o primeiro, feito o ajuste sazonal, pode não se realizar. "Nossa projeção pode não se concretizar tendo em vista o desempenho dos indicadores de abril e maio, que sugere um ritmo mais moderado de expansão", afirmaram os economistas da casa, em nota.

O Banco Pine, que esperava algo em torno de 1%, baixou para 0,7% a projeção de alta do segundo trimestre, feito o ajuste sazonal. O cenário pior que o esperado para o emprego pesou na revisão, afirmou o economista-chefe do banco, Marco Caruso.

Os indicadores coincidentes mostram que a indústria pode ter saldo positivo em abril, puxada pelos automóveis. Segundo dados dessazonalizados pela LCA Consultores, a produção de veículos leves aumentou 6,6% em abril na comparação com março, e os licenciamentos de veículos novos subiram 6%. Por outro lado, a produção de aço bruto caiu 3,1%, a expedição de papel ondulado recuou 1,1% e o fluxo de veículos pesados nas estradas diminuiu 0,13% no mesmo período. A consultoria prevê crescimento de apenas 0,1% na produção industrial de abril.

"Os indicadores mais importantes do setor mostram uma divisão", observa Rodrigo Nishida, economista da LCA. De uma forma geral, o quadro segue de

recuperação muito gradual. "A retomada da indústria continua, embora mais lenta do que esperávamos".

Nishida pondera que há risco de a situação piorar diante das incertezas internas e a turbulência externa. A disparada do dólar, por exemplo, encarece insumos para segmentos importantes da indústria, como a de bens de capital, mas por outro lado dá vantagem aos exportadores. "E há uma questão relevante para acompanhar, que são as exportações para a Argentina. Tudo leva a crer que haverá uma queda nos embarques para lá", diz.

As expectativas para a indústria em abril, contudo, estão longe de um consenso. Baseado nos dados da produção de veículos, o economista André Muller, da AZ Quest, espera alta de 0,7% na produção de abril, com aumento de 8,8% na comparação com o mesmo período do ano passado. A estimativa também é preliminar. "O conjunto de indicadores aponta uma melhora gradual no setor", diz.

No comércio, a LCA estima alta de 0,7% no varejo restrito ante abril do ano passado e de 1,3% ante março. No ampliado as projeções prévias são de 8,2% e 1,5% respectivamente. "O contexto geral é parecido com o da indústria. Tem recuperação, mas o risco para baixo aumentou nas últimas semanas".

Ainda no comércio, o indicador da Boa Vista SCPC aumentou 0,2% em abril, após crescer 0,3% em março, feito o ajuste sazonal. Supermercados, com peso de cerca de 50% no índice, tiveram crescimento tímido de 0,2% ante março. Flavio Calife, economista do birô de crédito, diz que o segmento depende mais da renda que do crédito e por isso tem sido afetado pelo desemprego, "que parou de cair". O mercado de trabalho afeta muito esse setor", diz.

As vendas de móveis e eletrodomésticos, que vinham aumentando, caíram 1,9% em abril ante março, mas Calife diz que o segmento ainda tem fôlego por causa do aumento da concessão de crédito e da Copa do Mundo, além da queda do endividamento do consumidor. Seja como for, o economista diz que o setor percebeu um freio na atividade e agora espera um crescimento entre 4% e 4,5% neste ano, ante 4,5% a 5%, antes.

Quanto a maio, economistas afirmam que ainda é cedo para calcular, mas acreditam que a greve dos caminhoneiros terá impacto sobre a atividade. Até o fluxo de veículos pesados nas estradas em maio ser conhecido será difícil ter alguma estimativa numérica, afirma Rodolfo Margato, do Santander. "Houve paralisações importantes em muitas regiões. Deve haver impacto sobre os dados de maio", afirma. Ele observa que a greve prejudicou, por exemplo, o transporte de bens intermediários para a indústria. Por enquanto, o banco mantém a estimativa de crescimento de 0,8% no PIB no segundo trimestre, na margem.

Até que sejam conhecidos os estragos da greve, a tendência é que indústria e varejo tenham melhor desempenho no segundo trimestre, dois setores que

decepcionaram no início do ano. "Está longe de ser o cenário de sonhos. Mas a retomada não foi interrompida. A discussão agora é sobre a velocidade", diz Margato. Rodrigo Nishida, da LCA, também diz ser cedo para calcular o impacto da greve. Por ora, a consultoria espera aumento em torno de 1% no PIB do segundo trimestre. Mas o viés é de baixa.

Ação do governo contra a greve pode ir ao plenário do STF esta semana

Valor Econômico - 28/05/2018

A presidente do Supremo Tribunal Federal (STF), ministra Cármen Lúcia, estava pressionada a pautar para esta quarta-feira, em plenário, o julgamento da ação em que o governo pede o fim da greve dos caminhoneiros - há uma semana, eles bloqueiam rodovias federais em todo o país, em protesto contra a política de preços da Petrobras.

Se isso ocorrer, os ministros vão decidir se referendam ou não liminar concedida na sexta-feira pelo relator do caso, ministro Alexandre de Moraes, a pedido da Advocacia-Geral da União (AGU), que representa o presidente Michel Temer na Justiça.

Na decisão, o magistrado estabelece multas de até R\$ 100 mil às entidades que a descumprirem e autoriza o governo a lançar mão das "medidas necessárias e suficientes" para impedir a obstrução das estradas - inclusive a convocação e o uso de força policial.

No fim da semana passada, em uma das tentativas de debelar a greve, antes da série de novas medidas que acabou anunciando ontem, o Palácio do Planalto decidiu "fazer uso enérgico dos recursos legais" e agir em duas frentes. Primeiro, decretando a Garantia da Lei e da Ordem (GLO), que convoca as Forças Armadas para atuar pelo menos até 4 de junho.

Em segundo lugar, liberando a "requisição de bens" pelas autoridades - isto é, a tomada de veículos particulares que, essenciais ao transporte de alimentos, medicamentos e outros serviços considerados básicos, se recusarem a sair das vias públicas. Ainda assim, a greve não arrefeceu.

Fontes do Supremo ouvidas reservadamente pelo Valor afirmam que Cármen está ciente de que o assunto pede urgência e de que "não há como adiar" a data do julgamento da ação. Nesta semana, devido ao feriado de Corpus Christi na quinta, o plenário da Corte só se reúne na quarta.

A liminar de Moraes, no entanto, não tem prazo de validade. Isso significa que o plenário da Corte não precisa necessariamente se debruçar sobre a decisão do relator apenas porque a greve ainda está em vigor. Se a paralisação porventura terminar, o julgamento, no jargão jurídico, "perde o objeto".

A Ação de Descumprimento de Preceito Fundamental (ADPF) ainda não consta na lista de processos a serem examinados, na próxima sessão plenária, pelos 11 ministros do tribunal. Em princípio, a Corte retoma o julgamento de um processo sobre a exigência de idade mínima para ingresso de crianças na escola.

Preocupada com as decisões conflitantes entre Justiças Federais de diversos estados - algumas concederam, outras negaram pedidos da AGU - a ministra-chefe do órgão, Grace Mendonça, acionou o Supremo em busca de uma "via única para pacificar a questão". A ação foi sorteada para Moraes, que, poucas horas depois, decidiu favoravelmente ao governo.

Antes de assumir a cadeira que ficou vaga na Corte após a morte de Teori Zavascki, Moraes, que era filiado ao PSDB, foi ministro da Justiça de Temer. Ao ser indicado ao Supremo pelo presidente, em março de 2017, desfilou-se da legenda. Ele não se declarou impedido para atuar como relator do processo.

"O tempo já transcorrido de paralisação do tráfego, com o consequente represamento de bens e serviços e escoamento de estoques em todo o país, e o tempo necessário para que esse fluxo se normalize, reclama a adoção de uma medida incisiva e inequívoca quanto à necessidade de que se garanta plena e imediata liberdade de tráfego em todas as rodovias do Brasil", escreveu.

Ele também deferiu a aplicação de multa de R\$ 100 mil por hora às entidades que permanecessem bloqueando as rodovias e de R\$ 10 mil por dia a cada manifestante que se recusar a desobstruir o trânsito. As sanções poderão ser aplicadas pela Polícia Rodoviária Federal e, no caso das rodovias estaduais, pela Polícia Militar. Todas as autuações serão remetidas à AGU para que o órgão as execute junto ao poder Judiciário.

Durante o fim de semana, foram identificados 554 pontos ativos de bloqueios em rodovias, muitos ainda prejudicando a livre circulação, informou a PRF.

Enquanto o plenário da Corte não delibera sobre a ação do governo, estão suspensos os efeitos das cerca de dez as decisões judiciais de instâncias inferiores que impediram a reintegração de posse das rodovias ocupadas. A AGU contabiliza outras 30 decisões em favor do governo, proibindo protestos em 14 estados e no Distrito Federal.

"O quadro fático revela com nitidez um cenário em que o abuso no exercício dos direitos constitucionais de reunião e greve acarretou um efeito desproporcional e intolerável sobre todo o restante da sociedade, que depende do pleno funcionamento das cadeias de distribuição de produto.

Adesão diminui, mas problemas de abastecimento continuam

Valor Econômico - 28/05/2018

O fim dos problemas de abastecimento causados pela greve dos caminhoneiros ainda parece distante, embora o governo federal tenha cedido a várias exigências dos líderes do movimento e diversos trechos de rodovias tenham sido desbloqueados nos últimos dias. Em grupos de Whatsapp, os motoristas planejavam continuar com a paralisação até amanhã, pelo menos. Além disso, a normalização da entrega de combustíveis e outros produtos a postos de gasolina e aos varejistas deverá levar dias, semanas ou meses, dependendo do caso mesmo se as entregas começarem a ser regularizadas.

Para complicar um pouco mais a situação, a Federação Única dos Petroleiros (FUP) convocou uma greve por 72 horas a partir da quarta-feira para reivindicar a redução dos preços dos combustíveis e do gás de cozinha e a demissão do presidente da Petrobras, Pedro Parente.

De acordo com o governador de São Paulo, Márcio França (PSB), o Estado já teve 13 mil caminhoneiros protestando, número que teria caído para 1,3 mil. Ele ressaltou várias vezes a queda de 90% na mobilização. Informou que havia ontem 46 "interrupções ativas" de vias em São Paulo e 210 operações de escoltas para garantir abastecimento em setores críticos, como medicamentos para hospitais e alimentação para presídios.

Segundo Márcio França, as reivindicações dos caminhoneiros são justas, pois, na ponta do lápis, os custos com combustível, pedágio e manutenção acabam sendo maiores que a remuneração oferecida. "Não há manifestação que dure tanto tempo se não houver justiça", afirmou.

Ele realçou, ainda, que o movimento não tem liderança única e organização convencional. "É uma liderança de WhatsApp, de Facebook. Mas é efetiva". Isso poderia ser constatado, segundo ele, porque os caminhoneiros recebidos ontem por ele cumpriram a promessa de desmobilizar 90% dos protestos no Estado. França disse ainda que a expectativa é de que uma nova proposta seja apresentada aos caminhoneiros nesta quinta-feira.

Em Brasília, o processo de normalização do abastecimento de combustíveis em Brasília ocorria ontem lentamente. Segundo o Sindicato dos Empregados de Postos de Combustíveis (Sinpospetro-DF), a chegada de combustíveis na capital federal está ocorrendo em sua grande maioria nos postos da BR Distribuidora, enquanto outras bandeiras e as unidades sem marcas próprias ainda não estão conseguindo obter gasolina. Ele explicou que há muitos postos sem bandeira no Distrito Federal e que a preferência da BR por postos de sua bandeira dificulta a normalização.

O Aeroporto de Brasília recebeu 550 mil litros de querosene de aviação (QAV) no início da noite de ontem, segundo informou a concessionária Inframerica. O abastecimento elevou os níveis dos reservatórios para 18% da capacidade máxima. O comboio foi escoltado por forças federais de segurança. A partir da fronteira com o Distrito Federal, os veículos foram acompanhados pela frota da Polícia Militar local até o aeroporto da capital.

Em São Paulo, a Polícia Militar anunciou a escolta de caminhões de combustível a partir da tarde de ontem, para garantir a chegada com segurança aos postos da cidade - a escolta foi adotada em diversas cidades ontem. A capital paulista ainda enfrenta escassez de combustíveis, mesmo após a liberação de mais de cerca de 80% das rodovias do Estado, segundo informações da Agência de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp).

O prefeito Bruno Covas (PSDB), disse ontem que os serviços essenciais na capital paulista, como ambulâncias, serviço funerário e Guarda Municipal, estão garantidos. Segundo ele, o município, com a ajuda do Sincopetro, entidade que representa os postos de combustíveis, conseguiu três estabelecimentos para cuidar exclusivamente do abastecimento dos veículos responsáveis por serviços públicos.

Os ônibus de São Paulo deverão funcionar com 60% a 80% da capacidade total nesta segunda-feira, quando o rodízio continua suspenso. A operação de terça-feira em diante dependerá da chegada de mais combustível.

Em Minas, empresas de transporte têm orientando seus motoristas a não rodarem pelas estradas por receio de que fiquem parados nos protestos. Em alguns casos, quando os caminhões já estão em pontos de piquete, a posição das companhias é que os motoristas obedeçam aos manifestantes.

"A orientação é sempre não enfrentar. Não furar uma paralisação. Essa orientação ocorre por parte das empresas", disse o empresário e diretor do Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas de Minas Gerais, Ulisses Martins. O sindicato tem 132 filiados e é um dos cinco que reúne empresas do segmento no Estado.

"Dependendo do insumo, do produto que o caminhão carrega - se for algo mais vital como um insumo hospitalar, por exemplo -, o motorista pode tentar negociar para ver se é possível passar. Se os outros caminhoneiros deixarem, ele passa. Mas no caso de violência verbal, de ameaça, a orientação é que não sigam", disse Martins. Para ele, muitas empresas avaliam que não vale a pena colocar os caminhões nas estradas. "Por que mandá-los para a estrada. Para ficarem parados na estrada? Para quê, se certamente não vão deixá-lo passar?"

Martins questionou a suspeita levantada pelo governo federal de que empresários têm insulfado ou organizado, de forma dissimulada e ilegal, protesto dos caminhoneiros. "Há uma distância gigantesca entre não mandar

meu motorista para a estrada e a prática de locaute. Não vejo como locaute", disse o dirigente.

A direção da Transpes, que se apresenta como "um dos maiores transportadores multimodais da América Latina" informou que 90% de seus 540 caminhões estavam parados. O restante tem contratos em atividades internos e não são prejudicados pelas paralisações. "Não conseguimos passar nas barreiras, os manifestantes ameaçaram nossos motoristas e assim nossa recomendação foi zelar pela segurança dos mesmos aderindo a paralisação", disse a companhia.

As operadoras de telecomunicações também estão em estado de alerta devido à crise de abastecimento de combustível. Como as teles dependem de frotas de veículos para fazer a instalação e manutenção dos serviços de telefonia, internet e TV por assinatura, o setor teme que haja comprometimento da manutenção de redes, do reparo e funcionamento dos geradores das estações de telecomunicações, que são acionados no caso de falta de energia.

A partir de agora, esses serviços poderão ser executados somente em casos de emergência, até a normalização do abastecimento, disse Eduardo Levy, presidente do SindiTelebrasil, que representa as companhias do segmento.

Modelo de preços europeu é boa inspiração, diz Reichstul

Valor Econômico - 28/05/2018

O governo deveria se inspirar no modelo europeu para preços de combustíveis e montar uma estrutura tributária que suavize variações abruptas no valor cobrado no bomba, mas assegurando à Petrobras o direito de vender seus produtos pela cotação do mercado internacional, defende Henri Philippe Reichstul, ex-presidente da estatal.

Em termos de resultado, a proposta do professor e economista não difere tanto do modelo negociado na semana passada pelo governo com alguns representantes de donos de caminhões, pelo qual, daqui a 15 dias, a União passaria a conceder, com seu orçamento, um subsídio temporário para o diesel. Por esse sistema, passados os primeiros 15 dias em que a própria Petrobras assumiu o desconto de R\$ 0,23 por litro, a estatal voltaria a vender o combustível pelo preço cheio.

Segundo Reichstul, o que desorganiza as relações entre os gentes privados não é o preço absoluto do combustível, mas as variações bruscas. "A alta do petróleo pegou os caminhoneiros com os contratos em curso. É preciso construir um modelo em que variações sejam absorvidas fiscalmente e repassadas com tranquilidade. Tem que dar um tempo para o setor de logística renegociar os contratos", afirma.

Uma vez suavizada a alta abrupta do preço, diz ele, em algum momento os caminhoneiros terão que repassar o aumento de preços para a cadeia, embora reconheça que o período de acomodação pode ser longo, caso a oferta de frete esteja muito maior que a demanda.

O objetivo, reforça o economista, é evitar os picos de alta de preços. Mas depois é preciso deixar o mercado funcionar, com o frete ficando mais caro, a passagem de ônibus subindo, com as pessoas passando a conter o consumo e a encontrar substitutos. "Não somos a Arábia Saudita nem a Venezuela que podem subsidiar sempre os consumidores".

Reichstul diz que os europeus fazem essa calibragem com um tributo parecido com Cide, mas muito mais "gorda" do que ele mesmo ajudou a montar no início do século, quando o governo acabou com o monopólio da Petrobras sobre o mercado e também com a conta-petróleo.

"Na medida em que se tem uma Cide mais parruda, o governo consegue absorver variações tanto para baixo como para cima de modo muito mais suave", diz.

Ele afirma que a preocupação do governo é sempre com a alta da cotação da commodity, mas que, no momento da baixa, haveria um atraso na redução do tributo, em que se compensaria o caixa que não se arrecadou no momento de alta dos preços.

Esse mecanismo, diz ele, deixa na mão do governo a responsabilidade e a preocupação com o preço final com combustível. E não com a Petrobras.

Segundo ele, exigir da estatal a venda dos produtos a um preço inferior ao do mercado internacional tira a competitividade da companhia, que concorre com empresas estrangeiras com bastante acesso a capital e que estarão vendendo os derivados e o óleo bruto pelo preço cheio. "A empresa está saindo do hospital, com a governança se recuperando, e agora se chama ela de volta para uma questão que já estava resolvida?".

Para ele, se a pressão continuar e a política de preços da Petrobras for revista, o governo deixará a empresa pública em piores condições de competir. "E estará deteriorando o patrimônio público, além de prejudicando a poupança de investidores de todo o Brasil que tem ações dela".

Reichstul menciona ainda o risco que uma mudança na política de preços da Petrobras trará para o país em um momento em que se planeja a realização de leilões de blocos no pré-sal. "Como atrair as empresas se não há garantia de preços de mercado?"

Nos Estados Unidos, explica o ex-presidente da Petrobras, nem sequer existe esse modelo de suavização de repasse de preço, porque há uma aversão à taxaço de combustíveis. E por isso o combustível costuma ser mais barato.

Hoje, contudo, o a diferença entre o preço do diesel na bomba nos EUA e no Brasil é de menos de 15%, um dos níveis mais baixos da série histórica.

Fim de PIS/Cofins coloca meta de déficit primário sob pressão

Valor Econômico - 28/05/2018

O fim da incidência do PIS/Cofins sobre o diesel coloca o governo federal perigosamente perto de descumprir a meta de déficit primário deste ano, de R\$ 159 bilhões, de acordo com economistas que acompanham de perto as contas públicas. Ontem, o presidente Michel Temer anunciou redução de R\$ 0,46 no preço do litro do diesel, pelo prazo de 60 dias, por meio de cortes tanto no PIS/Cofins quanto da Cide - as medidas, segundo os analistas, apontam para um aumento do rombo dos cofres do governo.

"Ainda existe alguma folga, mas, com essas mudanças e a recuperação mais fraca da atividade, cumprir a meta fica no limite", diz André Gamerman, economista da ARX Investimentos, que por enquanto estima um déficit primário entre R\$ 142 bilhões e R\$ 145 bilhões para 2018. O fim do PIS/Cofins, nas contas dele, levaria a uma perda de arrecadação de cerca de R\$ 14 bilhões, praticamente acabando com essa margem. Gamerman lembra também que há pouco espaço para novos cortes de despesas discricionárias ou contingenciamentos, dadas as severas restrições orçamentárias com as quais a máquina pública vem funcionando.

Em relatório, o economista-chefe do Itaú Unibanco, Mario Mesquita, fez avaliação semelhante. Nos cálculos da instituição financeira, as medidas teriam um efeito líquido negativo de R\$ 10 bilhões até o fim do ano. As projeções do Itaú, antes desse cenário, indicavam um déficit primário entre R\$ 140 bilhões e R\$ 145 bilhões, considerando um crescimento de 2% do Produto Interno Bruto (PIB). "Caso esse corte de impostos se concretize, calculamos um déficit primário de R\$ 150 bilhões a R\$ 155 bilhões. Portanto, se o crescimento continuar a surpreender para baixo e as previsões para a arrecadação tiverem revisões negativas, a meta fiscal deste ano pode não ser atingida", escreveu Mesquita em relatório na ocasião.

Mas ainda há dúvidas em diversas frentes a respeito das medidas fiscais usadas para combater a crise dos combustíveis. Guilherme Tinoco, especialista em contas públicas, lembra, por exemplo, que os R\$ 4,9 bilhões que seriam usados pelo Tesouro para reembolsar a Petrobras por causa da nova política de reajustes até o fim do ano ainda eram uma estimativa do Ministério da Fazenda. Além disso, algumas das próprias contas oficiais ainda são parciais, afirma.

Mesquita, por sua vez, destacou que a desoneração da folha de pagamento custou R\$ 13,4 bilhões aos cofres públicos nos últimos 12 meses. Portanto, se metade dos setores beneficiados for reonerada, o que serviria de contrapartida

à extinção do PIS/Cofins, isso representaria na teoria uma alta na arrecadação de R\$ 6,7 bilhões em um ano.

"Mas a metade dos setores que manteria o benefício [de acordo com o projeto de lei] parece mais intensiva em mão de obra do que a outra metade que o perderia", escreveu o economista do Itaú Unibanco. "Portanto, o impacto fiscal pode ser menor do que os R\$ 6,7 bilhões."

Ele também destacou que a reoneração precisa de 90 dias para entrar em vigor, enquanto a redução do PIS/Cofins valeria imediatamente logo após ser aprovada pelo Congresso.

Tinoco lembra ainda do "impacto da paralisação sobre a atividade, que deve mexer com o PIB e até com a arrecadação do segundo trimestre". Gamerman, da ARX, também chama a atenção para os efeitos sobre a atividade e a arrecadação. "A gente não sabe exatamente qual o efeito dessa paralisação e nem quando ela vai acabar, mas é certo que vai ter algum efeito negativo", diz. Independentemente da paralisação, "a recuperação continua desacelerando" e dificultando ainda mais o cumprimento da meta. A projeção de 2,1% para o crescimento do PIB deste ano feita pela ARX tem viés de baixa.

Em função das mudanças inicialmente confirmadas pelo governo, a estimativa do Banco Safra para o déficit primário deste ano saltou de aproximadamente R\$ 135 bilhões para a casa dos R\$ 140 bilhões. Nos cálculos de Carlos Kawall, economistachefe da instituição financeira, cortar o PIS/Cofins custaria aproximadamente R\$ 15 bilhões até o fim do ano, colocando o governo federal em uma situação "muito preocupante".

Kawall, contudo, não via "hipótese" de descumprimento da meta. "Seria uma sinalização muito ruim do nosso compromisso com a responsabilidade fiscal", afirma o economista.

Já Gamerman, da ARX, diz que o mercado "está mais preocupado com a eleição" e pode ser um pouco menos rigoroso caso a meta não seja cumprida.

Outras medidas adotadas pelo governo, como o fim da Cide sobre o diesel, teriam efeitos limitados sobre as contas públicas, de acordo com os analistas. No caso da Cide, por exemplo, o impacto negativo seria na casa dos R\$ 2,5 bilhões até o fim do ano.

Apesar de criticarem em grande parte as propostas feitas pelo governo, elas não são encaradas pelos economistas como obstáculos relevantes ao cumprimento do teto dos gastos ou da regra de ouro do orçamento neste ano. Já para 2019 a magnitude dessas duas obrigações fiscais exigirá esforços muito além do que foi feito nos últimos anos, lembram eles.

Cresce risco de PIB ficar abaixo de 2%

Valor Econômico - 28/05/2018

O alongamento da mobilização dos caminhoneiros já coloca uma interrogação sobre o desempenho da economia neste segundo trimestre e, conseqüentemente, para o ano. Avaliações internas no governo apontam que o movimento ocorre em um período particularmente inoportuno porque afeta negativamente a confiança, que já dava sinais menos favoráveis desde abril, e também tem impacto direto sobre a produção e comercialização de diversos setores.

Nesse quadro, o desempenho do Produto Interno Bruto (PIB), que poderia acelerar e ficar próximo de 1% de alta entre abril e junho, já começa a ser alvo de dúvidas, segundo avaliações preliminares no governo. O próprio cenário de 2,5% de alta para o ano, anunciado pelo governo antes da mobilização, tem menos chances de se materializar. Já há fonte reconhecendo o risco de o PIB em 2018 crescer menos que 2%.

Recentemente, o governo já reduziu a estimativa de expansão da economia deste ano de 2,97% para 2,5%. Isso aconteceu porque o primeiro trimestre ficou aquém do esperado (estima-se alta de 0,2% a 0,3%), o que ficará mais claro com o anúncio oficial pelo IBGE nesta semana, que ainda terá divulgação de mais um dado mostrando o desemprego ainda elevado.

O ministro da Fazenda, Eduardo Guardia, admitiu na sexta-feira que o movimento causava preocupação para o andamento da economia. "Estamos preocupados com impactos na população. A continuidade do processo é altamente preocupante porque pode afetar diversos setores da economia", afirmou. "A situação é de extrema gravidade na vida das pessoas. As empresas sem transporte não têm como seguir suas atividades, por isso a preocupação do governo em dialogar e adotar medidas."

Guardia também lembrou que a situação econômica enseja risco de perda de arrecadação para os Estados e, por isso, o governo considera razoável a proposta de antecipar a incorporação do desconto dado pela Petrobras no diesel na base de cálculo do ICMS dos Estados, que será levada à apreciação do Confaz amanhã (fórum que envolve Estados e União). Ele lembrou que a alta do petróleo e do dólar favorecem a arrecadação dos Estados com os combustíveis e por isso esses entes poderiam ceder.

Na semana passada, o governo anunciou medidas para fechar uma trégua dos caminhoneiros, que, apesar disso, não foi obtida. Dentre as iniciativas, estava a redução e o congelamento do preço do diesel por 30 dias, com compensação parcial por parte da União à Petrobras. O Tesouro vai bancar a política de estabilização de preços ao consumidor do diesel, com reajustes mensais. Inicialmente, essa "compensação" pelo congelamento de preços custaria aos cofres públicos R\$ 4,9 bilhões neste ano.

Segundo fonte ouvida pelo Valor, mesmo com esse impacto, a meta de déficit primário de R\$ 159 bilhões para 2018 será cumprida. O difícil, contudo, será fazer um resultado melhor do que isso. Atualmente, a folga para cumprimento da meta é de cerca de R\$ 6,1 bilhões. Assim, se não houver compensação em despesas que já não estão bloqueadas ou receitas adicionais, o cenário para a meta fiscal fica mais apertado para este ano, embora uma fonte tenha mostrado segurança quanto à chance de cumprimento deste objetivo.

O risco fiscal é ainda maior com o sinal verde do governo para zerar o PIS/Cofins sobre diesel, cujo impacto neste ano seria de R\$ 11,5 bilhões, segundo o próprio Guardia.

Do ponto de vista do teto de gastos, a medida não tem impacto, dado que o dispositivo constitucional estabelece que crédito extraordinário não entra no limite. Guardia explicou que o governo terá que cancelar outras despesas por questão de regras orçamentárias que obrigam a indicação de uma fonte orçamentária para o crédito novo. Esse cancelamento pode se dar em despesas que já estão contingenciadas ou bloqueadas.

Vale lembrar que o último relatório bimestral informou que o bloqueio atual de despesas é de R\$ 9,1 bilhões, mas esses recursos estavam separados para fazer frentes a outros riscos fiscais, como a renegociação de dívidas agrícolas (no âmbito do projeto do Funrural) e o Refis das micro e pequenas empresas, que foram aprovados pelo Congresso Nacional e que não estavam previstos no orçamento.

Dessa forma, o anúncio de que o governo vai subvencionar a estabilidade de preços do diesel até o fim do ano coloca mais pressão em um quadro fiscal desfavorável, atrasando a convergência para o equilíbrio das contas públicas. Inclusive, o governo se comprometeu a zerar a Cide do diesel, cujo custo é estimado em torno de R\$ 2,5 bilhões ao ano. Mesmo considerando que, do ponto de vista formal, essa medida só será efetivada mediante a aprovação da reoneração da folha de pagamentos, com impacto da ordem de R\$ 3 bilhões de receitas para o governo, na prática ela também pressiona o fiscal porque eram recursos que acelerariam a redução do déficit.

Sobra ao governo alegar que os riscos fiscais seriam ainda maiores se o governo não cedesse aos caminhoneiros e a paralisação durasse muito tempo, fazendo estragos ainda maiores na atividade econômica e gerando uma forte erosão nas receitas federais.

'Fazer planos de investimento com eleição tão incerta não faz muito sentido', diz Amadeo **Valor Econômico - 28/05/2018**

O ex-ministro Edward Amadeo destaca o impacto das incertezas eleitorais sobre as decisões de investimento neste ano, afirmando não ser possível

esperar muito da expansão da economia nos próximos trimestres. Para ele, é mais provável um número próximo de 2% para o crescimento de 2018.

"Com a utilização da capacidade tão baixa, fazer planos de investimento com uma eleição tão incerta pela frente não faz muito sentido", resume Amadeo, economista e sócio da Gávea Investimentos. Na visão do ex-ministro, a greve dos caminhoneiros não terá grande impacto sobre a economia. "Não acho que vá ter um efeito muito grande de curto prazo, a não ser que daqui a 15 dias, por exemplo, tenha uma nova onda de paralisações. Aí sim poderia a começar a ter efeitos sobre a atividade do mês ou do trimestre."

Ele considera que o fato de o governo ter titubeado sobre a política de preços de combustíveis não terá muito efeito porque a atual administração está no fim. "Seria grave se fosse uma administração em começo ou meio de mandato", diz Amadeo. "Isso colocaria uma enorme dúvida sobre qual seria o papel das empresas estatais." A seguir, os principais trechos da entrevista.

Valor: A atividade começou o ano mais fraca, houve nos últimos dias a greve dos caminhoneiros e as eleições estão cada vez mais próximas. Como está a economia?

Edward Amadeo: Houve um pouco de frustração de expectativas com relação à recuperação. O consumo até caminhou bem no fim no ano passado, mas uma parte disso tinha a ver com a queda da inflação e outra parte tinha a ver com os recursos extraordinários do FGTS. A inflação continua baixa, mas não está caindo mais, por exemplo. A inadimplência ainda é muito alta e isso evidentemente restringe a capacidade dos consumidores de se antecipar ao crescimento de sua renda. O desemprego ainda está muito alto.

Valor: E o investimento?

Amadeo: Pelo lado do investimento, o crédito para empresas ainda está caindo - não é nem que está desacelerando, está caindo. O Brasil é um país em que o papel do crédito subsidiado era muito importante para o investimento e esse crédito foi desacelerando nos últimos dois anos. Terceiro, há toda a crise do setor de grandes empresas ligadas à infraestrutura, por causa da Lava-Jato. E, com a utilização da capacidade tão baixa, fazer planos de investimento com uma eleição tão incerta pela frente não faz muito sentido. É difícil ver o investimento deslanchar enquanto não houver maior clareza sobre as regras do jogo pós-eleição.

Valor: Não se fazem plano de investimento mais ambiciosos quando não se sabe o que vai ocorrer daqui a seis, sete meses, não?

Amadeo: Sim, e o que vai ocorrer daqui a seis, sete meses terá desdobramentos para os próximos anos. Você está falando de decisões importantes na área fiscal e na área de reforma do Estado que podem fazer uma diferença muito grande para o que vai ser o país nos anos seguintes, principalmente em termos de prêmio de risco, associado ao crédito do setor

público e, portanto, ao custo do capital. Faz toda diferença do mundo em termos de qual será a postura do governo em relação ao investimento em infraestrutura com nomes como Ciro Gomes, Geraldo Alckmin, Henrique Meirelles ou Jair Bolsonaro. Tudo isso cria naturalmente uma paralisia na área de investimento. Não dá para esperar muito do crescimento nos próximos trimestres. O próprio número de 2,5% com que se trabalha hoje talvez seja o teto para o crescimento do ano.

Valor: Um número mais próximo de 2% seria mais realista?

Amadeo: Eu acho. Teria que haver três trimestres daqui para frente relativamente fortes, crescendo em torno de algo como 0,8% por trimestre para chegar aos 2,5% [a estimativa de vários analistas é de que no primeiro trimestre o PIB cresceu 0,3% sobre o anterior].

Valor: No meio do segundo trimestre, houve a greve dos caminhoneiros. Qual é o impacto sobre a atividade em si e sobre as expectativas?

Amadeo: Sobre a atividade diretamente não deve ter muito impacto. Mais do que nada, a greve dos caminhoneiros mostra a fragilidade do governo federal. Isso não vai ter um impacto prolongado, porque esse governo vai acabar [em breve]. Não acho que vá ter um efeito muito grande de curto prazo, a não ser que daqui a 15 dias, por exemplo, tenha uma nova onda de paralisações. Aí sim poderia a começar a ter efeitos sobre a atividade do mês ou do trimestre.

Valor: O impacto sobre a atividade tende a ser mais um soluço?

Amadeo: Se for isso será um soluço, uma coisa absolutamente passageira. O efeito mais permanente de o governo titubear com respeito à política de preços de combustíveis seria grave se fosse uma administração em começo ou meio de mandato. Isso colocaria uma enorme dúvida sobre qual seria o papel das empresas estatais nesse governo. Como a atual administração já está no fim, acho que não haverá muita repercussão.

Valor: O fato de o governo ter se mostrado fraco, ter cedido na questão fiscal, e ter causado uma dúvida sobre a política de preços de combustíveis não pode fazer o empresário se retrair mais e investir ainda menos?

Amadeo: A minha opinião é que não. Como é fim de governo, não vai fazer muita diferença. O que faz mais diferença agora é a expectativa em relação ao resultado de outubro, quando ainda há uma eleição tão aberta como a que nós temos.

Câmara debate dobrar pontos para perder a CNH

Valor Econômico - 28/05/2018

As associações de caminhoneiros pediam a votação, pela Câmara dos Deputados, de um projeto de marco regulatório do transporte de cargas. O texto prevê mudanças na relação entre as empresas do setor, na punição para motoristas infratores, medidas contra roubos e na formulação dos preços. O requerimento de urgência estava pautado para ser votado hoje.

"Só pus no papel o que as associações de transporte queriam", afirmou o relator, Nelson Marquezelli (PTB-SP), empresário do agronegócio com atuação no transporte e comércio de bebidas. Ele diz que só um grupo está contra a proposta, por impedir empresas que fazem a intermediação dos serviços de frete sem serem realmente de transporte - pelo projeto, esse tipo de empresa precisa ter, pelo menos, um caminhão.

Um dos pontos da proposta deve causar polêmica com a equipe econômica do governo: a criação de programa para renovar a frota de caminhões, com isenção de PIS/Pasep, Cofins e IPI e desconto de 50% no cálculo do ganho de capital da empresa decorrente da troca do veículo. Num cenário de aperto fiscal, a medida tem potencial de aumentar o rombo da União.

O projeto também eleva, de 20 para até 40 pontos, o limite para um caminhoneiro profissional perder a carteira nacional de habilitação (CNH). O argumento de Marquezelli é que, como estão mais tempo ao volante, os motoristas profissionais têm mais chances de tomarem multas e poderão atingir os 40 pontos se não tiverem infrações graves ou gravíssimas.

Com o aumento do roubo de cargas, o projeto ainda obriga a contratação de seguro para cobrir acidentes, perda de mercadoria, roubos e danos a terceiros, dá ao transportador direito de receber fretes e taxas em caso de roubos ou assaltos e aumenta penas para empresas e motoristas envolvidos em furto e receptação de cargas. Também prevê a perda do CNPJ do posto de gasolina que adulterar os combustíveis ou fraudar as bombas.

A proposta chegou a ser aprovada de forma conclusiva por uma comissão especial no fim do ano, mas houve recurso para que tenha que passar pelo plenário - o que, depois, o presidente da Câmara também entendeu necessário por tratar de matéria penal.

Esse não é o primeiro projeto de Marquezelli no setor de transportes. Ele foi presidente da comissão especial que discutiu, há quatro anos, a proposta que reduziu o intervalo de descanso dos caminhoneiros e aumentou a jornada para até 12 horas de trabalho diárias. A votação ficou marcada pelo pagamento, no gabinete do petebista, de R\$ 20 a R\$ 50 para pessoas que acompanharam a votação das galerias da Câmara para apoiar a aprovação, revelada pelo jornal "Correio Braziliense". Ele chamou os repórteres de "imbecis" e negou envolvimento.

Senado já discutia projeto para preço mínimo de frete

Valor Econômico - 28/05/2018

O estabelecimento de um preço mínimo para os fretes rodoviários e a redução do preço do diesel em R\$ 0,46 eram alvos de críticas por parte de senadores muito antes do anúncio feito ontem à noite pelo presidente Michel Temer no pacote para mitigar a paralisação nacional de caminhoneiros.

O presidente do Senado, Eunício Oliveira (MDB-CE), havia agendado para hoje uma sessão extraordinária para deliberar o PLC 121/2017, que estabelece uma política de preços mínimos para os fretes. A votação foi uma exigência feita por líderes dos caminhoneiros a Eunício, em reunião na noite da última quinta-feira no Palácio do Planalto.

Ontem, Eunício concordou que Temer editasse uma MP sobre o assunto, a fim de acelerar uma solução para o impasse. A votação, portanto, perdeu o sentido.

A medida, porém, sofre forte resistência do campo e ressalvas de senadores, para quem não cabe ao Estado regular os preços de uma atividade comercial independente. Momentos antes do anúncio de Temer, a líder do MDB no Senado, Simone Tebet, usava sua conta criticando o pacote que seria anunciado pelo presidente.

"Não consigo entender [como], diante do caos iminente e de prejuízos bilionários, o governo cede em duas reivindicações difíceis, a serem compensadas pelo Tesouro (redução em R\$ 0,46/litro diesel e MP que isenta pedágio para eixo suspenso) e empaca na prorrogação do congelamento do diesel por 60 dias", escreveu Tebet.

Quando ainda havia a expectativa da votação projeto do frete, Tebet questionava se é constitucional ou não regular esse tipo de atividade. "É possível aprovar, só não sei se [o projeto] é todo exequível e constitucional", disse ela, em entrevista ao Valor. "Há alguns pontos que sabemos que vai ter enfrentamento jurídico. Já estamos vendo mobilização do setor produtivo dizendo que isso impacta diretamente no preço final dos produtos."

Na opinião da senadora, é preciso entender se a regulação fere "a lei da livre iniciativa, que é o direito constitucional de as partes negociarem entre si".

Tebet chegou a defender que o plenário aprovasse o projeto "para não dar a impressão de causar uma suspeita de que o Senado não quer resolver essa crise rapidamente". Eventuais questões sobre a inconstitucionalidade de alguns dispositivos seriam resolvidas por meio de veto presidencial ou na Justiça.

Líder do PSDB no Senado, Paulo Bauer (SC) tampouco vê com simpatia a ideia de regular o preço do frete. "Frete não é concessão pública. Transporte de carga é atividade comercial independente", disse ele. "Daqui a pouco vai ter

que estabelecer um preço mínimo para outros produtos. Aí deixamos de ser economia de mercado para ser economia regulada pelo Estado."

Para o senador Flexa Ribeiro (PSDB-PA), esse tipo de medida pode ser inócuo. "Imagina, você põe o frete em um valor mínimo. Chega na hora de contratar o frete, o caminhoneiro pede um preço e eu não pago. Ele vai ficar parado? É o mercado que define isso."

Também o senador Pedro Chaves (PRB-MS) se disse contrário à ideia, mesmo tendo passado parte da tarde da última sexta-feira com caminhoneiros em seu Estado. "Não sou a favor de valor mínimo nem de fixar preço. Sou homem de mercado e acho que tem que trabalhar com razoabilidade", afirmou. "Estamos virando uma Venezuela e temos que resolver logo esse problema."

A posição majoritária no Senado, em todos os campos, segue sendo a de que é preciso mudar a política de preços da Petrobras. E o movimento para pedir a cabeça de Pedro Parente seguia firme.

"Não adianta ter uma postura arrogante, técnica, mas totalmente descolada da realidade política no Brasil", disse o vice-presidente do Senado, Cunha Lima, referindo-se a Parente, de quem já pediu a demissão. "Uma crise dessa envergadura não vai ser resolvida com tecnicidade."

A senadora Ana Amélia (PP-RS), por sua vez, pedia "maior previsibilidade" para os preços dos combustíveis. "O reajuste diário compromete o custo do frete, porque o caminhoneiro contrata o serviço por um valor estimando o valor do diesel do dia", disse ela, antes do anúncio de Temer. "Ao sair da origem até o destino da entrega, sofre vários reajustes no meio do caminho. Isso se tornou insustentável, especialmente para os autônomos", afirmou.

Boa parte dos parlamentares insistia ontem que a solução não está na regulação do frete ou outras medidas, mas na alteração da política de preços da Petrobras e, se preciso, na demissão do presidente da empresa, Pedro Parente.

"O problema é a política de preços. Ela que gerou toda essa situação", disse Cunha Lima.

PRF elabora relatório para que MPF avance em investigações sobre locaute

Valor Econômico - 28/05/2018

Em uma das frentes do governo para desmobilizar a greve dos caminhoneiros, a Polícia Rodoviária Federal (PRF) trabalha na elaboração de um relatório que será entregue ao Ministério Público Federal (MPF) para que o órgão avance nas investigações sobre empresários suspeitos de praticarem locaute. Convicto da ação de donos de transportadoras na articulação da paralisação, o gabinete responsável pelo monitoramento da greve dos caminhoneiros e da crise de

abastecimento já detectou o locaute praticado por pelo menos 37 executivos a serem investigados.

O relatório listará as multas aplicadas a caminhoneiros autuados nas estradas nas ações da PRF para desbloquear as rodovias e as empresas que ainda resistem a recuar da greve. A partir disso, acredita-se que o caminho para identificar as companhias que tenham incentivado a paralisação será mais fácil. De acordo com o último balanço, a PRF emitiu 400 autos de infração que ultrapassam a barreira dos R\$ 2 milhões.

Segundo assessores do Palácio do Planalto, o presidente Michel Temer avalia que a ofensiva das investigações inibirá a ação do empresariado, o que pode enfraquecer a mobilização da categoria.

Integrante do comitê da crise, o ministro da Segurança Pública, Raul Jungmann, informou no fim de semana que a Polícia Federal já instaurou 37 inquéritos em 25 estados para investigar empresários suspeitos de envolvimento em locaute para bloqueio de vias e rodovias durante a paralisação nacional realizada pelos caminhoneiros.

"Temos comprovado, seguramente, que essa paralisação por caminhoneiros autônomos, em parte, teve desde seu início, a promoção e o apoio criminoso de proprietários e patrões de empresas transportadoras distribuidoras. E podem ter certeza de que irão pagar por isso. Identificamos movimento criminoso de grandes empresas, que não liberam os caminhoneiros. Pelo contrário, lhes dão apoio para permanecer paralisados", disse Jungmann, após reunião do gabinete anticrise no sábado, em Brasília.

Mesmo empresas que não estejam sob suspeita serão convocadas a prestar esclarecimentos. O titular da pasta de Segurança Pública disse ainda que a Justiça, "sem sombra de dúvida, terá o poder de punir os responsáveis pelo locaute".

Ao falar sobre o acordo firmado entre o governo e as entidades do setor de caminhoneiros, Jungmann destacou que é difícil negociar com "um movimento descentralizado". "Neste setor, temos uma concentração na mão de algumas empresas. Parte delas, entraram em locaute para se favorecerem, o que não é legal."

O Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) instaurou, na sexta-feira, um inquérito para investigar indícios de locaute na greve. A medida se soma aos demais esforços do Poder Executivo e se concentrará em pelo menos 11 entidades patronais e sindicatos do setor de logística.

O Valor apurou que aparecem na lista a Confederação Nacional dos Transportes (CNT), a Associação Nacional dos Transportadores de Cargas (ANTC) e a União Nacional dos Caminhoneiros.

De acordo com o Artigo 36, da Lei 12.529/11, constituem infração à ordem econômica os atos que tenham como objetivo ou possam produzir efeito de "limitar, falsear ou de qualquer forma prejudicar a livre concorrência ou a livre iniciativa", além de "exercer de forma abusiva posição dominante". Em nota, o Cade explicou que, caso configurado ilícito concorrencial, a prática sujeita as empresas responsáveis à pena de multa de 0,1% a 20% do valor do faturamento bruto. Para pessoas físicas, a sanção pode variar de R\$ 50 mil a R\$ 2 bilhões.

Falta de ração mata 64 milhões de aves

O Globo - 28/05/2018

O desabastecimento gerado pela greve dos caminhoneiros levou à morte de mais de 64 milhões de aves adultas e filhotes nas granjas em todo país. Os bloqueios dos manifestantes têm impedido que a ração chegue às fazendas em quantidade suficiente para alimentar os animais, segundo a Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA). A expectativa é que a crise resulte em aumento de preços para o consumidor. A paralisação também tem prejudicado o abate das aves, que já não encontram condições "minimamente aceitáveis de espaço".

A associação diz que há risco de um bilhão de aves e 20 milhões de suínos morrerem nos próximos dias e de os preços subirem. Além disso, por falta de condições de transporte, milhares de toneladas de alimentos estão ameaçadas de perderem prazo de validade, enquanto o consumidor já enfrenta a escassez de produtos, alertou a associação. Nos cálculos da ABPA, 167 unidades frigoríficas de aves e suínos estão paradas. Mais de 234 mil trabalhadores estão com atividades suspensas.

A situação é dramática não só para o mercado nacional. Aproximadamente 100 mil toneladas de carne de aves e de suínos deixaram de ser exportadas na última semana. O impacto na balança comercial já é estimado em US\$ 350 milhões, segundo a ABPA.

Preços sobem

Enquanto isso, no Rio, os supermercados e as feiras livres também sofrem com a falta de produtos alimentícios, e os preços dos itens que sobraram nas prateleiras dispararam. Na feira de domingo, no bairro da Tijuca, na Zona Norte da cidade, metade das barracas dos feirantes não foi montada.

O quilo da tangerina estava sendo vendido a R\$ 15. Uma dúzia de ovos, a R\$ 10. O feirante Luiz Gustavo Duarte, de 58 anos, que costuma vender mamão, laranja e tangerina estava vendendo só laranja.

— Não tem mamão na Ceasa a tangerina está cara demais. Me recusei a comprar. Não vou vender a R\$15 o que vendia a R\$ 6. Depois de 35 anos de

trabalho, essa semana vou tirar férias forçadas. Em todo esse tempo de trabalho, nunca tinha visto a Ceasa sem mercadoria.

Na barraca de cebola, batata e alho de Sérgio Roberto, há 47 de idade e 34 trabalhando como feirante, não havia batatas:

— Só trouxe o que ainda tinha em estoque. A batata está pela hora da morte. Nem no tempo do José Sarney (ex-presidente) vi algo parecido — menciona a crise econômica e desabastecimento vivida pelo país em 1986.

A aposentada Lígia Almeida, de 88 anos, até trocou o cardápio do almoço de domingo:

— Ia fazer uma rabada, mas a rabada vai ficar para quando acabar a greve. Nunca tinha visto uma coisa como essa, mas acredito que as coisas vão melhorar.

Vendas despencam

O movimento do comércio caiu mais de 80% desde o início da greve dos caminhoneiros, na última terça-feira, segundo a Associação do Comércio do Rio de Janeiro (ACRJ). Apesar da paralisação, diz Aldo de Moura Gonçalves, diretor da ACRJ, a maior parte dos lojistas não sofre com desabastecimento.

— O problema é concentrado em artigos perecíveis como hortifrutigranjeiros. Os demais setores como acessórios, moda, entre outros, têm estoque. Essa paralisação terá um impacto econômico grande, pois já atravessamos um momento de economia complicada, principalmente, no Rio — diz Gonçalves, acrescentando que o comércio abrirá normalmente nesta segunda-feira.

Gerson Rolim, diretor de comunicação da Câmara Brasileira de Comércio Eletrônico, diz que ainda não foi possível mensurar o impacto da paralisação no setor que é completamente dependente da logística para entrega dos produtos ao consumidor. Se a greve continuar esta semana, diz ele, as empresas podem ter que alterar prazos de entrega.

— Os consumidores já podem se preparar para atrasos. Essa paralisação nos levou de volta à idade da pedra. Até sexta-feira as empresas que trabalham com comércio eletrônico estavam voltadas para as adaptações necessárias diante da mudança da lei de proteção de dados na Europa. A partir desta semana é que vamos avaliar o impacto da paralisação. Não se pode conceber um país do tamanho do Brasil ficar numa situação dessas — conclui Rolim.

Impacto inflacionário

O clima instável e as dúvidas que abalam a confiança na já fragilizada economia brasileira são apontados por economistas como a repercussão mais negativa do prolongamento da greve dos caminhoneiros.

Para Luiz Roberto Cunha, professor do departamento de Economia da PUC-Rio, com a atividade econômica paralisada e a demora na negociação para pôr fim à crise, o país sentirá os primeiros efeitos na trajetória de inflação. Segundo ele, a escassez e o aumento de preços de produtos, especialmente alimentos e combustíveis, pressionam o índice de preços pelo grande peso no cálculo de aumento de preços. Além disso, a recuperação econômica, que ocorria lentamente, poderá ser afetada.

—O clima de instabilidade e incerteza prejudica fortemente o investimento interno e externos, e abala a confiança do empresário. Sob o ponto de vista da recuperação econômica, há prejuízo generalizado na atividade econômica e risco para as exportações. A incerteza é muito ruim e podemos verificar repercussões no câmbio e na situação fiscal do país —observa Luiz Roberto Cunha.

Para o coordenador do MBA em gestão financeira da Fundação Getúlio Vargas (FGV), Ricardo Teixeira, a solução adotada pelo governo, de congelamento do preço do diesel e subsídio para ao preço de combustível, traz duas consequências econômicas: de um lado, tira a confiança empresarial e, por outro lado, o Tesouro Nacional terá que bancar os impactos da medida, aprofundando ainda mais o déficit fiscal do país.

— O que o governo perdeu nesta negociação, ele terá que recuperar no mercado. No curto prazo, a opção terá que ser a adoção de subsídios, mas essa política já se mostrou equivocada no médio e longo prazo por gerar pressão inflacionária —explica Ricardo Teixeira.

O professor de Finanças e Economia do Ibmecc/RJ e economista da Órama, Alexandre Espírito Santo, alerta para a repercussão nos setores produtivos:

— O problema maior é o efeito disso tudo na economia e o risco de essa decisão dos caminhoneiros contaminar outras categorias. Uma categoria começa a ser contaminada por outra e tivemos um efeito dominó. Na inflação, se tiver uma solução a curto prazo, teremos um soluço. Mas tudo isso pode mudar se a greve ainda se prolongar e poderemos ter reflexos no crescimento da economia brasileira.

Cantor apoia categoria

Apesar dos transtornos, o cantor Roberto Carlos demonstrou apoio à greve dos caminhoneiros durante um show no sábado, em São José do Rio Preto, no interior de São Paulo. Antes de cantar a canção “Caminhoneiro”, ele afirmou que “As causas que eles estão reivindicando com certeza não são causas só deles”.

Ainda mais concessões

O Globo - 28/05/2018

No sétimo dia de paralisação dos caminhoneiros, o governo decidiu ceder ainda mais aos pedidos da categoria. Após reunião realizada no Palácio do Planalto com caminhoneiros, o presidente Michel Temer anunciou uma redução no preço do diesel de R\$ 0,46 por litro na bomba e que o preço do produto seguirá congelado por 60 dias, o dobro do prazo previsto no acordo anunciado na última quinta-feira, que não surtiu efeito. Numa nova tentativa de encerrar a greve, Temer anunciou que serão editadas três medidas provisórias (MPs), o que garante a entrada em vigor em caráter imediato.

— Nós fizemos nossa parte para perdoar problemas e sofrimentos. As medidas que acabo de anunciar, repito, atendem a praticamente todas as reivindicações que nos foram apresentadas. Por isso eu quero manifestar a minha plena confiança, a confiança do governo num espírito natural de responsabilidade, de solidariedade e de patriotismo de cada um daqueles caminhoneiros que servem ao nosso país — disse Temer.

A nova tentativa visa a evitar que o país inicie uma segunda semana com sinais de desabastecimento e falta de serviços, como transporte público.

Impacto de R\$ 10 bilhões para o governo

Durante o discurso do presidente, houve painéis e gritos de “Fora, Temer” em vários estados do país.

Para chegar a uma redução de preço de R\$ 0,46 por litro, o governo vai reduzir o PIS/Cofins e a Cide. Será criado um crédito extraordinário para criar um desconto de valor equivalente a anular os dois tributos, uma reivindicação dos caminhoneiros. Além disso, a conta inclui ainda o esforço de redução de preço da Petrobras, que será compensada pelo período de 60 dias de congelamento. Depois deste prazo, os reajustes do produto passarão a ser mensais.

Segundo o ministro da Secretaria de Governo, Carlos Marun, o conjunto de medidas adotadas pelo governo terá impacto de R\$ 10 bilhões nos cofres públicos. Como o desconto no preço do diesel será obtido por meio de crédito extraordinário, a despesa não entra nos limites estabelecidos pela regra do teto de gastos (pela qual as despesas federais só podem aumentar até a inflação do ano anterior). Mesmo assim, o governo terá que cortar despesas para conseguir compensar o subsídio, de modo a cumprir a meta fiscal. A fonte dos recursos será detalhada hoje pelo ministro da Fazenda, Eduardo Guardia. Caso o Congresso insista em zerar o PIS/Cofins, o impacto, porém, poderia ser ainda maior.

— Nós cedemos, compreendemos, entendemos o pleito da sociedade — disse Marun.

O pacote tem outras medidas. Uma medida provisória vai determinar a suspensão da cobrança do eixo suspenso para caminhões em todas as rodovias. Atualmente, a regra tem sido aplicada apenas em rodovias federais.

O governo incluiu uma medida para estabelecer uma tabela mínima para o do frete, assunto que vinha sendo debatido no Congresso. Além disso, uma MP vai reservar 30% dos fretes da Conab para caminhoneiros autônomos. A decisão de enviar tudo por MP, que tem força de lei, ocorre porque as lideranças do movimento disseram que só sairão das ruas com medidas no papel. Não haverá reoneração de folha de pagamento no setor de transporte de carga.

Temer confirmou que as medidas do acordo frustrado, anunciado quinta-feira, continuam válidas.

O presidente da Associação Brasileira dos Caminhoneiros (Abcam), José da Fonseca Lopes, disse que as medidas anunciadas pelo presidente Michel Temer para acabar com a paralisação atendem às reivindicações da categoria. Ele pediu para os motoristas deixarem os acampamentos e voltarem ao trabalho.

— Foi o melhor para o caminhoneiro. Peço aos motoristas que levantem acampamento e sigam a vida — disse Fonseca, em entrevista na porta do Palácio do Planalto.

O presidente da Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos (CNTA), Diomar Bueno, afirmou na ontem que os três pontos propostos pelo governo atendem às reivindicações feitas pela categoria, mas disse que não pode garantir que a greve vai terminar:

— (O fim das mobilizações) vai depender da base. Foi a categoria de forma independente que estabeleceu o movimento e tem a competência de avaliar as propostas do governo e entender se é hora de desmobilização ou não — disse, destacando que os caminhoneiros foram avisados por WhatsApp.

Integrantes do governo avaliam que os caminhoneiros que participaram da reunião de ontem vão orientar o fim da greve, especialmente em São Paulo, onde o governador Márcio Franca (PSB) puxou a negociação. São Paulo é o estado que mais perde com a isenção do pedágio para eixo suspenso. Segundo interlocutores do Planalto o fim da greve no estado ajudaria a quebrar o movimento.

O presidente do Congresso, senador Eunício Oliveira (MDB-CE) tem participado das negociações. Ontem, ele fez críticas à política de preços da Petrobras, que repassa ao consumidor as flutuações nas cotações do dólar e do petróleo. A Federação Única dos Petroleiros (FUP) convocou uma paralisação de 72 horas para quarta-feira. Eles também criticam a política adotada pela estatal.

Saída foi buscar liderança regional para nova oferta

O Globo - 28/05/2018

Com o agravamento da crise de abastecimento no país e sem ver sinais de que a greve dos caminhoneiros caminhava para o fim, o Palácio do Planalto passou a procurar lideranças regionais da categoria para tentar resolver o problema. Após fechar acordo frustrado na quinta-feira ao negociar com movimentos nacionais ignorados pelos profissionais do setor, a estratégia do governo foi abrir diálogo com coordenadores específicos do movimento.

A ação foca especialmente nos motoristas que estão à frente dos pontos de protesto com maior resistência ou considerados estratégicos pelo gabinete de crise montado pelo governo federal. Na esteira das negociações comandadas pelo governador de São Paulo, Márcio França, o Palácio do Planalto percebeu que não conseguiria avançar em acordo com lideranças tradicionais e partiu para buscar outros grupos.

Emissários do governo localizaram, por exemplo, coordenadores de bloqueios nas vias que dão acesso às refinarias da Petrobras. E também procuraram liberar estradas necessárias para manter o fornecimento de insumos médicos, como oxigênio e gás, ou químicos para tratamento de água. Alguns desses coordenadores participaram de reuniões no domingo no Palácio do Planalto. Com outras lideranças, os contatos é mantido por telefone.

O plano, que começou na sexta-feira, porém, se mostrou insuficiente para liberar as rodovias. Aeroportos e postos continuaram sem combustível suficiente para normalizar a situação. A sinalização das lideranças foi de que só haveria desmobilização se o governo cedesse e publicasse todas as promessas feitas nas reuniões no Diário Oficial da União.

Apesar da proliferação de reivindicações e lideranças organizadas, o governo avaliou que a redução do preço do diesel, a tabela mínima de preço do frete e a suspensão da cobrança de pedágio para eixo suspenso une a categoria. Com os dados em mãos, passou a prometer solução para os problemas apresentados pelos caminhoneiros e, sem saída, negociou a edição de medidas provisórias.

Antes de retomar a negociação focando nos autônomos, o governo usou como estratégia endurecer o discursos contra as empresas de transporte e acusá-las de locaute (que ocorre quando os próprios patrões fazem greve, o que é ilegal).

Falta de liderança formal entre os caminhoneiros dificulta um acordo

O Globo - 28/05/2018

A ausência de uma liderança formal pode complicar o desfecho das negociações com o governo para encerrar as paralisações dos caminhoneiros. O caráter difuso dos protestos que tomaram o país ficou evidente na reunião de ontem entre representantes da categoria e o governador de São Paulo, Márcio França (PSB), que terminou sem acordo. Houve divergência entre os participantes do encontro e surgiram demandas novas em relação a um encontro que havia acontecido na véspera, segundo aliados do governador.

— O problema é que você negocia com dois e depois falam que um terceiro também precisa ser consultado para validar o que foi combinado. Acaba ficando inviável — contou um dos participantes da reunião organizada por França na sede do governo paulista.

As lideranças que comparecem às reuniões são escolhidas entre os grupos concentrados nas estradas. Há um revezamento, e as demandas dos caminhoneiros são reforçadas entre os grupos de WhatsApp, divididos por regiões. A dificuldade de um acordo acontece porque os grupos nas estradas não se sentem representados pelas associações em Brasília. E, mesmo entre os grupos de São Paulo, há discordâncias.

Sindicatos percorrem pontos

Alguns grupos no WhatsApp convocam a adesão da população a uma greve hoje, o que não é visto com bons olhos por correntes mais favoráveis a um acordo que leve ao fim da greve.

De acordo com França, foram chamados para a reunião de ontem “nove representantes de grupos que estão em cada uma das pontas diferentes do estado de São Paulo”. Outros caminhoneiros foram ao local para dar apoio. A entrada no Palácio dos Bandeirantes, sede do governo paulista, era controlada por uma lista. Um grupo de motoristas que transportam caçambas, conhecidos como caçambeiros, também apareceu. O governador afirma que as lideranças que participaram do encontro tinham representatividade porque, em uma reunião na véspera, haviam se comprometido a reduzir as paralisações em 90% e isso aconteceu:

— Hoje não tem mais uma liderança formal, naquele formato sindical, em que falando com um está falando com todo mundo. É uma liderança de WhatsApp, de Facebook, de comunicação direta. Mas tem efetividade.

França acredita que os líderes têm um “controle razoável” das manifestações, mas reconhece que pode haver problema com os grupos que mantêm os 10% restantes de paralisações em São Paulo.

— No meio desses 10%, tem de tudo. Pode ser que um pessoal fale: eu não vou sair daqui porque quero intervenção militar — disse o governador.

Comunicação pelo celular

Um dos presentes ao encontro em São Paulo se identificou apenas como José Roberto (sem informar o sobrenome), se dizia representante dos autônomos e fazer parte da ANTB (Associação Nacional de Transporte do Brasil). A entidade possui um site simples na internet e tem sede em Santo André, no ABC paulista. Ele relatou ter sido contatado para a reunião por “pessoas que sabem da sua liderança”. Mas se recusou a dizer quem o localizou, se limitando a informar que não foram funcionários do governo.

As propostas em reuniões com o governo costumam ser passadas entre os grupos de WhatsApp, mas lideranças informais reconhecem a dificuldade em responder por todos os grupos espalhados pelo país.

Membros de sindicatos de caminhoneiros têm percorrido discretamente os pontos de concentração de motoristas parados nas estradas, em busca do apoio de lideranças e a presença em reuniões oficiais. Desde o início da greve, caminhoneiros têm dito que os sindicatos representam as transportadoras, mas não têm influência nas estradas.

Companhias aéreas cancelam 28 voos por falta de combustíveis nos aeroportos de todo país

O Globo - 28/05/2018

No sétimo dia de paralisação dos caminhoneiros, caiu o número de voos cancelados devido à falta de combustível nos aeroportos. Em todo o país, ontem, foram cancelados 28 voos. A maior parte foi registrada pela Azul (10), seguida por Latam e Avianca, ambas com nove cancelamentos. A Gol não teve voos cancelados.

O número é bem menor que o registrado no sábado, quando mais de cem voos foram cancelados. Para hoje, a Avianca já anunciou o cancelamento de quatro voos (os de ida e volta entre Brasília/Recife e Guarulhos/Fortaleza).

Dez aeroportos administrados pela Infraero permaneciam sem combustível no início da noite de ontem. Três desses terminais são em capitais: João Pessoa (PB), Maceió (AL) e Aracaju (SE). Os aeroportos de Campina Grande (PB), São José dos Campos (SP), Uberlândia (MG), Ilhéus (BA), Juazeiro do Norte (CE), Joinville (SC) e Pampulha (MG) também ficaram sem querosene de aviação.

“Os aeroportos estão abertos e têm condições de receber pousos e decolagens. Nos terminais em que o abastecimento está indisponível no

momento, as aeronaves que chegarem só poderão decolar se tiverem combustível suficiente para a próxima etapa do voo”, informou a Infraero.

Combustível com escolta

Os aeroportos de Recife (PE), Vitória (ES), Petrolina (PE) e Goiânia (GO) receberam combustível entre sábado e ontem. Entre os terminais que recebem querosene de aviação normalmente estão os aeroportos do Galeão e Santos Dumont, no Rio, e Congonhas e Guarulhos, em São Paulo.

Terceiro maior do país, o aeroporto de Brasília recebeu dez caminhões para abastecimento, ontem à noite, escoltados pela polícia. Isso representa 18% das reservas do terminal. O aeroporto recebe todos os dias uma média de 20 caminhões tanque com o querosene. No entanto, desde o início da greve dos caminhoneiros, apenas 20 caminhões conseguiram chegar ao terminal. O desabastecimento provocou o cancelamento de 132 voos, entre pousos e decolagens, desde sexta-feira.

De acordo com as companhias aéreas, a orientação é para que os passageiros busquem informações com as companhias aéreas antes de irem aos aeroportos. A Azul informou que disponibiliza o cancelamento ou a remarcação do bilhete para voar até 31 de maio para os clientes impactados pela greve. A Latam disse que não mede esforços para mitigar os impactos aos passageiros. A Avianca disse que acompanha o cenário de perto e está focada em minimizar os impactos a fim de garantir a segurança das operações e o melhor atendimento aos clientes.

Pensões de filhas de militares superam R\$ 5 bi **O Globo - 28/05/2018**

Em tempos de rombo nas contas públicas e intensos debates sobre a necessidade de uma reforma na Previdência, as Forças Armadas ainda resistem em apresentar dados detalhados sobre um dos benefícios mais polêmicos: as pensões pagas às filhas de militares mortos, muitas delas casadas e em idade produtiva. As poucas informações disponíveis mostram um gasto superior a R\$ 5 bilhões por ano, mais do que toda a receita previdenciária das três forças em 2017. Embora o benefício tenha sido extinto no fim de 2000, ele ainda poderá ser pago nas décadas seguintes. O Exército estima que, pelo menos até 2060, haverá filhas de militares com direito a pensão. Hoje, elas somam mais de 110 mil.

O GLOBO tenta desde fevereiro do ano passado, via Lei de Acesso à Informação, obter a relação das pensionistas e outros detalhes, como valor, data em que o benefício foi concedido e data de nascimento da beneficiária. Mas tanto o Ministério da Defesa quanto as Forças Armadas vêm alegando diferentes razões para negar os pedidos, que vão da intimidade das pensionistas às dificuldades técnicas de levantar o material.

Falta de transparência

Apenas a Aeronáutica repassou dados, ainda assim, parciais. Sem listar os nomes das pensionistas, informou que o benefício é pago a mais de 20 mil mulheres, das quais 11.178 são casadas e 8.892 são solteiras. Além disso, 64 acumulam mais de uma pensão. É o caso por exemplo de quem, além de filha, é viúva de militar.

Exército e Marinha não informaram dado algum. Posteriormente, por meio da assessoria de imprensa, repassaram informações gerais. Segundo a Marinha, há 22.829 pensionistas filhas de militares, das quais 10.780 são casadas e 12.049 solteiras. Do total, 345 recebem mais de uma pensão. Mas, assim como a Aeronáutica, não divulgou valores. Já o Exército afirmou ter gasto R\$ 407,1 milhões em abril com pensões de 67.625 filhas de militares, o que dá mais de R\$ 5 bilhões por ano. Todas as receitas previdenciárias das três forças ao longo de 2017 — destinadas ao pagamento desse e de outros benefícios — ficaram em R\$ 3,342 bilhões.

O primeiro pedido do GLOBO pela Lei de Acesso foi feito em fevereiro de 2017 ao Ministério da Defesa. Em março, a pasta alegou que a relação nominal era uma informação pessoal relativa à “intimidade, vida privada, honra e imagem”, havendo necessidade de consentimento das pensionistas. Após recurso do GLOBO, comunicou em abril que o Portal da Transparência, no qual são divulgadas informações sem a necessidade de solicitação de um cidadão, tem apenas dados do pessoal da ativa; não das pensionistas. Mas não disse que a legislação não proíbe a divulgação dessas informações quando pedidas. Também alegou que os dados solicitados não estão reunidos em nenhum relatório da pasta, requerendo a produção de um levantamento.

Dias depois, em resposta a novo recurso, o Ministério da Defesa informou que não é obrigado a atender pedidos “que exijam trabalhos adicionais de análise, interpretação ou consolidação de dados e informações, ou serviço de produção ou tratamento de dados que não seja de competência do órgão ou entidade”. O GLOBO recorreu de novo, desta vez à Controladoria Geral da União, que refutou o argumento de que o pedido viola a intimidade das pensionistas. Mas negou o recurso por outro motivo: as informações teriam que ser solicitadas a cada uma das três Forças Armadas. Assim, em dezembro, foram feitos três pedidos separadamente. Todas as forças alegaram dificuldades técnicas para levantar os dados, e a Aeronáutica também usou o argumento da intimidade das pensionistas.

O economista Gil Castello Branco, da organização não governamental Associação Contas Abertas, criticou as justificativas do Ministério da Defesa e das Forças Armadas:

— Qual seria a diferença de não haver violação (da intimidade) na divulgação dos salários e haver na divulgação dos pensionistas? Em ambos os casos são recursos públicos, dos impostos, taxas, e tem que haver absoluta transparência. Essa justificativa é descabida — afirmou Castello Branco. — Essas informações tinham que ser claras. Até porque o valor é significativo

hoje em dia dentro do orçamento da União. O país tem um rombo fiscal previsto para este ano de R\$ 159 bilhões.

A concessão do benefício passou por várias fases. Uma lei de 1960 permitia a pensão “aos filhos de qualquer condição, exclusive os maiores do sexo masculino”. Em outras palavras, podia até ser casada. Em 1991, a lei foi modificada e passou a permitir apenas filhas solteiras. Mas, em 1993, o Supremo Tribunal Federal (STF) considerou essa alteração inconstitucional, e as casadas voltaram a ter o benefício. No fim de 2000, a lei foi mudada novamente extinguindo o benefício a partir daquele ano. A pensão só poderia ser paga a filhos ou enteados até os 21 anos ou até 24, se estudantes universitários. Mas um militar que entrou em uma das Forças Armadas em 2000 ou antes ainda poderá garantir esse benefício à sua filha quando morrer, mesmo que isso ocorra somente daqui a algumas décadas, desde que pague uma contribuição adicional de 1,5%.

Déficit da Previdência

Assim, segundo o Exército, em 2060 ainda haverá pagamento de pensões a filhas de militares. Ainda de acordo com a instituição, entre 2010 e 2016, houve uma redução de 15,6% nos valores com pensão militar. Se incluídos todos os gastos previdenciários — inclusive aposentadorias — de Exército, Marinha e Aeronáutica, a despesa total de 2017 foi de R\$ 41,026 bilhões. Como a receita foi bem menor, o déficit chegou a R\$ 37,684 bilhões, com a diferença sendo coberta pelo Tesouro. Proporcionalmente, é um rombo maior do que entre os servidores civis federais e muito acima do que o registrado entre os trabalhadores atendidos pelo INSS.

O economista Paulo Taffner, especialista em Previdência, destaca que os problemas na previdência não são exclusivos dos militares. Ele avalia que a alíquota adicional de 1,5% exigida de quem entrou numa das três forças até 2000 para que o benefício seja pago futuramente às suas filhas é baixo e deveria aumentar, tanto para militares quanto para civis.

— Não tudo de uma vez, mas um aumento progressivo — diz Taffner, que também critica o acúmulo de pensões: — Isso é uma disfunção do nosso sistema previdenciário. O Brasil é o único país do mundo que permite acúmulo de benefício.

O GLOBO perguntou às três forças, via assessorias de imprensa, sobre a possibilidade de mudar a lei para impedir o pagamento de benefícios às filhas de quem ingressou na carreira militar até 2000, mas ainda está vivo. Apenas o Exército se manifestou: “É um processo que se encontra em fase de transição, como ocorreu com outras carreiras, mas cuja tendência é a diminuição progressiva até que não haja mais pagamento de novas pensões para as filhas maiores. Nesse passo, com esquite (apoio) nos princípios republicanos da legalidade e do direito adquirido, é incontroverso que as concessões de pensões militares são processadas à luz do regime jurídico vigente.”

Greve pode provocar a morte de 1 bilhão de aves

Correio Braziliense - 28/05/2018

A Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA) calcula em R\$ 3 bilhões os prejuízos para o setor caso a greve dos caminhoneiros em todo o país seja mantida. A entidade prevê que, até quarta-feira, 1 bilhão de aves e 20 milhões de suínos poderão morrer por falta de ração no campo. Até o momento, já morreram 64 milhões de aves em razão de fome ou canibalismo. A estimativa é que o estoque dos animais só poderia ser recuperado em um prazo médio de 60 dias. “A gente apoiou o início da manifestação dos caminhoneiros, mas agora pedimos compreensão. Os animais estão sofrendo e morrendo. Sem falar que a população vai ficar sem as três proteínas mais baratas, que são ovo, frango e carne de porco”, afirmou o vice-presidente da ABPA, Ricardo Santin.

Santin disse que o bloqueio das estradas está impedindo o trânsito de carga viva e de ração para os animais. “Em diversos locais, já faltam insumos e animais estão sem alimentação. Aqueles que ainda contam com estoques estão fracionando para prolongar ao máximo a oferta do alimento”, divulgou a associação, em nota. “A mortandade de animais é iminente e há risco de canibalização. Os reflexos sociais, ambientais e econômicos são imponderáveis”, acrescentou.

Dados até sexta-feira apontam que há em todo o país 152 plantas frigoríficas de aves e suínos paradas, além de mais de 220 mil trabalhadores com as atividades suspensas. “Empresas poderão fechar pelos prejuízos causados pela paralisação. Uma intervenção rápida e forte por parte do governo é urgente para evitar a mortandade de milhões de animais.

Em Minas Gerais, é grande o efeito nas granjas. Cálculos da Associação Mineira de Avicultores (Avimig) mostram a mortandade de 36 mil frangos por hora, sem que os animais estejam em ponto de abate. Na primeira semana da greve, 80% da produção de frango em Minas já estava paralisada. Cinco grandes abatedouros do estado suspenderam as atividades. Eles ficam em Sete Lagoas, Visconde do Rio Branco (Região Central), Passos (Sul do Estado), Uberlândia (Triângulo) e Patrocínio (Alto Paranaíba). Em relação aos trabalhadores, 11,8 mil deles estão com os braços cruzados.

Sem a chegada de ração e insumos às granjas no interior de Minas, está ocorrendo canibalismo entre os frangos. Normalmente, essa situação ocorre quando há superpopulação no local de criação ou quando há uma carência de vitaminas nos alimentos das aves. Elas passam a se agredir comendo as penas umas das outras, provocando ferimentos que podem levar à morte.

A mortandade de pintinhos também tem sido elevada. Os animais saem das incubadoras e são levados para as granjas. Como não têm espaço nas granjas por causa da falta de abate, os pintinhos morrem com um dia de nascidos. Outra preocupação da Avimig é que a greve pode prejudicar também as

exportações, já que pode surgir um problema sanitário, com a contaminação das granjas em virtude da morte das aves.

Por ser altamente dependente do transporte rodoviário, a avicultura é um dos setores que mais sofrem com a paralisação dos caminhoneiros. Minas Gerais é o quinto maior produtor nacional de aves, com o abate de 2 milhões de frangos por dia, atrás apenas do Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul e São Paulo. A produção brasileira é de 22 milhões de frangos abatidos diariamente.

"Os animais estão sofrendo e morrendo. Sem falar que a população vai ficar sem as três proteínas mais baratas, que são ovo, frango e carne de porco"

Ricardo Santin, vice-presidente da Associação Brasileira de Proteína Animal

Locaute difícil de provar **Correio Braziliense - 28/05/2018**

O transporte rodoviário de cargas no Brasil é tão pulverizado que a tentativa do governo de ligar a greve dos caminhoneiros a um locaute por parte de empresas tem pouca chance de ser eficaz, segundo consultores e advogados. De acordo com a Confederação Nacional dos Transportes (CNT), o país tem 111,7 mil empresas no ramo, que são donas de 1,1 milhão de caminhões, reboques e utilitários leves. Isso significa que, em média, cada companhia tem 9,7 veículos.

O locaute se configura quando um grupo de empresas "trava" a economia como um todo para obter vantagens para seu setor de atividade. Caso o governo utilizasse a tese em um setor concentrado, a chance de êxito seria maior. No entanto, segundo fontes do setor, essa realidade não se aplica ao transporte rodoviário de cargas.

As 10 maiores frotas de veículos do país somam hoje cerca de 30 mil veículos. Ou seja: caso todo esse contingente sofresse punição, 97% dos caminhões detidos por empresas poderiam continuar a obstruir estradas. A líder isolada em transporte rodoviário é a JSL, que tem ações em Bolsa e hoje contabiliza 9,6 mil veículos (ou seja, sua fatia dos veículos corporativos é inferior a 1%).

"Considero a hipótese de locaute muito difícil de provar", diz o advogado Clóvis Torres, sócio do escritório Souza, Mello & Torres. "Existem, sim, empresas grandes no setor, mas elas são poucas. É um movimento em que fica muito difícil de achar um culpado que possa responder pelo problema como um todo", resume.

DEU NO...

Financial Times

O periódico inglês publica, na edição desta segunda-feira, que a greve dos caminhoneiros completou sete dias ontem. A reportagem afirma que, mesmo com os movimentos do presidente Michel Temer, a crise não foi resolvida.

CNN

Durante mais de dois minutos, a rede de televisão norte-americana destacou o risco do desabastecimento de alimentos e de materiais hospitalares no país. Um dos exemplos foi a falta de pão em lanchonetes no Brasil.

The Washington Post

O jornal da capital dos Estados Unidos abordou os bloqueios das estradas e da presença das Forças Armadas nos estados. Detalhou o grande número de filas nos postos de gasolina e o cancelamento dos voos domésticos.

El País

Artigo publicado no periódico espanhol destaca as crises vividas no país durante os últimos anos. Com cenário ampliado, tratou não apenas sobre a greve ocorrida na última semana, mas também do combate à corrupção.

Le Point

A revista francesa lembrou a fragilidade do governo, que anunciou com otimismo na última quinta-feira que os caminhoneiros haviam se comprometido a suspender a greve, o que não se concretizou.

Der Spiegel

A versão on-line do periódico alemão afirmou que as prateleiras dos mercados no Brasil estavam vazias e que a indústria automobilística teve que parar por causa da greve.

Perdas nos supermercados somam R\$ 1,3 bilhão, diz Apas

DCI - 28/05/2018

Com a greve dos caminhoneiros, os supermercados brasileiros já perderam vendas equivalentes a R\$ 1,3 bilhão por conta do desabastecimento de produtos perecíveis, frutas, verduras, legumes, laticínios e carnes in natura.

Só os supermercados do Estado de São Paulo deixaram de vender cerca de R\$ 400 milhões em produtos perecíveis desde o início da greve. O cálculo é do superintendente da Associação Paulista de Supermercados (Apas), Carlos Correa. “É uma estimativa conservadora”, diz.

O setor deve levar até 10 dias para normalizar o abastecimento de produtos, afirma a Associação Brasileira de Supermercados (Abras).

Cooperativas miram demanda e tecnologia para crescer no ano

DCI - 28/05/2018

As principais cooperativas de crédito do País projetam crescimento de até 20% neste ano. Com maior apelo digital e aproveitando o gap deixado pela restrição bancária, tendência é de ganho na captação, alta de empréstimos e maior número de cooperados.

O crescimento de dois dígitos no cooperativismo de crédito já vem sendo observado desde 2016 – quando subiu cerca de 24% – e ganha cada vez mais força ante a maior restrição bancária no sistema financeiro.

“Já fizemos uma expansão bastante grande com aqueles que não estão sendo atendidos pelos bancos e vamos crescer ainda mais, principalmente nas carteiras de crédito”, diz o presidente do Sicredi, João Tavares.

Ele explica que o crescimento é puxado não somente pelas taxas mais atrativas oferecidas pelo sistema cooperativo, mas também porque o segmento atinge municípios que os bancos, por opção, não alcançam.

“Só no primeiro trimestre a nossa captação de poupança já subiu 40%, exatamente porque muitas economias regionais não pararam e porque todo o recurso acaba voltando em forma de financiamento. Isso gera um ciclo de desenvolvimento muito mais do que o visto nos bancos, por exemplo”, completa.

A média das taxas de juros cobradas pelas cooperativas de crédito para empréstimo pessoal, por exemplo, gira em torno de 2,4% ao mês (a.m.), enquanto os juros cobrados no sistema financeiro atingem 3,2% a.m..

As taxas anuais em cada uma das instituições, por sua vez, ficam em cerca de 32,9% e 46,7%, respectivamente.

Segundo o presidente da Unicred, Fernando Fagundes, a manutenção da taxa básica de juros (Selic) – feita pelo Comitê de Política Monetária (Copom) do Banco Central (BC) na semana retrasada –, porém, deve trazer maior foco em eficiência.

“Ainda somos as menores taxas do sistema financeiro, mas com a queda gradual da Selic e seu atual patamar de 6,5%, temos que melhorar a eficiência operacional e reduzir as despesas para continuar crescendo no crédito”, destaca Fagundes.

Apesar das expectativas serem de crescimento entre 15% e 20% para Unicred, Sicredi e Sicoob, no entanto, a lenta recuperação da atividade econômica ainda traz ressalvas às cooperativas.

O Produto Interno Bruto (PIB) do País, por exemplo, que já tinha ficado abaixo do esperado no quatro trimestre do ano passado (0,1% ante 0,4%), já teve suas estimativas revisadas pelos economistas, para estar inferior ao patamar previsto de 1%.

“O primeiro balanço do ano já mostrou crescimento, mas a demanda ainda não está acontecendo como imaginávamos”, pondera o diretor de desenvolvimento e supervisão do Sicoob, Francisco Silvio Reposse Junior, comentando que a expectativa era que, conforme os juros reagissem, a procura por financiamentos também aumentasse.

O movimento, segundo os especialistas, vem bastante puxado pelo crédito rural, que demonstrou certa “resistência” nas instituições nos últimos meses.

“O que aconteceu com os empréstimos rurais é que, como a Selic baixou muito, a diferença em relação aos juros da modalidade ficou muito baixa. Assim, o produtor passou a fazer contas mais complexas para entender o que era mais vantajoso”, esclarece Tavares, do Sicredi.

“Mas a nossa disponibilidade de recursos continua e o crescimento deve vir, apesar de mais cauteloso”, complementa.

Já para Reposse, diretor do Sicoob o “grande problema” do Brasil consiste nas “indefinições que ainda cercam a política e as questões fiscais”, mas reforça que o setor já se prepara para atrair os “projetos engavetados” e melhorar as condições de crédito.

“Agora é o momento para que as intenções de investimento surjam. Os juros já estão bons e estamos atentos e acompanhando para que, na medida que o custo seja reduzido para nós, isso também seja repassado aos associados. Essa tendência continua positiva e esperamos sentir esse aumento na demanda ainda neste ano”, acrescenta Reposse.

Foco em tecnologia

Nesse sentido, grande parte do movimento no sistema cooperativo tem sido em prol de inserir novas tecnologias ao setor.

De acordo com os especialistas entrevistados pelo DCI, todos terão plataformas semelhantes às já apresentadas por bancos e fintechs, que servirá para tomada de crédito, programa de milhagens, consulta à saldos de conta corrente e cartão de crédito e também voltada ao gerenciamento financeiro.

Para o Sicredi, por exemplo, a plataforma já será disponibilizada em junho enquanto, para a Unicred, chega em setembro.

“A iniciativa não vem para mudar nossa estratégia, mas para atender a demanda de um público jovem que têm se voltado para o cooperativismo. É um

conjunto de produtos em um avanço bem forte para o sistema”, conclui Tavares.

Um terço dos estados brasileiros tem queda na arrecadação de IRPJ e CSLL

DCI - 28/05/2018

Um terço dos estados brasileiros registrou queda na arrecadação do Imposto de Renda da Pessoa Jurídica (IRPJ) e da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL) nos primeiros três meses do ano.

Especialistas não descartam que o número de unidades federativas (UFs) com retração nessas duas receitas tributárias aumentem no final do primeiro semestre e no fechamento deste ano. Para eles, a frágil recuperação da atividade econômica e as incertezas geradas pela instabilidade política e social estão fazendo as famílias colocarem o “pé no freio” no consumo, o que limita expansão do faturamento e do lucro das empresas.

A arrecadação de IRPJ caiu em oito estados brasileiros no primeiro trimestre, em relação a igual período de 2017: no Rio de Janeiro (-18,7%, para R\$ 7,367 bilhões); Paraná (-3,2%, para R\$ 1,7 bilhão); Goiás (-0,28%, para R\$ 524 milhões); Amazonas (-25,7%, para R\$ 442 milhões); Mato Grosso do Sul (-5,51%, para 186 milhões); Piauí (-0,37%, para R\$ 97 milhões); Acre (-16,4%, para R\$ 24 milhões) e Roraima (-14,6%, para R\$ 21,3 milhões). As informações são da Secretaria do Tesouro Nacional, organizados pelo portal Compara Brasil, uma iniciativa da Frente Nacional de Prefeitos (FNP) e da Aequus Consultoria.

O Rio (-20,2%, a R\$ 4,641 bilhões), o Paraná (-4,7%, a R\$ 923 milhões), Amazonas (-17,7%, a R\$ 410 milhões), Mato Grosso do Sul (-0,14%, a R\$ 104 milhões), Piauí (-5,1%, a R\$ 70 milhões), Acre (-10,7%, a 15 milhões) e Roraima (-10,3%, a R\$ 12,7 milhões) também registraram recuo na arrecadação de CSLL. Outras UFs que verificaram diminuição na receita da contribuição foram o Distrito Federal (-11,4%, para R\$ 1,6 bilhão) e o Rio Grande do Sul (-5,8%, para R\$ 986 milhões). O professor de economia da Fipecafi, Silvio Paixão, chama a atenção para a situação do RJ. “O Rio de Janeiro está bastante comprometido. Além da crise fiscal, o estado passa por uma intervenção federal na segurança pública, o que contribui para desestimular o consumo da população e os investimentos dos empresários”, ressalta Silvio Paixão.

“Se o País conseguir ao menos manter esse fraco nível de atividade econômica, a arrecadação do IRPJ e CSLL pode até continuar avançando em termos reais, o que já seria uma vitória”, afirma o professor da Fipecafi. No entanto, ele analisa que as incertezas políticas, ao dificultarem a recuperação da economia, podem fazer com que o número de estados com queda na receita IRPJ e na CSLL aumentem nesse semestre ou até o final do ano.

A arrecadação total do IRPJ, expandiu 3,7% no primeiro trimestre de 2018 (para R\$ 43 bilhões), contra igual período de 2017, quando essa receita havia crescido 1,3%. Contudo, Silvio Paixão lembra que o imposto não conseguiu se recuperar de uma queda de 23,5% acumulada nos primeiros trimestres de 2014, 2015 e 2016.

Sem consistência

O sócio da Méthode Consultoria, Adriano Gomes, reforça que é bem provável que o número de estados com queda no imposto de renda aumentem nos próximos meses. “Está difícil enxergar uma recuperação consistente da economia. O quadro político está bastante confuso, não há certeza sobre a agenda econômica que será implementada a partir de 2019 e o cenário social está muito conturbado. Esses fatores geram uma insegurança muito grande”, diz Gomes.

Ele acrescenta que a oscilação nos indicadores da atividade industrial também explicam a fraca recuperação do IRPJ e CSLL, já que essas empresas são de maior porte e, portanto, pagam um volume maior de impostos. Até março, a arrecadação total de CSLL no País caiu 0,35%, para R\$ 25 bilhões, ante igual período do ano passado, mostram dados do Compara Brasil.

No Sudeste, a receita de IRPJ cresceu em São Paulo (+11,7%, para R\$ 20,3 bilhões), Minas Gerais (+16%, para R\$ 2,9 bilhões) e Espírito Santo (+35,5%, para R\$ 718 milhões). No Sul, houve alta em Santa Catarina (+22,1%, para R\$ 1,3 bilhão) e Rio Grande do Sul (+4%, para R\$ 1,8 bilhão), enquanto no Centro-Oeste, Mato Grosso (+2,6%, para R\$ 276 milhões) e Distrito Federal (+0,62%, para R\$ 2,5 bilhões) registraram crescimento.

No Nordeste, Bahia (+24,5%, para R\$ 617 milhões) e Pernambuco (+16,8%, para R\$ 524 milhões) foram destaque, ao passo que, no Norte, as maiores altas foram Tocantins (+92%, para R\$ 95,6 milhões) e Amapá (18%, a R\$ 20 milhões).

Contribuição

No Sudeste, a receita de CSLL cresceu em São Paulo (+9,4%, para R\$ 11,6 bilhões), Minas Gerais (+9%, para R\$ 1,3 bilhão) e Espírito Santo (+29%, para R\$ 338 milhões). No Sul, houve alta somente em Santa Catarina (+15%, para R\$ 677 milhões), enquanto no Centro-Oeste, Mato Grosso (+6%, para R\$ 170 milhões) e Goiás (+0,86%, para R\$ 268 milhões) tiveram destaque.

No Nordeste, Bahia (+31%, para R\$ 433 milhões) e Pernambuco (+17%, para R\$ 316 milhões) registraram os maiores aumentos, ao passo que no Norte, os avanços percentualmente mais significativos foram Tocantins (+53,6%, para R\$ 46 milhões) e Amapá (29%, para R\$ 10 milhões). O estado do Pará, por sua vez, viu sua receita de CSLL expandir de 2%, a R\$ 256 milhões.

Demanda por investimentos cresce na pequena empresa

DCI - 28/05/2018

O Indicador de Demanda por Investimento da Micro e Pequena Empresa avançou 10,8 pontos em um ano, ao passar de 29,8 pontos em abril do ano passado para 40,6 em abril de 2018.

A escala do índice varia de zero a 100, sendo que quanto maior o número, mais propenso está o empresário a realizar investimentos nos negócios. Os dados são apurados pelo Serviço de Proteção ao Crédito (SPC Brasil) e pela Confederação Nacional de Dirigentes Lojistas (CNDL).

Na avaliação dos especialistas do SPC Brasil, os dados da série histórica mostram que o humor do pequeno empresário tem mudado de patamar nos últimos meses, o que reforça a conjuntura de melhora gradual da economia. Entre meados de 2015 e final 2016, a média da propensão a investir estava em 25,8 pontos, passando para 29,7 pontos na média do ano passado. Nos quatro primeiros meses de 2018, a média é ainda superior e ficou em 41,0 pontos.

Em termos percentuais, cresceu de 25% para 34% o volume de micro e pequenos empresários que demonstram interesse em realizar algum tipo de investimento em seus negócios nos próximos seis meses.

Os que não pretendem realizar melhorias na empresa somam 49% de entrevistados, principalmente porque não veem necessidade (37%) ou porque o País ainda não se recuperou da crise (32%).

De acordo com o levantamento, considerando a parcela de empresários que pretendem investir nos próximos 90 dias, os investimentos prioritários serão compra de maquinários e equipamentos (29%), reforma da empresa (27%), ampliação do estoque (20%) e investimentos em divulgação da empresa, por meio de mídia e propaganda (13%).

A principal finalidade dos investimentos é impulsionar vendas, opção citada por 55%. Há 22% de micro e pequenos empresários que investem para atender a demanda.

Varejo de São Paulo fechou 28 mil vagas no primeiro trimestre

DCI - 28/05/2018

No primeiro trimestre de 2018, o varejo no Estado de São Paulo eliminou mais de 28 mil empregos formais. Embora o resultado seja negativo, o saldo foi o melhor registrado pela FercomércioSP desde 2014.

Segundo a entidade, o primeiro trimestre do ano é tradicionalmente marcado pelo fechamento de vagas formais no comércio varejista. De janeiro a março, o segmento no Estado eliminou 28.470 vínculos com carteira assinada.

Em março, 4,7 mil empregos celetistas foram extintos, resultado de 76,5 mil admissões e 81,3 mil desligamentos. Dessa forma, o comércio paulista encerrou o mês com um estoque ativo de mais de dois milhões de vínculos com carteira assinada – alta de 0,4% ante ao mesmo mês de 2017.

Em março, entre as nove atividades pesquisadas, cinco apresentaram redução na quantidade de trabalhadores no comparativo anual, com destaque para as lojas de móveis (-1,6%) e para as lojas de vestuário, tecidos e calçados (-1,3%). Por outro lado, os melhores desempenhos ficaram por conta dos segmentos de farmácias e perfumarias (2,9%) e de eletrodomésticos, eletrônicos e lojas de departamentos, que obtiveram alta de 3%.

Segundo a FecomércioSP, esse resultado é reflexo da dispensa dos trabalhadores contratados temporariamente para o fim do ano, conforme se nota pelos fechamentos de postos de trabalho nos setores de lojas de vestuário, tecidos e calçados e de supermercados, que são aqueles responsáveis pelo maior número de contratações no período de festas.

Cuidados e fidelização

Já na capital paulista, entre as nove atividades pesquisadas, apenas três apresentaram alta nas vagas de emprego no comparativo anual, com destaque para os segmentos de farmácias e perfumarias (4,4%) e de eletrodomésticos, eletrônicos e lojas de departamentos (3%). As maiores quedas foram nos segmentos de concessionárias de veículos e de lojas de móveis e decoração, ambos com recuo de 1,7%.

Em março, os setores de eletrodomésticos, eletrônicos e lojas de departamentos e de farmácias e perfumarias geraram 487 e 256 empregos formais, respectivamente, enquanto que as lojas de vestuário, tecidos e calçados fecharam 459 postos de trabalho, seguida pelo grupo de outras atividades, que encerrou 223 vagas celetistas.

Os dados compõem a Pesquisa de Emprego no Comércio Varejista do Estado de São Paulo (Pesp), feita mensalmente pela FecomercioSP, com base nos estudos do Ministério do Trabalho.

Votação do PIS/Cofins exhibe desacordo entre os poderes

DCI - 28/05/2018

As divergências entre a Câmara e o Senado tendem a se agravar nesta semana. Os senadores devem retirar do projeto de lei de reoneração da folha a

proposta de zerar a alíquota do PIS/Cofins para o óleo diesel, aprovada pelos deputados na quarta-feira (23).

Como o governo não identificou a fonte de recursos para compensar a isenção ao combustível, o Senado já deixou claro que pretende vetar esse ponto. No entanto, segundo assessores do presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ), se não houver um entendimento, há uma firme disposição do parlamentar de derrubar possíveis alterações que vierem do Senado e aprovar o texto original, mesmo sob protesto de senadores e do Planalto.

Esta não é a primeira vez que as duas Casas legislativas divergem em temas considerados fundamentais para o governo de Michel Temer. No final de 2017, por exemplo, o Senado abdicou de alterar o texto da reforma trabalhista aprovado na Câmara, apesar de discordar de alguns pontos, esperando a edição de algumas MPs de ajuste, o que não ocorreu até hoje.

O ministro Carlos Marun (Secretaria de Governo) reafirmou que o projeto original não pode ser votado pelo Senado porque o impacto da renúncia do PIS/Cofins seria de cerca de R\$ 14 bilhões, como alertava o governo, e não de R\$ 3,5 bilhões como constava no relatório aprovado pelos deputados. “É preciso buscar uma solução para o projeto da reoneração da folha”, defendeu.

O ministro ressaltou que o compromisso do Senado com o governo é a votação do PLC 121, que trata de preços mínimos para fretes. Ainda neste domingo, uma sessão extraordinária foi convocada para hoje no Senado para tentar votar a urgência do projeto.

Além da anuência do Planalto, o presidente do Senado, Eunício Oliveira (PMDB-CE), conta com amplo apoio na Casa para retirar do original o trecho sobre a isenção do PIS/Cofins. Eunício e diversos senadores criticaram duramente a decisão de Maia. O senador Armando Monteiro (PTB-CE), um dos principais representantes do empresariado, no Congresso, disse ao DCI que só se pode reduzir os impostos sobre os combustíveis a partir de uma compensação. “O Senado precisa corrigir isso, não podemos sancionar essa maluquice, precisamos consertá-la”, acrescentou. “Mas é muito complicado falar em reoneração em um País onde o setor produtivo já está tão asfocado, devido à carga tributária alta”, complementou.

Ele lembra que só se pode reduzir os impostos sobre os combustíveis a partir de uma compensação. Essa equivalência pode vir pela aprovação do projeto de reoneração. “A população precisa ser ouvida. O que é mais importante, manter o benefício da desoneração em setores da economia ou reduzir tributos sobre combustíveis?”

Estratégia

Pré-candidato à Presidência da República, Maia critica a política de preços da Petrobras, de ajustar os preços dos combustíveis com base na variação do valor do produto no mercado internacional e do dólar. Ele insiste em “zerar” o

PIS/Cofins para o diesel ou, “no mínimo”, na redução da alíquota a R\$ 0,29, por meio de um decreto.

Essa estratégia de Maia contra a Petrobras tem o apoio de Eunício e de líderes governistas e da oposição, além de ex-aliados do governo Temer. Apesar da divergência em relação à isenção da alíquota, Eunício endossa essa opinião de Maia e responsabiliza a política de preços da Petrobras pela greve dos caminhoneiros.

Em CPI, setor varejista critica altas taxas de juros no crédito DCI - 28/05/2018

A CPI dos Juros dos Cartões de Crédito vêm estimulando o debate sobre as taxas de juros exorbitantes encontradas no mercado. Uma das ideias mais discutidas nas reuniões é a de prazos mais curtos para o pagamento proveniente das vendas parceladas por lojistas.

O Senado instaurou no dia 17 de abril uma Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) para investigar os juros cobrados pelas operadoras de cartão de crédito. O presidente da comissão, Ataídes Oliveira, justificou que as operadoras cobram juros “extorsivos” de seus clientes.

Entre as sugestões propostas durante as audiências está a do Instituto para o Desenvolvimento do Varejo (IDV) propõe a redução dos prazos de pagamento ao varejo das vendas na modalidade de crédito à vista. Uma das justificativas para o spread elevado nessas operações refere-se ao risco do parcelado sem juros no cartão.

“O modelo de crédito deveria funcionar como no resto do mundo, onde o valor é desembolsado no dia seguinte. No Brasil, o pagamento só ocorre após trinta dias”, diz o conselheiro do IDV, Jorge Gonçalves.

Outro argumento apresentado como possível solução aos altos índices das taxas sugerem uma maior regulação do Banco Central (BC). “Precisamos de normas mais claras que delimitem o alcance do poder econômico, que se imponha regras e taxas que não sejam tão prejudiciais aos consumidores”, comenta a economista do Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor (Idec), Ione Amorim ao DCI.

“As ações do BC não foram eficazes, não houve um esforço efetivo de baixar as taxas a níveis razoáveis”, aponta a especialista em banking da Universidade Presbiteriana Mackenzie, Thaís Cíntia Cárnio.

Foram sugeridas ainda a expansão das fintechs no País, como forma de trazer competitividade ao setor, e esforços em educação financeira.

Custo dos calotes e atrasos

O alto nível de inadimplência é apontado como o principal agente responsável pelas altas taxas de juros. “Os bancos e outras empresas credenciadas enviam cartões para os consumidores sem avaliarem os riscos. A taxa reflete o risco da concessão sem uma avaliação criteriosa”, diz Ione Amorim.

“As próprias administradoras de cartões são responsáveis pelo cenário de calotes, já que os distribuem sem fornecer informações detalhadas ao consumidor, levando ao endividamento”, afirma Thaís Cárnio.

A Associação Brasileira das Empresas de Cartões de Crédito e Serviços (Abecs) informou por meio de nota que tem participado dos debates e mantém-se à disposição da comissão para os esclarecimentos que se fizerem necessários. Procurados pelo DCI, o Banco do Brasil, Bradesco, Caixa Econômica, Itaú, Santander e a Febraban preferiram não comentar. O prazo final para a apresentação do relatório da CPI será em 28 de outubro.

Teto para os juros no modelo britânico é sugerido ao Brasil DCI - 28/05/2018

O economista e ex-presidente do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), Márcio Pochman, defende a experiência inglesa de fixação de um teto para a taxa de juro praticada no mercado.

Ele disse durante teleconferência organizada pela GO Associados que em 2015, a Inglaterra regulamentou um teto de juro para o crédito segundo o qual nenhum tomador de recursos no sistema financeiro terá que devolver na forma de pagamento mais que duas vezes o valor tomado. "E olha que estamos falando de um país super liberal", observou o economista, também responsável pelo programa econômico do Partido dos Trabalhadores (PT).

Pochmann acenou com a possibilidade de reproduzir no Brasil a experiência inglesa como forma de baratear o custo do crédito. "Minha avaliação, olhando a experiência internacional, é que a estrutura bancária no mundo, do geral, é muito concentrada. Obviamente que o Brasil precisaria ter mais bancos em determinados setores. Não temos bancos voltados para micro e pequenos negócios", disse e acrescentou que o Japão tem bancos assim e que o Brasil poderia ter mais cooperativas de crédito.

Associação pede que grevistas ‘levantem acampamento’ O Estado de S. Paulo - 28/05/2018

O presidente da Associação Brasileira dos Caminhoneiros (Abcam), José da Fonseca Lopes, pediu que motoristas que protestam nas rodovias em todo o Brasil “levantem acampamento e sigam a vida” após a publicação das medidas anunciadas pelo presidente Michel Temer no Diário Oficial da União. Para

Fonseca, com as medidas publicadas, a regularização do abastecimento ocorrerá “de oito a dez dias para normalizar, para fluir a oferta de carga”.

“Peço aos que estão nos mais de 500 pontos nas estradas que, se amanhã (hoje) todos os pontos estiverem publicados no Diário Oficial, que os companheiros levantem acampamento e sigam a vida”, disse o presidente da Abcam após a reunião no Palácio do Planalto. Fonseca Lopes foi um dos dois líderes dos caminhoneiros que abandonaram a reunião na quinta-feira que resultou no primeiro acordo – insuficiente para acabar com o protesto nas estradas.

Questionado sobre como assegura a saída dos caminhoneiros das estradas, Fonseca disse que a “decisão depende dos motoristas”. “Mas quero fazer um apelo a todo mundo que segurou o movimento até agora”, disse. “Eles sabem que chegou o momento de fazer isso”, completou, ao lembrar que o acordo firmado no domingo foi maior que o pedido, já que terá a redução de R\$ 0,46 por litro de diesel por 60 dias. Depois, os reajustes serão mensais.

Bloqueios. Ao contrário dos dias anteriores, a Polícia Rodoviária Federal não informou no domingo o número de bloqueios nas rodovias. O órgão atualizava duas vezes por dia os pontos interrompidos, principal indicador sobre a força da paralisação. Segundo a PRF, os dados passariam a ser divulgados pelo Ministério da Segurança Pública. A pasta, porém, não apresentou nenhum número até o fim da noite de domingo.

Adesão dos petroleiros promete aumentar a pressão sobre Petrobras

Valor Econômico - 28/05/2018

A adesão dos petroleiros à paralisação dos caminhoneiros, anunciada no sábado, promete jogar nesta semana mais pressão política sobre a mudança da política de preços de combustíveis da Petrobras e sobre o presidente da companhia, Pedro Parente. Em meio ao surgimento de algumas manifestações contrárias ao executivo no Congresso, a categoria petroleira inicia a partir da próxima quarta-feira uma greve nacional e pede também a saída de Parente.

O movimento é o início de uma mobilização que pode se tornar a grande greve da gestão Parente. Em 2015, ainda na administração Aldemir Bendine, os petroleiros chegaram a parar por mais de 20 dias, em protesto contra o programa de venda de ativos da estatal. Na ocasião, a companhia deixou de produzir 2,29 milhões de barris de petróleo, mas não houve problemas no abastecimento de derivados. Dessa vez, contudo, em meio às obstruções dos caminhoneiros nas bases das distribuidoras, qualquer paralisação nas refinarias lança novas dificuldades às tentativas de regularização do suprimento.

Os caminhoneiros contarão com o apoio tanto da Federação Única dos Petroleiros (FUP) quanto da Federação Nacional dos Petroleiros (FNP), entidades sindicais que nem sempre dividem as mesmas pautas. A adesão das duas partes, inclusive, seguirá diretrizes diferentes: enquanto a FNP já vinha manifestando apoio aos caminhoneiros desde a semana passada e propõe uma paralisação por tempo indeterminado, a FUP, entidade com ligação histórica com o PT, só chegou a um consenso sobre a adesão no último sábado e propõe uma greve de advertência, de 72 horas.

O sindicalista e ex-conselheiro da Petrobras, Deyvid Bacelar, da FUP, afirma que inicialmente havia dúvidas dentro da federação se a paralisação dos caminhoneiros era ou não um locaute, mas que o envolvimento dos autônomos pesou no apoio. Segundo ele, os petroleiros querem aproveitar o momento para intensificar a pressão sobre a revisão da política de reajustes diários da Petrobras. "Houve apoio popular, a hora é essa, de debater, não dá para perder esse momento", afirma Bacelar.

Os petroleiros defendem que a atual política de preços tem incentivado a importação de derivados e reduzido as atividades das refinarias e que ela continuará a elevar os preços, ainda que o governo reduza a tributação.

A greve dos petroleiros se soma à pressão política no Congresso. O presidente do Senado, Eunício Oliveira (MDB/CE), disse na última sexta-feira (25) que, no seu entendimento, a política de preços da petroleira está "equivocada". O presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM), também já afirmou que a precificação da Petrobras precisa passar por ajustes. Entre os congressistas, há quem peça a saída de Parente da estatal, incluindo governistas como os senadores Cassio Cunha Lima (PSDB/PB), Ronaldo Caiado (DEM/GO) e José Maranhão (MDB/PB).

A paralisação dos caminhoneiros é o momento mais desgastante da gestão Parente na Petrobras. Na semana passada, o executivo anunciou uma redução de 10% e o congelamento dos preços do diesel nas refinarias por 15 dias, na tentativa de aplacar as paralisações. A medida, contudo, foi mal recebida pelo mercado e a Petrobras viu suas ações despencarem na bolsa, na quinta-feira. Parente tentou acalmar os ânimos do mercado, ao anunciar que não mudaria sua política de preços e que, se o governo quisesse praticar subsídios, que a companhia fosse reembolsada pelas perdas, como prevê o estatuto social. Na mesma ocasião, afirmou que, se um dia o governo quisesse intervir na petroleira, precisaria buscar "uma nova direção que seja alinhada a essa decisão".

TCU manda Congresso parar 12 obras suspeitas

O Estado de S. Paulo - 28/05/2018

Coluna do Estadão

O Tribunal de Contas da União recomendou ao Congresso que bloqueie o repasse de recursos federais para 12 obras que apresentam indícios de

irregularidades graves. O relatório foi enviado para a Comissão Mista de Orçamento, à qual cabe dar a palavra final sobre se acata ou não a orientação da Corte. Do total, seis obras ainda não constam do anexo da lei orçamentária deste ano, que relaciona os empreendimentos proibidos de receber recursos novos. Uma delas está em São Paulo, a Ferrovia Norte-Sul (trecho Ouroeste-Estrela D' Oeste).

» As novinhas. As demais obras ficam no Nordeste: Fábrica de Hemoderivados e Biotecnologia (PE), Vila Olímpica (PI), Canal do Sertão (AL) e Canal Adutor Vertente Litorânea (PB), e no Rio, Usina Termonuclear de Angra 3 (RJ).

» As falhas. Entre as irregularidades encontradas pelo TCU estão projetos deficientes, sobrepreço e superfaturamento. Os esclarecimentos das empresas estão sob análise do TCU.

» Pre-pa-ra. Depois de surpreender o governo e o Senado com o projeto que zera o fim da cobrança do PIS/Cofins do combustível, o presidente da Câmara, Rodrigo Maia, vai tocar uma agenda econômica.

» Anota aí. A pauta inclui projetos que estabelecem o distrato, duplicata eletrônica, revisão da lei de concorrência e da lei de licitações. A ideia é votar um atrás do outro até as eleições.

» Enquanto isso... No Senado, o projeto que muda as regras de telecomunicações se transformou numa batata quente. O presidente da Comissão de Ciência e Tecnologia, Otto Alencar (PSD-BA), diz que não vota o texto de jeito nenhum.

» Aqui não. Diante da resistência, um grupo de senadores tenta levar o PLC 79 para o plenário da Casa. Manobra que o presidente do Senado, Eunício Oliveira, não aceita. Ele avisa ao ministro Gilberto Kassab (Comunicações): "Se nem o Otto, que é do partido dele, vota, não conte comigo".

» O ponto. O setor pressiona para aprovar. Pelo texto, a telefonia fixa passa de concessão para regime privado.

» Ponta do lápis. Um estudo da equipe do senador José Serra (PSDB-SP) identificou que o governo vai deixar de arrecadar se zerar o PIS/Cofins e a Cide dos combustíveis o equivalente a um ano do orçamento do Bolsa Família. O tucano adianta que vai votar a favor da medida, reivindicada pelos caminhoneiros.

» Matemática. O cálculo leva em conta que, na média dos últimos três anos, as distribuidoras comercializaram cerca de 55 bilhões de litros de óleo diesel. Esse volume de vendas geraria uma arrecadação para o Tesouro de R\$ 28 bilhões em um ano, mesmo orçamento do Bolsa Família. » Fica pra próxima. O sucesso de Guilherme Afif na 21.^a Marcha dos Prefeitos não animou o comando do PSD. Dirigentes do partido dizem que a sigla está 100% com Alckmin.

» Pacote. O novo ministro Ronaldo Fonseca (Secretaria-Geral) quer Pablo Tatim como secretário executivo. Ele era chefe de gabinete de Ronaldo Nogueira, exministro do Trabalho.

PRONTO, FALEI!

“Monopólios fazem tecnocratas perderem a pouca sensibilidade que possuem”, sobre o presidente da Petrobrás, Pedro Parente, manter a política de reajustes.

Carlos Jereissati
Empresário

Ainda não foi desta vez **O Estado de S. Paulo - 28/05/2018**

Luís Eduardo Assis

Esquecemos de combinar com o resto do mundo. Depois de anos de letargia, a economia internacional finalmente mostra sinais de inquietação. Entre agosto de 2007 e dezembro de 2008, a taxa básica de juros dos Estados Unidos caiu de 5,25% para meros 0,25% ao ano. Na sequência, o Banco Central americano manteve a taxa-alvo em 0,25% por nada menos que sete longos anos. A subida para 0,5% ocorreu apenas em dezembro de 2015. Desde então, estas taxas foram elevadas com temperança até atingirem o patamar atual de 1,75% ao ano, um terço do patamar em que estavam antes da crise. Os sinais do mercado nestas últimas semanas são muito claros: esta moleza está acabando.

Juros baixos são uma bênção para países pobres e endividados. Para aplacar a crise de 2008, os principais bancos centrais do mundo também resolveram comprar diretamente papéis públicos e privados, inundando o mundo de recursos. Esta plethora de dólares roda, roda e acaba inflando as reservas internacionais de muitos países, inclusive o Brasil. Neste período de vacas com sobrepeso, nossa agenda mudou. Deixamos de falar de dívida externa. Nos primeiros anos do século 21, para cada dólar de reservas internacionais, o Brasil tinha cerca de cinco dólares de dívida externa.

Esta relação despencou e hoje as reservas são 22% maiores que a dívida. A liquidez é tão grande que mesmo a Argentina, que reluta em sair do século passado, chegou a colocar no mercado internacional US\$ 2,75 bilhões em títulos com prazo de 100 anos. Esta tolerância não existe mais. A era dos juros baixos está acabando, o que estreita o raio de manobra e reduz a capacidade de fazermos bobagens impunemente. Juros mais altos lá fora significam dólar mais caro aqui, pela simples razão de que especular com a moeda brasileira ficou mais arriscado – até porque os juros aqui caíram muito. A diferença entre as taxas básicas de juros no Brasil e nos Estados Unidos está hoje em 4,75

pontos percentuais. Há pouco tempo, em novembro de 2015, era de 14 pontos. Isto reduz a atratividade do real. Uma pequena desvalorização e o ganho derivado desta diferença vai para o ralo.

A desvalorização cambial até agora pode ser explicada, na sua maior parte, pela mudança do cenário internacional. Este é o primeiro ato. O segundo será quando a dinâmica do câmbio passar a refletir as próprias idiossincrasias típicas da campanha eleitoral. Podemos nos mirar no exemplo da Turquia – ainda que os erros dos outros pouco nos ajudem, já que não aprendemos sequer com os nossos. Em visita recente a Londres, o presidente Erdogan teve a oportunidade de divulgar sua visão excêntrica sobre as taxas de juros. Para ele, juros altos são a causa da inflação, não uma maneira de combatê-la. Advogou também a vassalagem do Banco Central ao presidente, já que é este quem tem a responsabilidade última pelo estado da economia. Estas afirmações podem pegar bem no eleitorado (a eleição para presidente é no próximo mês),

Depois de anos de letargia, a economia internacional finalmente mostra sinais de inquietação

mas ajudaram a provocar uma desvalorização da lira turca de 10%, o que forçou o banco central daquele país a elevar os juros em três pontos percentuais, para 16,5%. Alguém pode imaginar Bolsonaro ou Ciro Gomes falando semelhante estultice? Não requer muito esforço. É bom lembrar que em outubro de 2002, quando Lula ainda era Lula, o dólar, atualizado pela variação do IPCA, bateu em R\$ 9,74. A solidez das nossas contas externas hoje é outra, o volume de reservas internacionais é mais de dez vezes maior e isto não vai se repetir. Mas se ficar claro que o próximo presidente do Brasil tem ideias estranhas a respeito do funcionamento da economia, não há dúvida de que o mercado terá um outro chilique.

O fator conservador

O Estado de S. Paulo - 28/05/2018

Denis Lerrer Rosenfield

O Brasil entrou definitivamente na discussão eleitoral, que se apresenta sob a forma de uma pré-campanha que não deixa de ser uma campanha propriamente dita. Os candidatos tomam posição no tabuleiro ao sabor das conveniências, destacando-se questões de valores e de costumes, fundamentando até a luta contra a corrupção. Os partidos tradicionais procuram, porém, evadir-se dessas questões, engolfados que foram no redemoinho de prisões e condenações decorrentes de práticas criminosas.

Apesar da urgência da pauta de reformas econômicas, a sociedade veio a perceber a questão da moralidade pública e dos valores como prioritária. Se muitas vezes falta a amplos setores da população clareza sobre assuntos

econômicos, sobram-lhes certezas sobre temas de valores e costumes. Mais concretamente, o eleitorado brasileiro é composto por uma parcela com opiniões consideradas conservadoras que, por ser significativa do ponto de vista numérico, pode muito bem decidir a eleição ou, num primeiro turno competitivo, ser decisiva para levar determinado candidato ao segundo.

Conforme pesquisas, posições conservadoras aparecem como majoritárias entre a população brasileira. Algumas estimam que 85% dos brasileiros se mostram favoráveis à redução da maioria penal, 79% são contrários à legalização do aborto no País, 56% são contra o ensino de questões de gênero nas escolas e 51% rejeitam o Estatuto do Desarmamento. Outras constatações mostram que 66% dos brasileiros são contrários à liberação do uso da maconha, droga atualmente ilícita. Quando recortamos as respostas segundo um critério confessional, eleitores religiosos, especialmente evangélicos, expressam índices ainda maiores de respostas em relação às questões mensuradas.

Embora o politicamente correto não cesse de produzir impacto em meios de comunicação que se empenham em transmitir essas ideias, o setor conservador destaca-se cada vez mais na sociedade brasileira.

O impacto dos que se autointitulam “progressistas” é principalmente veiculado por grupos de esquerda, que encontraram nessas ideias um refúgio decorrente do fracasso do projeto socialista, apesar de continuarem, muitos deles idolatrando o castrismo e o chavismo, com as ditaduras e os desastres econômicos que lhes são inerentes. Acontece que os manifestos de artistas e intelectuais exibem, cada vez mais, sua ineficácia e falta de coerência. São grupos minoritários que procuram impor sua posição por meios jurídicos e não democráticos. Não aceitam, por exemplo, plebiscitos ou referendos sobre temas relativos a questões morais e de costumes.

Os conservadores, por sua vez, têm conquistado espaços cada vez maiores na sociedade, tendo ganho adesão substancial. Temas como direito à legítima defesa, aborto, educação de gênero, redução da maioria penal e pena de morte/prisão perpétua são hoje muito debatidos. Há toda uma demanda dos que se ressentem da insegurança pessoal e patrimonial, com a criminalidade assomando à casa de cada um. Difícil encontrar alguém que não fale de assaltos, roubos e assassinatos. Os valores morais foram diluídos. Condenam coerentemente a corrupção que tomou conta do Estado brasileiro.

O avanço conservador se faz mais sensivelmente sentir no segmento evangélico da sociedade, embora não lhe seja exclusivo. Ao contrário, por exemplo, do setor católico, eles são hierarquicamente estruturados, com os fiéis seguindo majoritariamente as orientações de pastores, bispos e primazes de cada uma das denominações religiosas. Têm na defesa dos costumes e da moral o eixo central de sua pregação, fazendo-se representados politicamente no Legislativo e no Executivo. Muitos sustentam também posições liberais na economia, não aceitando políticas estatizantes. São partidários da liberdade de escolha, do trabalho e do mérito pessoal.

Os evangélicos, segundo o censo IBGE 2010, somavam naquele então 22,5 milhões de pessoas. Em 2000 eram 15,4 milhões. Em dez anos seu crescimento se aproxima de 50%, sendo possível estimar que sejam hoje mais de 30 milhões. Isto é, seu peso numérico é expressivo, além de agirem coletivamente em função de suas convicções e seus valores.

Sua igreja amplamente majoritária é a Assembleia de Deus, com seus templos se disseminando por todos os rincões do País, seguindo em orações, cultos e leituras dominicais as diretrizes de seus líderes. A Igreja Universal, por sua vez, possui todo um império de comunicação, a Rede Record, com jornais, rádios e emissoras de televisão cobrindo todo o território nacional. Outros grupos evangélicos possuem outros veículos de comunicação e programas próprios. Sua influência é considerável. A formação da opinião pública evangélica, e para além dela, é feita por todo esse sistema de pregação, culto e mídia, veiculando ideias conservadoras e as opções políticas correspondentes.

A Igreja Católica, por sua vez, tem fortalecido sua ala conservadora, apesar de sua participação política ter sido feita nas últimas décadas mediante posições esquerdizantes, representadas em boa medida pela CNBB. Não convém esquecer que a Teologia da Libertação e seu apoio ao MST e ao PT foram pilares até agora de sua atuação. A pantomima do ato “religioso” de Lula, antes de sua prisão, contou com a sustentação desses setores mais à esquerda. De qualquer maneira, também setores da hierarquia católica se têm distanciado dessas posições, abraçando o campo defensor dos costumes tradicionais e da moralidade.

Nesse contexto, coloca-se como uma questão central dos políticos em geral e dos presidenciáveis em particular: que posição assumir diante de uma pauta conservadora que terá nesta eleição, muito provavelmente, um peso maior que o das últimas eleições.

O que têm os candidatos a dizer a esse respeito?

Partidários da liberdade de escolha, do trabalho e do mérito pessoal podem decidir eleições.

Por que os ditadores parecem estar apaixonados pela democracia?

O Estado de S. Paulo - 28/05/2018

Moisés Naím

É normal que, em tempos de grandes mudanças, aumentem as contradições, confusões e perplexidades. O mundo se torna mais paradoxal. Entre os muitos paradoxos desses tempos, há dois que me chamaram a atenção.

Primeiro, por que os ditadores parecem estar apaixonados pela democracia? Em seu último relatório anual, a Freedom House conclui: “Em 2017, a

democracia no mundo sofreu sua mais séria crise. Princípios fundamentais como eleições livres e justas, liberdade de imprensa e estado de direito estiveram sob ataque. No geral, 71 países sofreram um declínio nos direitos políticos e liberdades civis de seus cidadãos e apenas 35 mostraram progresso nesse campo. Há 12 anos consecutivos, a liberdade vem diminuindo. Nesse período, 113 países viram um declínio e apenas 62 apresentaram progresso na qualidade de sua democracia. Segundo as pesquisas, têm aumentado as dúvidas das pessoas sobre a democracia.”

O paradoxo é que, entre os ditadores, a democracia – ou, mais precisamente, votações para eleger o presidente – são comuns. E eles não se importam se é de domínio público que elas são fraudulentas. Em março, houve eleições presidenciais na Rússia e no Egito. Em maio, na Venezuela. Vladimir Putin venceu com 75% dos votos, Abdel Fattah al-Sisi, com 97% e Nicolás Maduro, com 68%. Certamente um bom desempenho, mas nada como o de Saddam Hussein, que em 2002 conseguiu 100% dos votos no Iraque. Por que eles se dão ao trabalho de montar essa pantomima? Por que, simplesmente, não se declaram presidentes perpétuos e exercitam sua ditadura sem passar pelo ridículo de se disfarçar de democratas?

A resposta é que a democracia lhes dá o que a repressão não pode: legitimidade. Os ditadores sabem que é muito arriscado depender apenas de armas, tortura e doações para se perpetuar no poder. As eleições, embora falsificadas, permitem que eles se apresentem diante de seu povo e do resto do mundo com uma maquiagem democrática que esconde o sangue daqueles que, por não pensar como eles, são torturados nas prisões e assassinados nas ruas.

O segundo paradoxo é: por que hackers e informantes espontâneos tiveram mais sucesso na luta contra a lavagem de dinheiro do que os governos? Após os ataques de 11 de setembro de 2001, os governos decidiram que “seguir o dinheiro” era uma das melhores estratégias para identificar e neutralizar as redes terroristas. Portanto, muitos países adotaram leis e regulamentos mais duras para tornar mais difícil ocultar a identidade dos proprietários dos fundos ou a movimentação do dinheiro.

O resultado foi que, embora os governos tivessem algum sucesso em tornar o sistema mais transparente, seus esforços foram prejudicados pelas dificuldades de coordenação que os países geralmente enfrentam e pelas ações de advogados e especialistas em contabilidade, finanças e computação contratados para proteger seus clientes. Até que os delatores e os hackers aparecessem.

John Doe é o pseudônimo de alguém que tornou públicos 11 milhões de arquivos do escritório de advocacia panamenho Mossack Fonseca. Cada arquivo continha informações detalhadas de ativos depositados em diferentes bancos, as identidades de seus proprietários e todos os movimentos nas contas entre 1970 e 2015. A divulgação dessas informações, os Panama Papers, repercutiu em todo o mundo: incluía dados das contas de 12 chefes de

Estado, alguns com fortunas inexplicáveis, de mais de 60 parentes e associados de políticos conhecidos, incluindo Putin, 8 membros da elite que governa a China e várias empresas ligadas a Donald Trump.

Mas talvez a principal contribuição tenha sido revelar como funciona o sistema financeiro internacional que se esconde atrás de testas de ferro e empresas com proprietários desconhecidos, bem como os sofisticados instrumentos legais e financeiros usados para lavar dinheiro.

Os Panama Papers não foram o único vazamento de segredos bancários. Houve outros antes e isso vai continuar a acontecer. Os vazamentos criam importantes dilemas éticos, mas também abrem os olhos do mundo. É paradoxal que tenham sido os hackers e os informantes agindo ilegalmente que tenham dado uma injeção de transparência ao sistema financeiro internacional.

Os responsáveis pela lavagem de dinheiro, os sonegadores de impostos e os corruptos que escondem seu dinheiro nessas instituições já não podem mais dormir em paz. Não tanto por ameaças de governos, mas de outros cidadãos que tomaram para si a tarefa de obter e revelar os segredos bancários do mundo. Nem os ditadores podem dormir em paz, não importa o quanto se disfarçam de democratas. É ESCRITOR VENEZUELANO E MEMBRO DO CARNEGIE ENDOWMENT EM WASHINGTON

Os ditadores podem dormir em paz, não importa o quanto se disfarçam de democratas

Petrobrás no palanque

O Estado de S. Paulo - 28/05/2018

Cida Damasco

Quase uma semana de bloqueios nas estradas de todo o País, tropas nas ruas, colapso no abastecimento de combustíveis, corrida aos supermercados, ameaça de adesão dos petroleiros e um tombo de R\$ 50 bilhões no valor de mercado da Petrobrás. Se é chocante a demora do governo Temer para enfrentar a anunciada crise dos combustíveis, pode-se dizer que são decepcionantes as primeiras manifestações dos candidatos à sua sucessão na Presidência. Na grande maioria são genéricas, mais para palavras de ordem dirigidas a seu público interno, ou obviedades, dando a impressão de que seus autores ainda procuram saber de que lado sopra o vento para só depois tomar posição. Preferem bater forte no governo, recordista em impopularidade, do que nos caminhoneiros.

Na verdade, não é nada fácil identificar a direção do vento. A polarização que vem marcando as diferenças de pensamento da sociedade brasileira nos últimos tempos desta vez não é tão clara. Esquerda e direita embaralham suas posições sobre a justiça ou não das reivindicações dos caminhoneiros e sobre o real significado dos protestos. Uns comemoram os resultados da mobilização porque os caminhoneiros conseguiram parar o País, o que “MST e CUT não

conseguiram”, outros crucificam a administração da Petrobrás, recorrem ao argumento de que a situação se agravou depois de Dilma e repetem o mote “onde foram parar os batedores de panelas?”.

Levantamento das opiniões expressas nas redes sociais, no meio da semana passada, mostra apoio às manifestações - contrariando a tendência da população de rejeitar qualquer movimento que cause transtornos no seu dia a dia. E que transtornos! Trata-se quase de uma reedição do início das jornadas de 2013, inclusive pela perplexidade em relação à amplitude dos protestos e às difusas cadeias de mobilização e comando. Todos se perguntam quem são as lideranças efetivas e qual o tamanho do locaute.

Provocações e dúvidas à parte, o fato é que a questão é muito mais complicada do que apoiar ou não a greve e os grevistas. Estão em jogo a política de preços dos combustíveis, as relações entre o governo e a Petrobrás e, em última instância, o papel do Estado na economia. Não basta apoiar ou renegar a privatização da Petrobrás. É preciso definir, com clareza, qual o modelo que se deseja para seu futuro. Mesmo defensores de uma gestão que preserve os ganhos dos acionistas e os investimentos da estatal, reconhecem que não dá para administrar uma empresa estratégica com critérios e prioridades estabelecidos para empresas “comuns”. Isso significa criar mecanismos de amortecimento de oscilações bruscas de preços, para evitar que sejam sufocados setores, empresas e, no fim da linha, a própria população.

Nesse sentido, o que os candidatos disseram até o momento é pouco esclarecedor. Ciro Gomes (PDT) foi mais Ciro do que nunca ao tachar a política de preços da Petrobrás de “aberração”. Manuela D’Ávila (PCdoB) atacou o “liberalismo entreguista” e, assim como Guilherme Boulos (PSOL), pediu a demissão do presidente da estatal, Pedro Parente. Num aceno ao pensamento comum do eleitorado, Álvaro Dias (Podemos) aproveitou o apoio aos caminhoneiros para atacar o peso da corrupção nas finanças da Petrobrás. João Amoêdo (Partido Novo) insistiu na privatização. Cauteloso como sempre, Geraldo Alckmin (PSDB) advertiu que mesmo por uma causa justa, não se pode transformar o País em refém. Para Marina Silva (Rede), erraram feio governo e Petrobrás, por não se anteciparem à crise. Declarando-se 100% ao lado dos caminhoneiros, Jair Bolsonaro (PSL) atribuiu os reajustes à necessidade de tapar buracos da corrupção e agradar aos governadores. E Lula, da prisão, mirou a falta de ação do governo e a política de preços. Também sem surpresas, Henrique Meirelles (MDB) defendeu o corte de gastos do governo, que resultaria na redução de impostos inclusive para os combustíveis.

No entanto, estejam ou não explicitadas nos seus programas, as diretrizes para a Petrobrás necessariamente terão de estar na cabeça dos candidatos. Mesmo que vingue um acordo sustentado na combinação de concessões aos caminhoneiros e subsídios, o sucessor de Temer encontrará uma Petrobrás cercada de incertezas. Assim como todo o País.

Candidatos atacam governo, mas não mostram planos para o futuro da empresa.

Plataforma econômica para os democratas

Valor Econômico - 28/05/2018

Jeffrey Frankel

Quando os eleitores americanos forem às urnas para as eleições de renovação do Congresso, em novembro, suas escolhas tendem a ser dirigidas mais por questões de finanças pessoais do que pelas relações internacionais ou pelos escândalos do presidente Donald Trump. Se os democratas esperam retomar o controle da Câmara dos Deputados, terão de dispor de uma plataforma que atenda às preocupações econômicas dos eleitores - especialmente as preocupações de muitos dos eleitores que votaram em Trump, para começar.

A opinião corrente ainda vale: o que fundamentou a vitória de Trump foi a percepção da família mediana de que ela tinha sido deixada para trás pela globalização e pela mudança tecnológica, e que as vantagens geradas por esses desdobramentos tinham ido para os ricos, e não para ela. Felizmente, do ponto de vista de um economista, não é difícil pensar em propostas em oito áreas decisivas de política pública que simultaneamente expandiriam o bolo econômico e distribuiriam as fatias de forma mais justa.

A primeira proposta fundamental diz respeito à assistência médica. Os democratas têm de se comprometer em aumentar a parcela dos americanos que têm seguro-saúde, e não em diminuí-la, como se empenham em fazer os republicanos. Isso significa, antes de mais nada, reparar o dano causado pelos republicanos à Lei Federal da Assistência Médica Acessível (mais conhecida como Obamacare).

A segunda: os democratas deveriam se comprometer com a realização de investimentos em infraestrutura, inclusive na construção e manutenção de estradas e pontes, financiados por um aumento do imposto sobre a gasolina. Essa infraestrutura não apenas sustentaria o crescimento de longo prazo da economia como criaria, no curto prazo, postos de trabalho na produção, para pessoas cujas perspectivas de emprego entraram em estagnação.

Também é decisivamente importante investimento na educação. Os democratas deveriam se esforçar especialmente para garantir ensino pré-escolar para todos, para que as crianças pudessem ingressar no jardim de infância em bases mais igualitárias. Deveriam também ampliar o acesso ao ensino superior (principalmente às faculdades comunitárias), mas não por meio da concessão de empréstimos do governo que acabam canalizados para algumas universidades com fins lucrativos, das quais os alunos saem com dívidas altas e muito pouco além disso. Apenas para faculdades com taxas de graduação [definidas como o percentual dos ingressantes que concluem o curso no intervalo de 150% de sua duração prevista] e histórico de colocação profissional adequados deveriam ser consideradas aptas.

O quarto patamar de uma plataforma econômica eficaz é a regulação financeira, que os republicanos estão afrouxando em um momento especialmente ruim: o pico dos ciclos financeiro e comercial. Os democratas deveriam tomar providências para proteger as reformas ligadas à Lei Dodd-Frank implementadas após a crise financeira de 2008. Isso inclui a taxa de alavancagem complementar exigida dos maiores bancos, que os reguladores recém-nomeados se esforçam por abrandar. As exigências de capitalização dos bancos deveriam, até, ser aumentadas. Para evitar uma reedição da crise dos contratos de crédito imobiliário para a compra da casa própria, os concessionários originais de empréstimos deveriam ter de "arriscar a própria pele".

Além disso, os democratas deveriam retomar o bom trabalho feito pelo Departamento de Proteção Financeira ao Consumidor até agora - por exemplo, regulamentar os empréstimos consignados a assalariados, o crédito educativo, o financiamento para compra de automóvel e a dívida de cartão de crédito. Deveriam também restabelecer a regra fiduciária do presidente Barack Obama, que exigia que os assessores financeiros profissionais pusessem o interesse de seus clientes em primeiro lugar ao orientá-los sobre ativos investidos ou planos de previdência privada.

A quinta área a ser abordada pelos democratas é a taxação. Em especial, para elevar a qualidade dos postos de trabalho e a renda do trabalho, eles deveriam reduzir as alíquotas marginais de imposto sobre trabalhadores de baixa renda - como, por exemplo, pela expansão do incentivo fiscal aos rendimentos do trabalho assalariado - e não sobre trabalhadores de alta renda, como fizeram os republicanos. Deveriam também abolir a dedução dos juros de custo financeiro (que beneficia gestores ricos de private equity e fundos de hedge), como o próprio Trump prometeu fazer durante a campanha presidencial de 2016.

No mesmo sentido, os democratas deveriam abolir a alteração do imposto sobre patrimônio previsto na legislação fiscal republicana, que eleva para cerca de US\$ 22 bilhões o montante que um casal casado pode repassar, com isenção de impostos sobre patrimônio ou doações, a seus herdeiros. Quando um casal deixa mais que, digamos, US\$ 10 milhões, uma parcela do excedente deve ir para o Tesouro.

Nenhuma plataforma econômica estaria completa sem levar em conta o comércio exterior. Os democratas devem começar por cancelar as tarifas sobre o aço e outros produtos importados que Trump ameaçou impor.

O sétimo elemento de uma plataforma econômica abrangente para os democratas foca diretamente em melhorar a sorte dos que perderam a atividade econômica em decorrência da mudança tecnológica e de outras forças, e não apenas dos que ficaram sem emprego em decorrência do comércio exterior - como é o caso da Trade Adjustment Assistance. Uma solução potencial é o "seguro salarial".

E finalmente, os democratas têm de assegurar que qualquer aumento de gasto ou transferência - inclusive o seguro salarial - seja devidamente custeado, em vez de permitir que exacerbem o déficit público. Para isso, que "derrubem e substituam" o 1,5 bilhão em reduções de impostos que vai, esmagadoramente, para os ricos. Embora uma redução da alíquota de imposto de pessoa jurídica pudesse ter sido uma boa ideia, a perda de arrecadação deveria ser neutralizada por medidas que restrinjam deduções de juros.

Os democratas poderiam elevar ainda mais a arrecadação do governo pela implementação de um imposto sobre o carbono - um enfoque que também teria benefícios ambientais. Poderiam, além disso, cancelar os planos de modernizar o componente terrestre da tríade nuclear americana [bombardeiros estratégicos, mísseis balísticos intercontinentais e mísseis balísticos lançados por submarinos], que tem custo projetado em pelo menos US\$ 1,24 trilhão ao longo de 30 anos, ao mesmo tempo em que não melhora a segurança nacional.

Os itens desta lista podem não ser especialmente inovadores. Aliás, os democratas já propuseram a maioria deles, apenas para esbarrar na oposição republicana. Mas isso não é motivo para descartar propostas que ajudariam a promover um crescimento compartilhado. O que é necessário, no início da campanha eleitoral de reposição do Congresso, é um argumento forte.

Admirável Mundo Novo

Valor Econômico - 28/05/2018

Jairo Saddi

Reveste-se da maior importância a edição da Res. 4.656, de 26/04/18, que criou as sociedades de crédito direto (SCD), que se caracterizam pela realização de operações de crédito por meio de plataforma eletrônica com recursos próprios, e as sociedades de empréstimo entre pessoas (SEP), com operações diretas de crédito entre pessoas e pares, o chamado peer-to-peer lending.

A primeira razão é eminentemente jurídica. Há anos que se discute o que é uma instituição financeira. A Lei 4.595, de 31 de dezembro de 1964, conceituou o Sistema Financeiro Nacional por seus elementos constitutivos e não por suas funções. Assim, não há na legislação pátria uma definição precisa do que seja instituição financeira, na qual se encaixam os bancos.

Por meio da tortuosa definição do artigo 17 daquele diploma legal, "instituições financeiras são as pessoas jurídicas públicas ou privadas que tenham como atividade principal ou acessória a coleta, intermediação ou aplicação de recursos financeiros próprios ou de terceiros, em moeda nacional ou estrangeira, e a custódia de valor de propriedade de terceiros".

Com o advento da Res. 4.656, sociedades de crédito direto e sociedade de empréstimo entre pessoas são instituições financeiras de crédito, mas não constituem instituições financeiras bancárias. A origem dos recursos é o que diferencia uma da outra. As SCD não são autorizadas a operar com recursos de terceiros (art. 5, I), já as SEP não podem operar com recursos próprios. Assim, correta é a avaliação do advogado Bruno Balduccini neste Valor: o avanço se deu na "implementação de um modelo que operava de forma indireta para um modelo direto".

A inspiração concorrencial claramente justificou a inovação e o cuidado do BC em regerar, autorizar e supervisionar o funcionamento e a organização societária, o que mostra o acerto da medida. Por um lado, o BC estabeleceu que tanto a SCD quanto as SEP devem observar permanentemente o limite de capital de R\$ 1 milhão (art. 26) - relativamente baixo - e também permitiu a fundos de investimentos participar do grupo de controle (art. 27). Ao mesmo tempo, na esteira do processo de autorização para funcionamento, será exigido um plano de negócios e uma justificativa que fundamente a criação dessas sociedades. Vale dizer, amplia-se o acesso ao crédito possivelmente com menores custos, mas ainda com o controle do BC.

Para as SEP, há no art. 16 uma limitação no valor das operações de R\$ 15 mil por credor, em operações distintas, permitindo-se diversas operações com agentes econômicos distintos. Já para as SCD, que devem dispor de capital próprio, não há qualquer limite, mas a observação ampla de que seus potenciais clientes devem ter "critérios consistentes, verificáveis e transparentes", considerando-se ainda os riscos de crédito, a geração de resultados, os fluxos de caixa e a pontualidade.

As SCD e as SEP podem também prestar serviços de análise e cobrança para terceiros, além de atuar como representantes de seguros na distribuição de produtos, sempre por meio das plataformas eletrônicas; só as SEP podem, contudo, emitir moeda eletrônica, nos termos das regras vigentes. Aqui se vê um esforço claro da regulamentação para ampliar a gama de possibilidades de receitas e dar mais flexibilidade aos empreendedores. No entanto, há limitações, tanto numa quanto noutra. Por exemplo, as SCD só podem vender ou ceder carteiras para instituições financeiras, fundos de investimento em direitos creditórios (FDICs) e companhias securitizadoras, enquanto nas SEP, os devedores precisam ser residentes e domiciliados no Brasil.

O passo é irreversível, ainda que tanto regulador quanto mercado esperem cautela na proliferação das SCD e SEP. Há muita segmentação em vários nichos, incluindo serviços, segurança, seguros, adquirência e tantos outros. É natural uma evolução e uma certa depuração e talvez concentração mais adiante - mas com o custo da tecnologia se reduzindo, as perspectivas são as melhores.

Do ponto de vista estratégico, é preciso se voltar ao modelo de negócio que está tão em voga e assinalar alguns pontos que parecem relevantes. Três devem ser as prioridades tanto das SCD quanto das SEP, que podem ser

assim resumidas: 1- repensar o modelo centrado na instituição criando um que seja inteiramente voltado ao cliente. Vale dizer, endereçar os pontos centrais da sua experiência nos vários segmentos e produtos para uma operação que atenda integralmente às suas necessidades; 2- pensar um ecossistema inteiramente digital e uma organização igualmente baseada em prioridades estratégicas com funding, talentos e abertura a novos meios de operar; 3- valer-se do poder de "data analytics" para identificar oportunidades e reduzir custos desnecessários.

Finalmente, é hora de voltarmos ao debate sobre a abertura do mercado ao capital estrangeiro no SFN e sobre as exigências do decreto presidencial para autorização da entrada de concorrentes bancários. É preciso respeitar um princípio consagrado no direito internacional - o princípio da reciprocidade. O Brasil deve conceder, sem ônus, autorização para bancos estrangeiros atuarem aqui, dispensando a eles o mesmo tratamento que merecem os nossos bancos no exterior. Isto deve valer sempre.

Dinâmica fiscal e preço do dólar

Valor Econômico - 28/05/2018

Rubens Cysne

No dia 16 de maio o Banco Central decidiu manter o juro básico anual desejado da economia em 6,5%, com uma inflação confortavelmente prevista para 2018, pelo Relatório Focus, em torno de 3,6%. Diz-se que, com essa ação, a autoridade monetária teria dado mostras de preocupar-se com a cotação do câmbio. O raciocínio se baseia no fato usual de que juros maiores incentivam o fluxo de capitais para o país, desta forma reduzindo a necessidade de desvalorização do câmbio nominal e real.

A manutenção dos juros, em vez da queda, gera reações distintas. Reclamam aqueles que gostariam de um câmbio mais desvalorizado, associando-o a uma elevação da competitividade externa e a uma redução do desemprego. E elogiam aqueles que temem repasses de possíveis desvalorizações cambiais aos preços internos, o que majoraria a inflação.

Não é nosso objetivo discutir aqui as ações ou intenções do Banco Central nesse episódio, mas sim chamar a atenção para a temporalidade limitada, dada a trajetória fiscal atual, dessa confortável relação usual negativa entre juro e câmbio. Esse mecanismo usual, por meio do qual o preço do dólar tende a cair quando se elevam os juros, depende do que ocorre com o prêmio de risco (prêmio de default parcial) da dívida pública. E, este último, do que se faz no Brasil em termos fiscais e do que pensam os poupadores internos e externos.

Por quanto tempo, ou sob quais condições, podemos assumir que esse prêmio de risco da dívida não se elevará quando os juros sobem (ou não caem)? Se esse prêmio se eleva com a elevação do custo e montante de rolagem da

dívida, pode-se perder momentaneamente o conveniente canal, para o sistema de metas de inflação, entre juros mais altos e preço do dólar mais baixo.

O gráfico mostra como o câmbio real (lado direito do gráfico) tende a se correlacionar positivamente com o prêmio de risco (aqui medido pelo "EMBI - Emerging Markets Bond Index - Brasil"), no lado esquerdo do gráfico, desde o início da flutuação do câmbio, ao início de 1999.

A dificuldade de controlar indiretamente o prêmio de risco tem duas faces. Internamente, a necessária correção do curso fiscal esbarra nas dificuldades de ordem política. Externamente, é a psicologia e a dinâmica dos mercados internacionais que ditam o rumo dos fatos.

A elevação contínua da relação Dívida/PIB tende a aumentar o risco da dívida. No mesmo sentido age o equilíbrio atual de mercado com reduzida maturidade e elevado atrelamento da dívida pública aos juros de curto prazo (taxa Selic). As operações compromissadas do Banco Central atingem hoje em dia algo da ordem de 62% dos títulos públicos federais na chamada "posição em carteira" do Banco. Ou seja, algo em torno de 16,2% do PIB de endividamento federal têm maturidade perigosamente reduzida.

A parcela dos títulos públicos federais indexados à Selic (o que reduz a eficácia do aumento de juros sobre a demanda), por outro lado, incluindo as operações compromissadas, gira em torno 44,4% da dívida pública mobiliária federal interna, número também bastante elevado. Essa provisão de liquidez primária atendida pelo Banco Central reflete, obviamente, demandas dos poupadores. E não desejos do banco. Tentar alterá-la artificialmente, sem ação fiscal, pode deteriorar ainda mais o curso do endividamento.

Paralelamente, esse dever de casa incompleto do lado fiscal torna o país mais dependente dos humores externos. Há a necessidade de se acompanharem, por exemplo, as oscilações do prêmio entre as emissões de títulos pelas empresas americanas e as emissões de títulos de responsabilidade do Federal Reserve. Tal prêmio dá uma medida, ainda que rudimentar, da evolução da aversão ao risco dos poupadores externos. Quando esse prêmio externo se eleva, a tendência é de elevação do preço do dólar em reais. Claro que podem ter bons ganhos financeiros aqueles que bem antecipam esse tipo de tendência.

Quando o investidor externo apresenta uma aversão ao risco superior à média do mercado geral da dívida pública e o risco da dívida se eleva, tende a haver uma redução do fluxo de capitais autônomos para o Brasil (mesmo após o novo patamar mais elevado dos juros de equilíbrio). Em um regime de flutuação livre de câmbio, do qual queremos nos aproximar, isso obviamente impacta o câmbio real no sentido de uma desvalorização.

Na ausência de reversão da atual trajetória fiscal, corre-se o grande risco de se chegar a um ponto no qual o efeito do aumento dos juros sobre o câmbio pode

ser de desvalorização, ao invés de valorização. Isso ocorre quando o juro mais alto afeta positiva e significativamente o prêmio de risco.

Nessa situação, se o canal baixista de preços de demanda agregada não neutralizar o repique dos preços dos importáveis e exportáveis, majorar os juros básicos pode elevar, ao invés de reduzir a inflação. É uma das formas de crise de dominância fiscal.

Se isso ocorre com uma determinada economia, conclui-se imediatamente que a ação anterior do banco central (dessa economia), no sentido de manter a inflação em um nível incompatível com o deficit público, terá simplesmente postergado o ajuste e majorado a inflação futura. Ter-se-á inutilmente comprado tempo e reputação com um altíssimo custo público. Acomodar passivamente incongruências fiscais pode não ser a melhor política.

Tecnicamente, não é difícil evitar-se a crise descrita acima no caso brasileiro atual. Espera-se que isso seja feito a tempo. Ainda assim, o problema do enorme desemprego já terá gerado uma grande perda nacional acumulada, seja de crescimento ou de bem-estar. Reflete, em parte, a inconsistência, em ambiente de câmbio flexível, entre a inflação almejada e a absurda leniência fiscal.

Brasil vive hoje em "estado de exceção"

Valor Econômico - 28/05/2018

Angela Bittencourt

O Brasil vive hoje em "estado de exceção". Não se trata do Estado de Exceção classificado pelo Direito Constitucional, em que os cidadãos não podem contar com a legislação para se defender ou têm seus direitos cassados em nome do estabelecimento da ordem e paz social. É fato que o governo Temer lançou na sexta-feira, pela segunda vez em três meses, o decreto que prevê Garantia da Lei e da Ordem (GLO) que autorizou o uso das Forças Armadas em todo o território nacional para desobstrução de vias públicas federais tomadas por caminhoneiros em protesto contra o preço do óleo diesel. Em fevereiro foi adotado decreto semelhante quando definida a intervenção federal na segurança pública do Estado do Rio de Janeiro. No sábado, o presidente Michel Temer assinou mais um ato que permite ao governo assumir o controle de caminhões para desobstruir as rodovias.

A demora do governo em negociar com os caminhoneiros condições que poderiam evitar a expansão de bloqueios precipitou um acordo que não foi aceito por toda a categoria. Resultado: o governo federal e os governos estaduais e municipais (não necessariamente juntos) atravessaram o fim de semana em busca de decisões alternativas para tirar os caminhões das estradas, evitando assim a paralisação do país nesta segunda-feira.

E aqui entra o "estado de exceção" a que a coluna se refere: a adoção de medidas extraordinárias pelas autoridades monetárias para que o mercado

financeiro mantenha sua funcionalidade neste momento em que eventos também extraordinários tiram o país dos eixos.

Nesta segunda-feira, na terça e na quarta, o Tesouro Nacional realizará leilões extraordinários de compra ou de compra e venda de NTN-F com vencimento em janeiro de 2025, 2027 e 2029. O objetivo do Tesouro é dar suporte ao mercado de títulos públicos e correlatos. O Tesouro não disse, mas esses leilões anunciados na sexta-feira à noite darão ao mercado e também ao Tesouro a oportunidade de redefinirem taxas de juros. Essa ação é necessária quando a instabilidade nos mercados é tão intensa que inviabiliza a correção natural de preços dos ativos.

O Tesouro suspendeu ainda os leilões tradicionais de venda de títulos nesses três dias. Em consequência, perdas de investidores, decorrentes do desalinhamento de taxas de juros, tendem a ser contidas e o governo provavelmente terá assegurado o refinanciamento de sua trilionária dívida pública.

A atuação conjunta do Tesouro e Banco Central não foi anunciada como ocorreu no último trimestre de 2015, também no último trimestre de 2016 e no segundo trimestre de 2017. Isso porque o BC já está intervindo no mercado de câmbio há semanas, na venda de contratos de swap cambial, operação que tem o efeito de manter ou injetar mais dólares em mercado. Nesta segunda-feira e ao menos até o último dia do mês, o BC deve oferecer swaps em montante superior à venda destinada especificamente à substituição de cerca de US\$ 5 bilhões de contratos que vão vencer em 1º de junho.

Em outubro de 2015, forçou a atuação conjunta do Tesouro e BC a instabilidade provocada pela exposição do então governo Dilma Rousseff à votação de vetos presidenciais pelo Congresso e das contas da União, de 2014, pelo Tribunal de Contas da União (TCU). Em novembro de 2016, nova ação conjunta do Tesouro e BC ocorreu em meio ao cenário de incerteza em relação à política monetária americana e à vitória de Donald Trump à presidência dos EUA. Em maio de 2017, a divulgação do áudio com a conversa travada entre o empresário Joesley Batista, do J&F, e o presidente Temer - arrastado para o centro da Lava-Jato - justificou a operação orquestrada de Tesouro e BC.

Quatro intervenções excepcionais em quatro anos são reveladoras sobre o aumento do risco político e também do risco jurídico no Brasil que já não paga o juro "mais alto do mundo" aos investidores globais.

A Marsh, líder global do mercado de seguro e gestão de risco político, divulgou recentemente a edição 2018 do Atlas de Risco Político, em que classifica 200 países com pontuações calculadas a partir da avaliação de riscos políticos, econômicos e sociais que ameaçam a estabilidade das nações no curto e longo prazos.

O Country Risk Index da Marsh corresponde a escalas de risco país: quanto mais próxima de 80 a 100 pontos estiver a classificação, mais estável é o país; quanto mais próxima de 49 e abaixo dessa pontuação, maior é o risco oferecido aos investidores - sejam eles institucionais, empresariais ou governos. Nesta última edição do Atlas, perderam pontos na América Latina Brasil, México, Paraguai e Suriname. Brasil e México permanecem na segunda pior escala de risco, com Index Score entre 50 e 59 pontos. Da Europa, a Itália e sua barafunda eleitoral se juntou ao grupo do Brasil, em que já estavam Argentina, Costa Rica, Colômbia, Peru, Equador, República Dominicana, Mongólia, Gana, Namíbia, África do Sul, Gabão e Costa do Marfim.

Entre os latinos, Paraguai e Suriname estão abaixo de 49 pontos e se juntam ao grupo do barulho que abriga, entre muitos outros, Cuba, Síria, Ucrânia, Somália, Gabão, Venezuela, Bolívia e Afeganistão.

Compõem o time menos arriscado, com Index Score entre 80 e 100 pontos: Canadá, Dinamarca, Noruega, Suécia, Holanda e Suíça. Estão na segunda divisão dos mais estáveis - com pontuação entre 70 e 79 pontos - EUA, Alemanha, França, Coreia do Sul, Emirados Árabes, Japão, entre outros.

"O risco político segue como uma grande preocupação entre empresas multinacionais e investidores em boa parte mundo neste ano", diz a Marsh, que cita três gatilhos armados em direção ao risco global: manobras com mísseis pela Coreia do Norte; negociações no âmbito do Brexit que aumentam com a possibilidade de a Grã-Bretanha não chegar a um acordo na União Europeia; e maior protecionismo comercial. Os EUA são atores na maioria dos eventos que potencializam conflitos.

Ataques terroristas e fortalecimento de partidos de extrema direita, desde 2017, infernizam a Europa. Sucessão presidencial é risco presente em países latinos, inclusive o Brasil, e africanos. (Mais informações sobre risco político no Casa das Caldeiras, disponível do Valor PRO e no site do Valor).

Nocaute

O Globo - 28/05/2018

Ricardo Rangel

‘Foi mal’, desculpou-se Rodrigo Maia ao se dar conta de que seu “erro de cálculo” causaria um prejuízo de R\$ 9 bilhões além do esperado.

A comédia de erros que nos trouxe à greve, ao locaute e ao nocaute começou há 60 anos, quando Juscelino Kubitschek fez a opção preferencial pelo transporte rodoviário. Um país grande deve ter ferrovias; um país com muitos rios e litoral extenso deve ter hidrovias, mas nossa matriz de transporte conta com 64% de rodovias.

De JK para cá, ninguém fez nem faz nada para mudar isso. Somos reféns de caminhoneiros e transportadores, e, cada vez que os interesses dessas categorias convergem, elas se unem para nos chantagear.

Manifestantes (e até consumidores) pedem controle do preço do combustível. “Todo problema complexo tem uma solução simples — e errada”, disse H. L. Mencken. Hoje, o petróleo sobe no mundo, o combustível sobe na bomba, e a Petrobras prospera; antes, com o PT, o preço era controlado, e a Petrobras teve R\$ 55 bilhões de prejuízo.

A intervenção estatal está na raiz do problema, por sinal. Dilma subsidiou caminhões, expandiu enormemente a frota, e derrubou o preço do frete. Interveio em outras áreas, provocou recessão, e o preço do frete caiu mais. Quando o petróleo subiu, o setor ficou com margens ínfimas e uma dívida impagável.

O governo ignorou a dificuldade por que o setor passava, veio a greve, e forte. Assustado, Pedro Parente reduziu o preço do diesel por 15 dias. O mercado, escaldado por mais de uma década de intervenção petista na empresa, reagiu rápido, e a ação caiu 14% (47 bilhões).

O país se aproximava do colapso, mas a preocupação dos parlamentares era voltar para seus estados, pois poderia faltar combustível para os aviões (os que têm seus próprios aviões, solidários, ofereceram carona aos colegas).

Eunício Oliveira achava que o problema era “do governo federal”, e embarcou para o Ceará. Ao chegar, descobriu que era seu também, e voltou para Brasília na mesma tarde para votar a isenção de PIS/Cofins aprovada por Rodrigo (desistiu quando soube do “erro de cálculo”).

Temer estava no Rio, tranquilo, entregando automóveis (deve estar na concessionária até hoje por falta de gasolina), e comentou que “o fato mais importante de hoje foi estar aqui com as senhoras e com os senhores”.

Eliseu Padilha capitulou: zerou a Cide e deu subsídio à Petrobras para manter a redução do preço por um mês. Fortalecido, o movimento prosseguiu. Irritado, Temer enfim reagiu, e conseguiu que a Justiça declarasse a greve ilegal, estipulasse multa de 100 mil por hora e expedisse algumas ordens de prisão. E chamou o Exército (há dúvida se haverá combustível para os blindados). Mas a greve não acabou — e agora os petroleiros avisam que se unirão aos caminhoneiros.

Tudo nessa história é ruim. O país é refém do setor de transportes (não há motivo para acreditar que isso vá mudar nem tão cedo). O monopólio estatal faz da Petrobras e do governo alvos fáceis. O Congresso é omissivo, e Temer é fraco e negocia mal. Subsídio é retrocesso e mau precedente: atrapalha o ajuste fiscal, desequilibra a economia, estimula rodovias e poluição, e acaba recaindo sobre o consumidor. Os manifestantes são criminosamente irresponsáveis.

E o risco de convulsão social ainda não acabou.

Juízes contra a lei

O Globo - 28/05/2018

Rogério Marinho

Recentemente, a Associação Nacional dos Magistrados da Justiça do Trabalho (Anamatra) aprovou, durante um congresso, uma série de enunciados contrários à aplicação da nova lei trabalhista. As teses foram anunciadas como definitivas, como se vinculassem os magistrados e fossem produto de um debate inédito, talvez com objetivo de confundir os leigos e os menos atentos, uma vez que esses enunciados não possuem qualquer valor jurídico.

É competência exclusiva do Supremo Tribunal Federal decidir a constitucionalidade abstrata das leis, justamente pela presunção de validade destas. Os juízes podem analisar a constitucionalidade de uma lei pela via de exceção — ao julgar um processo, podem isentar uma das partes de cumprir determinado dispositivo legal por considerá-lo inconstitucional. Todavia, essa declaração está restrita àquele caso somente.

Ao reunirem-se juízes, na condição de juízes, para analisar a constitucionalidade de uma lei em abstrato, sem qualquer caso concreto, fica evidente uma afronta à Constituição e à autoridade e competência do STF, especialmente porque já tramitam várias ações naquela suprema corte que objetivam discutir o tema.

A Constituição garantiu aos representantes do povo a formulação das políticas públicas e a legitimidade para elaborar as normas concretizadoras dos direitos sociais. Cabe ao Legislativo, com base no pluralismo político e com respeito aos limites constitucionais, escolher esse ou aquele caminho e, no caso da reforma trabalhista, foi escolhido o caminho do avanço. O que se observa é uma corrente atrelada ao atraso que deseja manter o status quo anterior em nome de uma agenda ideológica própria.

Com poucos meses de vigência, a reforma trabalhista apresenta importantes resultados. Entre os mais notáveis, está a profunda redução do número de novos processos — tudo isso sem que nenhum direito do trabalhador fosse retirado, sem que o núcleo de nenhum direito fosse atingido. Os opositores da nova lei tentam argumentar a inconstitucionalidade para não aplicá-la. No entanto, dentre as centenas de dispositivos alterados, a Procuradoria-Geral da República questionou a constitucionalidade de apenas três.

A censura àqueles que usam do direito de livre expressão demonstra desrespeito ao estado de direito, à República e à Constituição. É um sinal de autoritarismo e de incapacidade de lidar com a democracia e com a pluralidade de entendimentos. As reiteradas tentativas dessa minoria de desrespeitar o que foi decidido pelo Parlamento explicitam o desprezo pelo pluralismo político, pela separação de poderes e pela própria ordem constitucional.

A nova lei trabalhista está em vigor há seis meses. Desde então, a maior parte do Judiciário trabalhista está aplicando a lei conforme aprovada pelo Congresso Nacional, demonstrando respeito pela Constituição e pelos princípios de separação e harmonia entre os poderes. As dissonâncias são naturais e serão corrigidas pelas cortes superiores, responsáveis pela uniformização da jurisprudência e pela pacificação dos entendimentos.

Reforma trabalhista apresenta importantes resultados.

Enxugando gelo

O Globo - 28/05/2018

Ancelmo Gois

Ouvido na Petrobras: diariamente, cerca de 20 mil caminhões-tanque fazem a entrega de combustível no país. Numa conta otimista, a escolta militar pode garantir o trânsito de um quarto dessa frota.

Até tu, Brutus?

A sede da Petrobras no Rio está espalhada por vários prédios no Centro e na Lapa (onde fica a diretoria, na Rua do Senado). Por falta de gasolina, a estatal suspende hoje os ônibus que transportam funcionários entre os prédios.

Que nem Marielle

Segundo o sociólogo Marco Aurélio Ruediger, da DAPP/FGV, a paralisação dos caminhoneiros tomou a internet brasileira. O tema, de quarta até ontem, já acumula mais de 6,6 milhões de tuítes.

Aliás...

Este número de tuítes supera a quantidade de publicações no Twitter referentes às manifestações do impeachment de Dilma. É iguala-se, nos últimos anos, aos números de tuítes feitos pela morte de Marielle Franco e do julgamento de Lula.

Conceição no samba

Acadêmicos da Abolição, do Grupo D, desfilará em 2019, na Estrada Intendente Magalhães, com o tema “A escrevivência abolicionista em versos, poemas e contos”, em homenagem a Conceição Evaristo.

Voltas que o mundo dá...

Sexta, era “quilométrica” a fila na porta do tradicional Sindicato dos Empregados de Agentes Autônomos do Comércio, no Rio. Não havia

assembleia para discutir o sério problema de desemprego da categoria. E sim o último dia para se opor à contribuição sindical, prevista na reforma trabalhista.

100 anos de um grande sambista

Autor de “Falsa Baiana”, “Sem Compromisso” (cantada por Chico Buarque), “Bolinha de papel” (popularizada por João Gilberto), o compositor Geraldo Pereira terá seu centenário festejado na Mangueira, em julho. A produção musical será de Haroldo Costa, que quer lançar um novo CD com as melhores músicas do homenageado, interpretadas por Nelson Sargento e pela Velha Guarda da escola. Geraldo Pereira foi um dos fundadores da verde e rosa. Morreu em 1955, após participar de uma briga com Madame Satã (1900/1976), o famoso malandro, na Lapa.

Canivete suíço

O querido Paulo César Caju tem sido um crítico ferrenho da seleção do Tite. Meio a brinca, meio a sério, disse para o coleguinha Sérgio Pugliese, do Museu da Pelada, que na estreia do Brasil, no dia 17 de junho, na Copa da Rússia, contra a Suíça, vai assistir pela TV, vestindo a camisa do país que inventou o canivete de várias utilidades.

Crime e castigo

O STJ determinou que as Drogarias Pacheco, as Casas Sendas/Extra e o Petisco da Vila indenizem, em R\$ 3,2 milhões, Camila Magalhães Lima. A história dela comoveu o Brasil. Em 1998, com 12 anos, foi atingida por uma bala perdida durante a troca de tiros entre bandidos e seguranças de comerciantes do Boulevard Vinte e Oito de Setembro, em Vila Isabel, e ficou tetraplégica. Causa ganha pelo advogado João Tancredo.

Espaço Sergio Abranches

'Afinal, o que pensam os candidatos sobre a greve dos caminhoneiros?'

O Brasil está paralisado e confuso. O governo é fraco e ineficiente. Anuncia medidas que o povo não vê. Avanços que ninguém percebe. Nenhum dos candidatos autodeclarados à Presidência foi capaz de assumir posição de liderança ou de agir positivamente para pacificar, mediar ou apresentar solução alternativa. Lideranças de esquerda estão operando para piorar o quadro. Imaginam derrubar o governo moribundo, mas apenas causarão mais desconforto à população. Se os candidatos não são capazes de agir numa crise dessas, inclusive de ausência de liderança e credibilidade do presidente, o que esperar das eleições?”

Cade investiga os líderes da greve

DCI - 28/05/2018

Plano de voo/Liliana Lavoratti -

Na tentativa de começar a semana com uma luz no fim da estrada – o enfraquecimento do movimento de caminhoneiros e empresas de transportes – , o governo Temer (MDB) ativou o arsenal administrativo, jurídico e policial possível para “desmobilizar” a greve que já teria causado prejuízo de R\$ 31 bilhões. Dos quais, R\$ 10 bilhões da iniciativa privada e R\$ 21 bilhões aos cofres públicos em tributos que deixarão de ser recolhidos e subsídios do Tesouro Nacional à Petrobras para conter aumentos diários. Foi aberta investigação dos principais líderes dos caminhoneiros pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade).

Entidades de empresas na mira

Dentre eles, os dois principais líderes do movimento: o presidente da Confederação Nacional dos Trabalhadores Autônomos (CNTA), Diumar Bueno, e o presidente da Associação Brasileira dos Caminhoneiros (Abcam), José da Fonseca Lopes, bem como outras entidades dos trabalhadores. Segundo a Agência Estado, a investigação aberta pelo Cade abrange entidades que representam as empresas transportadoras, além de associações ligadas a estas companhias. Uma delas é a Federação das Empresas de Transporte de Carga do Estado de São Paulo (Fetcesp).

Aviso foi dado há um ano

A Fetcesp produziu vídeo em maio de 2017, citando consequências de uma paralisação – que no quinto dia sem caminhões, o Brasil enfrentaria uma situação de caos. Por meio da assessoria de imprensa, o Cade diz não ser possível afirmar se o vídeo fará ou não parte da investigação. Quando o material foi lançado, o presidente da Fetcesp, Flávio Benatti, explicou que o objetivo era chamar atenção da sociedade para a importância do setor. “Muitos reclamam da circulação de caminhões, mas se esquecem da importância do transporte rodoviário de cargas”, disse à época.

Infração à ordem econômica

A nota divulgada ontem pelo Cade diz que “constituem infração à ordem econômica os atos sob qualquer forma manifestados, que tenham por objeto ou possam produzir efeito de “limitar, falsear ou de qualquer forma prejudicar a livre concorrência ou a livre iniciativa”, além de “exercer de forma abusiva posição dominante”. Conforme o órgão, caracteriza infração “destruir, inutilizar ou açambarcar matérias-primas, produtos intermediários ou acabados, e destruir, inutilizar ou dificultar a operação de equipamentos destinados a produzi-los, distribuí-los ou transportá-los”.

Multas de R\$ 50 mil a R\$ 2 bilhões

Caso configurado o ilícito concorrencial, a prática pode sujeitar as empresas responsáveis à pena de multa de 0,1% a 20% do valor do faturamento bruto, no último exercício anterior à instauração do processo administrativo. Em se

tratando de pessoas físicas, a sanção pode ir de R\$ 50 mil a R\$ 2 bilhões. A legislação prevê ainda aos infratores diversas sanções, como por exemplo a imposição de proibição de contratar com instituições financeiras oficiais e participar de licitação, a recomendação para que não seja concedido parcelamento de tributos federais ou incentivos fiscais.

Proteção de dados e e-commerce

DCI - 28/05/2018

Eduardo Amaral

Uma pesquisa global da SAS feita no início do maio mostrou que apenas 7% dos gestores de empresas consideravam suas companhias adaptadas à GDPR (General Data Protection Regulation). Apesar disso, 63% admitiam que a normativa terá um efeito significativo sobre como sua organização conduz os negócios.

Se a pesquisa fosse feita no Brasil, é provável que o número de empresas adaptadas ao regulamento que passa a vigorar nesta sexta-feira, 25 de maio, fosse dramaticamente menor. O nome desse despreparo é risco, alto risco, uma vez que o GDPR aumenta o controle do indivíduo sobre seus dados ao mesmo tempo em que pune severamente as empresas que descumpram as normas de proteção e privacidade. A multa pode chegar a 20 milhões de euros e a 4% do faturamento bruto anual, o que for maior, o que coloca em xeque a sobrevivência de uma companhia apanhada em não conformidade.

Mas se o momento é de risco, também é de oportunidade. O estudo aponta que 84% de todos os entrevistados disseram esperar que o GDPR melhore sua governança de dados e 68% também antecipam que o regulamento aumentará a confiança entre eles e seus clientes.

Embora o público diretamente beneficiado esteja na União Europeia, os benefícios alcançarão todos os usuários de sistemas de informação, independentemente de suas nacionalidades. E as consequências chegarão a empresas do mundo todo, incluindo o Brasil, principalmente nos segmentos de turismo, hotelaria, transportes aéreo e terrestre e sites de e-commerce.

Só há uma maneira de evitar ou mitigar riscos: demonstrar a conformidade com o GDPR. Para isso, o administrador de dados deve implementar medidas que protejam as informações nos processos de negócios, tanto para produtos quanto para serviços.

Algumas providências são fundamentais, como conhecer os riscos envolvidos na armazenagem dos dados, para poder gerar os controles necessários; avaliar de forma bastante criteriosa se todos os dados armazenados devem necessariamente ser mantidos; adotar uma política para a exclusão de dados obsoletos e contas inativas na gestão dos dados dos usuários; certificar-se de

que os sistemas estão protegidos contra invasões e vazamentos por ataques cibernéticos; revisar todos os privilégios de acesso dos funcionários aos dados de clientes, prevenindo vazamentos e acessos indevidos.

Entre as diretrizes da lei, há um ponto nevrálgico: o controlador dos dados tem a obrigação legal de informar imediatamente a autoridade responsável em casos de vazamento de informação. No prazo máximo de 72 horas após a identificação da brecha de segurança, deverá apresentar um relatório da situação detalhando as providências tomadas, além de notificar cada um dos indivíduos afetados pelo vazamento dos dados.

Para atender à essa exigência, portanto, é necessário ter um bom plano para gestão de crises devidamente implementado, que possa ser colocado em prática se a situação ocorrer.

Crises recentes de segurança de dados em empresas de e-commerce reúnem várias lições sobre o novo ambiente trazido pelo GDPR. Sob as regras do GDPR, se houvesse um único consumidor na massa de dados vazada que fosse cidadão da União Europeia, essas empresas estariam enquadradas e sujeitas a todas as sanções previstas no regulamento, e submetidas a prejuízos.

Premiê italiano deixa cargo 5 dias após posse O Estado de S. Paulo - 28/05/2018

O advogado Giuseppe Conte renunciou ontem ao cargo de premiê da Itália, cinco dias após assumir. Imediatamente, o presidente italiano, Sergio Mattarella, convocou o economista Carlo Cottarelli para negociar um governo técnico, até que o impasse seja resolvido – provavelmente com novas eleições.

Na quarta-feira, Mattarella havia oficializado o nome de Conte, de 53 anos, como primeiro-ministro de uma coalizão de governo entre os partidos populistas Movimento 5 Estrelas e Liga, de extrema direita, quase três meses depois das eleições de 4 de março.

A decisão foi tomada após o desentendimento entre os partidos e o presidente Mattarella sobre o nome escolhido para ocupar o Ministério de Economia e Finanças, o economista Paolo Savona, de 81 anos, conhecido por suas posições eurocéticas, o que preocupa os mercados financeiros e as autoridades da União Europeia.

“Somos um país com uma soberania limitada”, criticou o líder da Liga, Matteo Salvini. “Trabalhamos durante semanas para formar um governo que defenda os interesses dos cidadãos italianos. Mas alguém nos disse ‘não’.”

Mattarella explicou que havia pedido a indicação para o ministério de um nome de peso político, e não de um “defensor da saída da Itália do euro”, o que poderia colocar em risco “as poupanças dos italianos”, seguindo o presidente.

Cottarelli, de 64 anos, é exfuncionário de alto escalão do Fundo Monetário Internacional (FMI) e ganhou o apelido de “Sr. Tesoura” quando foi encarregado da revisão das despesas públicas do país durante o governo de Enrico Letta, em 2013. Como reação a escolha de Cottarelli, começou a surgir ontem na Itália pedidos para que se instaure um processo de impeachment contra o presidente Mattarella.

Na OCDE, EUA contra todos sobre comércio

Valor Econômico - 28/05/2018

Os EUA estão antagonizando os demais 35 países desenvolvidos e emergentes membros da Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) em relação ao comércio, o que mantém a tensão elevada e as incertezas nas trocas globais.

Às vésperas da reunião ministerial anual da OCDE, que ocorre nesta quarta e quinta-feira, em Paris, os países não definiram ainda um comunicado porque Washington rejeita menção de apoio ao sistema multilateral de comércio.

O México é um dos mais incisivos sobre essa questão, até porque está enfrentando difíceis negociações sobre o Nafta (acordo comercial com EUA e Canadá), reaberto por Donald Trump.

O negociador comercial dos EUA, Robert Lighthizer, estará em Paris nesta semana para uma mini-conferência de ministros de Comércio, à margem da OCDE, num clima de tensão persistente.

China, UE, Japão, Índia, Rússia e Turquia já notificaram a Organização Mundial do Comércio (OMC) de que estão prontos a retaliar produtos americanos no valor de vários bilhões de dólares com sobretaxas, caso os EUA realmente adotem sobretaxas às importações de aço e de alumínio. No momento, uma trégua foi feita entre China e EUA para não aplicarem essas sobretaxas entre eles.

Mas o tom continua sendo menos conciliador na Europa. O diretor do Centro de Economia internacional do Instituto Ifo, de Munique (Alemanha), Gabriel Felbermayr, conclamou os europeus a não serem tímidos no conflito comercial com os EUA.

"Conflito não é evitável com persuasão amigável, especialmente com Donald Trump", afirmou, argumentando que a Europa tem muito valor econômico para os americanos. Primeiro porque os EUA tem superávit de US\$ 50 bilhões no comércio de serviços com a Europa; segundo, empresas americanas tem superávit de US\$ 100 bilhões nos ganhos das empresas.

"Esses US\$ 100 bilhões que os EUA têm [de ganho] na Europa se devem a investimentos altamente lucrativos de empresas americanas", diz Felbermayr. Ele recomenda que a UE retalie os EUA não na importação de suco de laranja ou uísque, mas sim onde os americanos realmente ganham dinheiro, por exemplo, impondo uma "taxa digital nos serviços online".

O presidente Trump voltou a causar inquietação no comércio internacional com a decisão de lançar investigações sobre se as importações de carros e autopeças são uma ameaça para a segurança nacional americana.

O Instituto Ifo calcula que uma sobretaxa americana à importação de carros, se for adotada, causará perdas importantes para países exportadores. No caso da Alemanha, a perda seria de € 5 bilhões (0,16% do PIB). As perdas do México alcançariam € 3,7 bilhões (0,39% do PIB); as do Canadá, € 3,2 bilhões (0,23%). O custo para o Japão seria de € 4,3 bilhões; para a Coreia do Sul, € 2,3 bilhões. Já o consumidor americano teria de pagar 20% a mais na compra de carro importado, segundo o instituto alemão.

A investigação sobre importação de carros deve demorar pelo menos seis meses. E, mesmo depois, pode-se esperar exceções na aplicação de uma eventual sobretaxa, como ocorreu no caso do alumínio e do aço. Mas até lá Trump já deverá ter provocado estragos no comércio global desse setor.

Fracasso de coalizão reforça incerteza política na Itália Valor Econômico - 28/05/2018

A Itália corre o risco de entrar numa constituinte depois que os principais partidos políticos populistas do país desistiram de formar um governo, devido a uma decisão dramática de Sergio Mattarella, o presidente italiano, de bloquear a nomeação de um ministro das Finanças abertamente crítico do euro e da União Europeia (UE).

Giuseppe Conte, um advogado e acadêmico de 53 anos, sem atuação política, desistiu ontem da sua indicação para o cargo de primeiro-ministro. Ele havia sido indicado pela coalizão formada pelos partidos Movimento Cinco Estrelas (M5S), que é contra o establishment, e Liga, de extrema-direita. Conte desistiu de formar uma equipe de ministros apenas quatro dias depois de ter sido formalmente autorizado pelo presidente Mattarella.

A razão para o colapso do governo populista antes mesmo de ele ser formado em Roma é que Matteo Salvini, o líder da Liga, e Luigi Di Maio, líder do M5S, propuseram Paolo Savona, um economista eurocético de 81 anos, como ministro das Finanças.

A Itália tem um regime parlamentarista, e quem governa de fato é o primeiro-ministro. O presidente tem um papel mais simbólico, mas é importante na

formação de novos governos, especialmente quando não há uma maioria clara no Parlamento, como agora.

Mattarella, que tem o poder de aprovar ou bloquear as nomeações de ministros, considerou Savona uma ameaça à posição da Itália na zona do euro, num momento em que a dívida italiana já está sob pressão nos mercados. Nas últimas semanas, investidores se desfizeram de títulos da dívida italiana, o que aumentou os juros que a país tem de pagar para rolar a sua dívida, a segunda maior da zona do euro com percentual do PIB, atrás só da Grécia. Ações de empresas italianas também caíram.

"A incerteza sobre nossa posição no euro alarmou os investidores italianos e estrangeiros que investiram em ações e empresas", disse Mattarella em pronunciamento ontem. "O aumento do spread [dos títulos] eleva a dívida e reduz a oportunidade de gastar em medidas sociais. Isso queima os recursos e as economias das empresas e traz ameaças para as famílias e os cidadãos italianos. "

O presidente acrescentou que essa não foi uma decisão foi fácil de tomar e que fez tudo o que pôde para "facilitar" um governo liderado pelo M5S e e pela Liga.

Mattarella convocou Carlo Cottarelli, ex-funcionário do Fundo Monetário Internacional (FMI), para uma reunião hoje, para discutir a formação de um governo de transição que conduziria o país a novas eleições. O M5S e Liga, que obtiveram grandes ganhos nas eleições gerais de 4 de março, ficando com 33% e 17% dos votos, respectivamente, ficaram furiosos.

"A escolha de Mattarella é incompreensível", disse Di Maio. "A verdade é que eles não querem o M5S no governo. Estou muito irritado, mas isso não termina aqui."

Alguns parlamentares da coalizão M5S e Liga, inclusive Di Maio, pediram ontem o impeachment de Mattarella por abusar de seus poderes constitucionais, enquanto outros simplesmente defenderam novas eleições. O último dia de drama em Roma aconteceu quando a crise política da Itália entrou em seu 83º dia, o maior período que o país passou sem um governo em sua história pós-guerra. Atualmente há um governo em exercício liderado pelo premiê Paolo Gentiloni.

As chances de formar um governo naufragaram diante da insistência dos dois partidos da coalizão de manterem Savona como ministro das Finanças, o que o presidente não o acertou.

Para tentar atenuar a preocupação com sua nomeação ministerial, Savona divulgou uma declaração no domingo à tarde dizendo que queria que a Europa fosse "diferente, mais forte e mais justa". Ele acrescentou que apoia a "implementação completa dos tratados de Maastricht e de Lisboa - marcos da governança econômica da UE - e que buscava reduzir a dívida italiana por

meio de crescimento econômico, em vez de elevação de impostos ou cortes de gastos.

Savona tem uma atuação de longa data em cargos de direção em bancos e na área econômica, tendo trabalhado no Banco da Itália (o BC italiano), no Ministério das Finanças e em vários bancos. Mas isso foi insuficiente para aliviar os temores de Mattarella.

Gentiloni, o premiê em exercício, de centro-esquerda, que chegou a fazer um discurso de despedida à sua equipe na sexta-feira, apoiou o presidente. "Nervos firmes e solidariedade ao presidente Mattarella. Agora devemos salvar nosso grande país ", disse.

O grande perigo para Mattarella é que o M5S e a Liga possam emergir fortalecidos desse impasse numa nova eleição, na qual eles provavelmente fariam campanha acusando o presidente de lhes ter negado o direito de governar. "A campanha seria travada inteiramente como 'o Povo versus o Palácio' ", disse Francesco Galietti, analista da PolicySonar em Roma.

OCDE tenta driblar bloqueio dos EUA a novos membros

Valor Econômico - 28/05/2018

Depois de terem aceitado a Colômbia como novo membro, os países integrantes da Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) tentam novamente superar o impasse provocado pelos Estados Unidos sobre a ampliação da entidade a novos membros, incluindo o Brasil.

Há seis países na fila: três da América do Sul - Brasil, Argentina e Peru - e três da Europa - Bulgária, Croácia e Romênia. O governo de Donald Trump argumenta que a OCDE não tem como negociar as condições de acesso com os seis candidatos ao mesmo tempo.

Para driblar o bloqueio americano, prosperou um plano na entidade para, na reunião ministerial anual desta semana, os países membros convidarem a Argentina e a Romênia a começarem as negociações, e também fixar uma data para o processo ser iniciado com Brasil, Peru, Croácia e Bulgária.

Em reunião do conselho dos países membros na sexta-feira (25), porém, os EUA alegaram que "ainda não estamos lá", inclusive porque não veem interesse na entrada da Romênia. E colocaram a culpa pelo impasse nos europeus, dizendo que, se a questão fosse só o início das negociações de adesão da Argentina, já estaria superado.

Agora, os demais países querem fazer uma nova tentativa de dar clareza ao processo de expansão da entidade nos encontros ministeriais da quarta e quinta-feira, conscientes inclusive de que o Brasil é o país que mais poderá contribuir em qualquer negociação entre eles. Informalmente, representantes

de Washington repetem que uma decisão sobre o apoio à adesão do Brasil na OCDE viria só após a eleição presidencial de novembro.

"O Brasil está preparado para começar o processo de adesão quando os membros da OCDE decidirem", avisou o embaixador brasileiro junto a organizações internacionais em Paris, Carlos Márcio Cozendey. "Temos avançado na aproximação com a OCDE."

Dos 238 instrumentos do acervo normativo da OCDE aos quais um país deve aderir para se tornar membro, o Brasil já assinou 39 e pediu para aderir a outros 70. Na semana passada, um novo passo foi dado na negociação para o Brasil aderir a dois instrumentos centrais da OCDE, o "Código de Liberalização do Movimento de Capitais" e o "Código de Liberalização de Operações Invisíveis Correntes". A entidade vai agora preparar um relatório sobre as práticas brasileiras, que será examinado em outubro. O objetivo final é eliminar restrições aplicadas à entrada e saída de capitais. O Brasil poderá negociar seu acesso fazendo uma lista de exceções.

Esta semana, a OCDE e o governo colombiano vão assinar o acordo de adesão desse que é o terceiro país da América Latina na entidade. "Estamos contentes de receber a Colômbia como membro", afirmou o secretário-geral da OCDE, Angel Gurría. "Essa adesão vai contribuir para os nossos esforços de transformar a OCDE numa instituição mais diversificada e inclusiva. Os desafios globais que estamos enfrentando hoje só podem ser tratados se tivermos economias emergentes, em desenvolvimento e desenvolvidas trabalhando juntos."

Janela para concluir acordo com Mercosul está se fechando, diz UE Valor Econômico - 28/05/2018

A janela para concluir o tratado de livre comércio União Europeia-Mercosul está se fechando e pode ser reaberta somente em 2020, segundo negociadores e lideranças políticas em Bruxelas.

Por isso, a aposta na UE é que um acordo possa finalmente ser anunciado no fim de junho, após quase duas décadas de idas e vindas. Se esse calendário não for cumprido, há temores de que as discussões sejam colocadas em ponto morto por mais de um ano.

Do lado europeu, já se admite um acerto para a eliminação mútua de 91% das tarifas industriais, o que é descrito por negociadores como algo "significativamente menos ambicioso" do que tratados recentes da Europa com o Canadá e o Japão. Nesses dois casos, os acordos cobriam praticamente 100% das alíquotas cobradas de bens industriais, com exceção de um ou outro produto sensível.

Conforme apurou o Valor em conversas com representantes do bloco em Bruxelas, sede da Comissão Europeia, as demandas da UE nesta reta final de negociações se concentram em poucos pontos. Um dos objetivos é acelerar o cronograma de liberalização do Mercosul para a indústria automotiva - não apenas carros, mas autopeças. Outro é ampliar a lista de produtos com denominação de origem protegida no Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai.

O bloco sul-americano já concordou em reconhecer 320 das 357 indicações geográficas pedidas. Ainda há divergências sobre itens como queijo parmesão, presunto parma, vinhos de La Rioja (existem regiões produtoras com o mesmo nome na Espanha e na Argentina) e Budweiser. Para os europeus, a cerveja tem origem na República Tcheca e ninguém mais deve usar esse nome, como é o caso da marca hoje comercializada pela Ambev.

Há reclamações, mas um tom de aceitação, de que o Mercosul não se dispõe a ir muito além do que já ofereceu em duas áreas importantes para a UE: compras governamentais (maior abertura nas licitações públicas) e direitos de propriedade intelectual. Uma queixa ouvida em Bruxelas: países com nível de desenvolvimento semelhante ou até inferior, como México e Equador, foram mais "ousados" nessas áreas em negociações feitas recentemente.

Negociadores europeus adotam uma postura de silêncio absoluto em torno da demanda sul-americana de aumento das cotas com acesso privilegiado para produtos como carne bovina. No caso da carne, o compromisso já assumido pela UE é para 100 mil toneladas/ano. Para etanol, são 600 mil toneladas/ano. Não está claro sequer se o que for exportado intracota ficará livre de tarifas.

Uma nova rodada de discussões deve ocorrer no início de junho, provavelmente em Montevideu, onde os dois blocos pretendem afunilar suas divergências. Certamente haverá a necessidade de uma reunião adicional, então com a presença de ministros do Mercosul e da comissária europeia Cecilia Malmström (responsável pelo comércio exterior), em que poderiam ser feitas as barganhas mais delicadas - aquelas que os técnicos já não têm autonomia para fazer. Para isso, no entanto, um avanço definitivo em Montevideu é crucial.

"É preocupante que haja toda essa demora em fecharmos o acordo", afirma o eurodeputado português Fernando Ruas, presidente da delegação UE-Brasil no Parlamento Europeu e um dos legisladores mais atentos às negociações. Ele lembra que havia a expectativa de anunciar o tratado em Buenos Aires, à margem da conferência ministerial da Organização Mundial do Comércio (OMC), em dezembro. Não houve anúncio e o assunto até esfriou.

"Estamos muito perto do fim. Entendo que o diabo esteja nos detalhes, como diz o ditado, mas me preocupa sempre haver razões para novos adiamentos", acrescenta Ruas. Ele faz uma crítica à própria postura europeia: "A UE tem o dever de zelar pelos interesses de seus agricultores, mas não podemos deixar que um único setor impeça o acordo. Dificilmente chegaremos a um consenso em tudo, tudo, tudo".

Apesar do otimismo quanto ao desfecho, começam a surgir alertas de que o acordo entrará em banho-maria caso não seja possível fechá-lo nas próximas semanas. A Comissão Europeia, braço executivo da UE, fica praticamente deserta em julho e agosto, meses de férias de verão no Hemisfério Norte. Em seguida, a campanha presidencial atinge o auge no Brasil. Nos bastidores, é quase um consenso em Bruxelas a preocupação com uma eventual vitória do deputado Jair Bolsonaro (PSL), por seus discursos relativizando direitos humanos.

Em menor grau, teme-se ainda a eleição de um presidente com viés mais protecionista. Embora os candidatos normalmente se declarem favoráveis ao acordo UE-Mercosul, há receio de como um novo governo se comportaria para valer no momento mais sensível das negociações, quando os blocos se veem diante da necessidade de fazer concessões que desagradam a setores produtivos.

Do outro lado, a janela política também pode ficar complicada. A partir de outubro, o Parlamento Europeu deixa de receber novos acordos para análise. Os tratados de livre comércio firmados pela UE só entram em vigência depois de ratificação. Depois, em maio de 2019, haverá eleições para renovar todo o Parlamento.

Quatro meses depois, trocam-se comissários e até escalões mais técnicos podem ser afetados. Por isso, sem entendimento agora, adverte-se em Bruxelas que uma sucessão de circunstâncias poderia levar a conclusão do acordo com o Mercosul só para 2020.