

Economia em Debate

nº 258

(29/05/2018)

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)

Governo deve aumentar imposto

O Estado de S. Paulo - 29/05/2018

O governo terá de aumentar imposto ou reduzir benefícios tributários de outros setores para compensar a perda de arrecadação com as concessões feitas aos caminhoneiros, segundo o ministro da Fazenda, Eduardo Guardia. Uma das alternativas em estudo é reduzir ou acabar com o Reintegra, programa de incentivo a empresas exportadoras.

O governo já avalia, nos bastidores, que subestimou o potencial da greve dos caminhoneiros e agora tem receio de que o movimento tome uma proporção semelhante à dos protestos de 2013, ressuscitando o “Fora Temer”. Em conversas reservadas, interlocutores de Michel Temer admitem que a paralisação aumentou o desgaste do presidente e há preocupação de que os protestos nas ruas, por causa do desabastecimento, se transformem em uma convulsão social.

A portas fechadas, auxiliares de Temer reconhecem que demoraram a perceber a presença de empresários incentivando a continuidade do movimento, o chamado locaute, para obter a redução do preço do óleo diesel. Avaliam, ainda, que também demoraram a identificar o caráter político-partidário de parte dos manifestantes.

Acuado, o governo agora teme as consequências da disputa entre os presidentes da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ) e do Senado, Eunício Oliveira (MDB-CE). “Temos de colocar menos gasolina e mais diálogo sobre a greve”, disse Maia, ontem, após se reunir com Temer, no Planalto. O deputado fez questão de destacar que a Câmara e o governo têm “visões distintas” sobre a questão tributária.

Foi de Maia a proposta aprovada pela Câmara, na semana passada, zerando o PIS/Cofins sobre o diesel. Com cálculos errados nas mãos, ele chegou a dizer que o custo dessa isenção seria de R\$ 3,5 bilhões, quando, na realidade, ficaria em aproximadamente R\$ 10 bilhões.

As articulações de Maia, que é pré-candidato à Presidência, têm irritado cada vez mais o Planalto. Além disso, o governo identificou que simpatizantes do presidenciável Jair Bolsonaro (PSL) se infiltraram na greve. Há também apreensão com a promessa de greve de 72 horas dos petroleiros, anunciada para quarta-feira. No diagnóstico do Planalto, esse movimento tem o apoio do PT e da CUT.

“Há movimentos políticopartidários que querem agudizar a crise e a população deve estar atenta a isso”, afirmou o líder do governo no Senado, Romero Jucá (MDB-RR). “Não dá para fazer disputa eleitoral em um momento como esse. Os petroleiros têm de discutir salário na data-base da categoria”.

São Paulo. Além de enfrentar desgaste, o Planalto também contrariou o governador de São Paulo, Márcio França (PSB). No sábado, França propôs um acordo com os caminhoneiros muito parecido com o que Temer anunciou na noite de domingo. Candidato à reeleição ao Bandeirantes, França pediu ao presidente que a negociação fosse feita com o ministro da Fazenda, Eduardo Guardia. Temer, no entanto, enviou a São Paulo o ministro-chefe da Secretaria de Governo, Carlos Marun.

O Estado apurou que o presidente da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp), Paulo Skaf, pré-candidato do MDB ao Bandeirantes, não gostou do protagonismo dado a França, seu adversário.

Conab abre processo de contratações

O Estado de S. Paulo - 29/05/2018

A Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), vinculada ao Ministério da Agricultura, lançou ontem uma chamada pública para contratar cooperativas de caminhoneiros autônomos. A estatal executa programas sociais ligados à agricultura familiar. Essa é uma das medidas anunciadas pelo governo federal para atender às reivindicações dos caminhoneiros, que estão em greve há oito dias.

Poderão disputar os contratos de frete cooperativas, sindicatos e associações de transportadores autônomos com no mínimo 3 anos de operação. Eles terão de se habilitar até o dia 7 de junho. O contrato prevê o transporte de 26 mil kg de milho em grãos.

Hospitais públicos cancelam cirurgias

O Estado de S. Paulo - 29/05/2018

Após passar oito meses sofrendo com dores agudas na vesícula, a cabeleireira Dalva de Barros, de 62 anos, achou que as crises chegariam ao fim hoje, quando passaria por uma cirurgia no Hospital Municipal Maria Braido, em São Caetano do Sul, no ABC paulista. No fim da tarde de ontem, porém, a paciente foi avisada que o procedimento estava cancelado por causa do desabastecimento provocado pela greve dos caminhoneiros. “Vou para o hospital aos gritos toda vez que tenho crise. É muita dor. Fiquei indignada quando cancelaram a cirurgia”, conta Dalva.

A rede pública de São Caetano foi uma das que optaram por cancelar atendimentos eletivos (não urgentes), por causa da baixa no estoque de medicamentos e insumos. Também anunciaram a medida cinco hospitais municipais da capital paulista e unidades de referência no Estado, como o Hospital das Clínicas da Unicamp. Centros médicos privados em todo o País tomaram a mesma decisão.

“Como a gente não tinha segurança nenhuma da continuidade na entrega dos insumos, principalmente do oxigênio, suspendemos as cirurgias desde quinta”,

afirma Rafael Moraes, diretor técnico do Hospital Samaritano de Sorocaba, onde pacientes oncológicos também foram prejudicados pela falta de alguns quimioterápicos. “Tivemos de remarcar as sessões”, detalha Moraes.

Até transplantes, considerados cirurgias de emergência, sofreram uma redução. “É um efeito cascata. Nessa situação, diminuem

as notificações de possíveis doadores e, com isso, a captação e as cirurgias”, afirma José Osmar Medina Pestana, diretor superintendente do Hospital do Rim da Universidade Federal de São Paulo (Unifesp), onde o número de transplantes passou de 80, na média mensal, para 60 neste mês.

FAB. Com dificuldade para escoar remédios para Estados por causa da greve dos caminhoneiros, o Ministério da Saúde solicitou auxílio da Força Aérea Brasileira para transporte de produtos. Na lista estão medicamentos para câncer, remédios de alto custo, além de vacinas e drogas usadas na terapia anti-HIV.

Lideranças difusas e mais exigências dificultam fim da greve dos caminhoneiros

O Estado de S. Paulo - 29/05/2018

A paralisação dos caminhoneiros escapou ao controle das associações da categoria e chegou ao 8.º dia ontem, mesmo após o governo ter aceitado praticamente tudo o que o movimento pediu. Diante de um quadro de ausência de lideranças e de exigências claras por parte dos manifestantes, o País passou a questionar: o que querem os caminhoneiros que insistem em manter a população refém de suas vontades? Entre as possíveis respostas está a do presidente da Associação Brasileira de Caminhoneiros (Abcam), José da Fonseca Lopes, para quem o movimento ganhou caráter político. “Tem um grupo muito forte de intervencionistas fazendo greve. Estão prendendo caminhões e tentando derrubar o governo”, disse. Segundo a Abcam, pelo menos 250 mil grevistas permaneceram fiéis ao movimento, ontem. No grupo, que tem as redes sociais como aliadas, estão motoristas autônomos adeptos do “quanto pior, melhor” e divididos entre os que pedem intervenção militar no País (eleitores de Jair Bolsonaro), os que trabalham pela deposição de Michel Temer e os que pedem a liberdade do ex-presidente Lula, condenado e preso por corrupção e lavagem de dinheiro. O Planalto diz ter indícios de que possa haver “infiltrados” na greve. Para o presidente da União Nacional dos Caminhoneiros, José Araújo Silva, a situação está “sem controle”. Até ontem, os grevistas haviam conseguido diesel mais barato, reajuste mensal, isenção de pedágio para eixo suspenso e valor mínimo para frete. Agora, querem a redução no preço de todos os combustíveis.

O que os caminhoneiros queriam, o governo deu. Diesel mais barato, reajuste mensal, isenção de pedágio para eixo suspenso, tabela de valor mínimo para frete. Na verdade, os motoristas conseguiram até um pouco mais do que

inicialmente pediam. Mesmo assim, a paralisação não dá sinais de terminar. Grupos permanecem bloqueando estradas em todo o País.

De acordo com a Associação Brasileira dos Caminhoneiros (Abcam), cerca de 250 mil caminhões permaneciam ontem parados nas estradas, o equivalente a 30% dos que vinham participando do movimento. E a negociação com esses motoristas tem se mostrado praticamente impossível.

Esses caminhoneiros não seguem lideranças tradicionais. Têm pedidos difusos, que incluem a saída do presidente Michel Temer e a intervenção militar no Brasil. Querem que não só o diesel, mas agora também a gasolina, baixe de preço. Acreditam piamente em mensagens que recebem no WhatsApp – como a informação falsa de que, após sete dias e seis horas de paralisação, os militares tomariam o poder. Por isso, nenhum acordo fechado com o governo surte efeito. “Virou uma situação sem controle”, diz o presidente da União Nacional dos Caminhoneiros (Unicam), José Araújo da Silva, conhecido como China. Fontes do governo federal informam que foram identificados pelo menos três grupos políticos “infiltrados” nas paralisações.

Com o desabastecimento colocando o País em um quadro cada vez mais caótico, a indignação da população tem aumentado. Uma pesquisa da empresa Torabit, especializada em medição de comentários nas redes sociais, mostrou que o apoio explícito dos internautas à greve caiu vertiginosamente. Na sexta-feira, 53,5% dos posts em redes sociais e blogs eram favoráveis à paralisação. Ontem, essa porcentagem havia caído para 34,5%.

Investimento em transporte por trilhos é a solução definitiva e inadiável para o caos da mobilidade e de escoamento da produção brasileira

O Estado de S. Paulo - 29/05/2018

É preciso, além de interligar as regiões, incrementar os modelos de atuação dos transportes de pessoas, produtos e cargas por todo o território nacional.

muitos anos que se fala da inadiável importância de investimento na recuperação e ampliação da malha ferroviária do país. Mas os gargalos de nosso desenvolvimento só passam a ser discutidos com ênfase e prioridade quando os problemas estouram e passam a atingir frontalmente a população.

Em termos urbanos, como exemplo, o metrô de São Paulo transporta em média mais de quatro milhões de passageiros por dia em seus mais de 80 km de extensão. A linha férrea de São Paulo é a maior do Brasil e a mais extensa da América do Sul. O número é grandioso, mas ainda deficitário se levarmos em conta o caos da mobilidade paulistana e se compararmos a países europeus, por exemplo.

O que acontece é que a cidade de São Paulo, assim como outros centros urbanos brasileiros, cresceu de forma desordenada. Além disso, por falta de

políticas urbanas adequadas e de longo prazo, passamos a ver altos valores nos imóveis das áreas centrais, que fizeram com que as pessoas fossem habitar regiões mais periféricas e distantes, onde não é fácil encontrar opções de trabalho e lazer. Como consequência deste espraiamento populacional temos a dificuldade de locomoção diária. A malha ferroviária, com os atuais números apresentados, não consegue atingir de forma ampla todas as regiões da cidade e não se integra as outras opções de transporte público. Esse cenário culmina no aumento de veículos individuais que rodam diariamente nas ruas, acarretando em altos índices de poluição e estresse. Fatores que reduzem a qualidade de vida e que encarecerem o dia a dia. Por esses motivos, é possível afirmar que existe a necessidade premente de investimento neste tema, pois estamos perto de um colapso assim como vimos na semana passada com os incidentes do aumento do preço dos combustíveis.

Para facilitar esse transporte entre as áreas mais afastadas de que o transporte de massa sobre trilhos pode transportar em média 80 mil pessoas por hora – em uma comparação rápida, os ônibus têm, em média, a capacidade de transportar seis mil passageiros no mesmo período. É preciso, além de interligar as regiões, incrementar os modelos de atuação dos transportes de pessoas, produtos e cargas por todo o território nacional.

Outra medida que pode ser adotada com o objetivo de facilitar a locomoção dentro das cidades é ocupar, de maneira inteligente, as áreas urbanas que estão subutilizadas e abandonadas. Uma saída são os projetos de verticalização, pois reduzem os grandes deslocamentos das pessoas no dia a dia. Esse planejamento visa a construção de edifícios em locais mais próximos aos comércios e locais de trabalho.

Um exemplo recente de projeto que auxiliou a melhoria do transporte urbano, mesmo que de forma tímida, foi a primeira etapa do VLT (Veículo Leve Sobre Trilhos), implementada na cidade do Rio de Janeiro, em junho de 2016, ela se integra aos meios de transporte do Centro e da Região Portuária. A cidade também expandiu a linha de metrô e implantou algumas linhas de BRT, do inglês “Bus Rapid Transit”, ou Transporte Rápido por Ônibus. Esse aceno ao avanço precisa continuar recebendo incentivos e atenção da sociedade de forma ampla. Existe uma necessidade de que esse sistema integrado de transporte seja efetivamente absorvido pela população e que receba investimentos de continuidade e expansão.

O Brasil deve se inspirar em exemplos internacionais, aliando tecnologia e infraestrutura para população para que esses investimentos não fiquem restritos a algumas cidades ou regiões. Só uma política urbana articulada e eficiente, com parcerias público-privada, pode garantir isso. O sucesso das cidades está na integração de um planejamento de mobilidade sobre trilhos, que vise o melhor aproveitamento dos espaços e que garantam ampla mobilidade da população. *Rodrigo Luna é presidente da FIABCI-BRASIL

Planalto identifica ao menos três movimentos 'infiltrados' na greve

O Estado de S. Paulo - 29/05/2018

O governo apura se três movimentos políticos – “Intervenção militar já”, “Fora Temer” e “Lula livre” – se infiltraram na paralisação dos caminhoneiros. Eles estariam alimentando os focos que ainda querem manter os bloqueios, mesmo após ter boa parte de suas reivindicações atendidas ou ao menos encaminhadas. Essa é uma leitura feita nas reuniões do gabinete de crise montado pelo Palácio do Planalto na semana passada.

Os caminhoneiros falam abertamente do problema. “Para esses que têm posição extremista, esse ou qualquer outro acordo não iria funcionar porque a intenção não é resolver problemas, mas criar o caos e a instabilidade”, disse o presidente do Sindicato dos Transportadores Autônomos de Ijuí, no Rio Grande do Sul, Carlos Alberto Litti. Para o líder gaúcho, o grupo mais resistente ao acordo é movido “por um tema político e não econômico”.

“A pauta política existe, mas não vamos nos envolver. Tudo o que os autônomos precisam para voltar a ganhar dinheiro está aqui”, disse o presidente da Associação Brasileira dos Caminhoneiros (Abcam), José da Fonseca Lopes, ao exibir o acordo firmado na noite de domingo. Segundo líderes dos caminhoneiros informaram ao Planalto em reunião ontem, os infiltrados somariam algo como 10% a 15% do movimento. A informação foi recebida com irritação pelas autoridades federais, principalmente por envolver o “Fora Temer”.

Ontem, o próprio ministro-chefe da Casa Civil, Eliseu Padilha, admitiu a possibilidade de haver infiltração política e informou que a Polícia Rodoviária Federal trabalha para apartá-los do movimento. “A PRF conhece as estradas onde trabalha, conhece quem é líder do movimento caminhoneiro e sabe das infiltrações políticas. Ela está mapeando e não quer cometer nenhuma injustiça. Com muita cautela, vai começar a separar os infiltrados.”

O governo avalia já ter feito tudo o que estava a seu alcance para atender à pauta dos caminhoneiros: redução da Cide e do PIS/Cofins no diesel, a promessa de congelamento de preço por 60 dias – e depois reajustes a cada 30 dias –, a liberação da cobrança de pedágio sobre eixo suspenso (quando o caminhão trafega vazio e, por isso, suspende o terceiro eixo) e a reserva de 30% das cargas da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) para os caminhoneiros autônomos.

Mas, ao lado da pauta dos caminhoneiros, ganhou força a pauta política. E sobre essa ainda é impossível avaliar a intensidade e extensão do movimento. Os mais pessimistas não descartam o risco de, havendo crescimento dessa vertente, o protesto resvalar para algo semelhante às manifestações de 2013, quando atos que, inicialmente tinham como questão central a reclamação contra o aumento das passagens de ônibus ganhou dimensão muito maior.

WhatsApp cria líderes individuais

O Estado de S. Paulo - 29/05/2018

Em mais de 20 anos de liderança, o presidente da União Nacional dos Caminhoneiros (Unicam), José Araújo Silva, o China, diz que nunca viveu situação semelhante e não faz ideia de como o governo vai resolver a greve. “Virou uma situação sem controle”, diz ele. Nos 15 pontos de paralisação sob a bandeira da entidade, nenhum encerrou os protestos, apesar das ponderações de China sob o acordo anunciado pelo presidente Michel Temer.

Para ele, uma das marcas dessa greve é a ampla utilização do WhatsApp, que criou um “monte de líderes” no movimento. Ao contrário do que ocorria em paralisações passadas, desta vez a voz do sindicato e das entidades de classe tem sido questionada e abafada pela disseminação das opiniões no aplicativo. Nos últimos dias, a cada anúncio do governo, milhares de caminhoneiros tinham respostas imediatas em mensagens disparadas nos grupos da categoria.

O sociólogo Massino Di Felice, professor da Universidade de São Paulo (USP) e autor de vários livros sobre comunicação digital, afirma que esse é o resultado de uma grande passagem para o que ele chama de democracia direta. Por meio dos grupos de WhatsApp, as pessoas passam a organizar as informações sem a necessidade de um representante.

“Ninguém representa ninguém. Todos podem emitir suas opiniões e organizar as informações”, diz ele, que estudou as manifestações da Primavera

Frases de caminhoneiros em grupos de WhatsApp, que pediram anonimato

Árabe, em 2010, no Oriente Médio, e os protestos no Brasil, em 2013, organizados pelas redes sociais. Na avaliação do sociólogo, o problema é que a política tradicional ainda não descobriu uma forma de lidar com esse novo cenário.

As últimas ações do governo mostram uma dificuldade enorme para controlar a situação, já que os manifestantes não se sentem representados pelas lideranças. Ontem, nos grupos de WhatsApp, os caminhoneiros chamavam os representantes que aceitaram o acordo de traidores. “Se renderam e se venderam”, afirmava um participante sobre sindicalistas, em áudio. Na mensagem, o manifestante incitava os demais para se juntarem e “darem um pau” em um sindicalista.

China, da Unicam, afirma que a situação foi agravada pelo descaso dos governos em relação aos motoristas de caminhões. “Nos últimos anos, passo, pelo menos, dois dias em Brasília para tentar criar um marco regulatório para o setor e nada foi decidido. Agora o governo tem um abacaxi no colo para resolver.” Junta-se a isso o fato de os caminhoneiros sentirem que têm o poder nas mãos. Isso está claro nos grupos de WhatsApp.

A cada concessão que o governo faz, uma nova reivindicação surge nas redes. Ontem, a justificativa dos participantes era de que a greve ia continuar porque as medidas do governo atingiam apenas o diesel, e não a gasolina – o que não estava contemplado nos pedidos iniciais. “Não podemos deixar o povo na mão. Se reduzir o diesel, o governo vai pesar no preço da gasolina e punir a população que nos ajudou tanto nas estradas.”

Com a queda do apoio da sociedade à greve, ontem a estratégia nos grupos era tentar mostrar que tudo estava sendo feito por um Brasil melhor, para beneficiar toda a população. E isso só aconteceria com uma intervenção militar. Para isso, eles apelam para que o povo faça sacrifícios. “Não custa ficar quatro, cinco dias sem carro”, dizia um deles, num grupo de quase 300 pessoas. Ao mesmo tempo, eles elevavam o tom em relação àqueles que tentavam retomar o transporte de mercadorias. “Nada que uma pedra não resolva; vamos apedrejar os caminhões.”

“Eles (representantes da categoria) se renderam e se venderam.”

“Vamos juntar e dar um pau nele” (SOBRE

SINDICALISTA

QUE ACEITOU

ACORDO).

“Pessoal, não adianta a gente sofrer parados na estrada e vocês ficarem em filas para comprar combustível a R\$ 5. Não custa ficar 4 ou 5 dias sem carro.”

“Nada que uma pedra não resolva; vamos apedrejar os caminhões que furarem a paralisação”

Supermercados saqueados no Rio de Janeiro, prateleiras vazias, alimentos estragados, pacientes morrendo em hospitais por falta de medicamentos, caminhões em chamas, Brasília sitiada e um golpe de Estado em curso.

Assim foi o dia de ontem de acordo com imagens, áudios e mensagens recebidas pelo WhatsApp da dona de casa Lenir de Almeida Marques. “A gente tem medo. Fica o dia inteiro com medo. Quando recebo esse tipo de mensagem, eu repasso para os conhecidos. É preciso estar preparado.”

Se nas manifestações de 2013 (jornadas de junho) e 2015/2016 (impeachment da presidente cassada Dilma Rousseff) as pessoas expressavam “indignação” em suas redes sociais ou conversas privadas, o sentimento que parece ganhar protagonismo, com a greve dos caminhoneiros e seus desdobramentos, é bem diferente. O sentimento da vez é “medo”.

Para o psiquiatra do Instituto de Psiquiatria do Hospital das Clínicas, Daniel Martins de Barros, o medo ganhou protagonismo porque eventos como

estradas bloqueadas e a hipótese de desabastecimento nos mercados mexem com nosso maior temor: o da morte. “O medo é lucrativo. Funciona como um alarme que toca toda vez que nossa sobrevivência corre algum risco. Esse é o caso agora”, disse.

Segundo Martins, o medo faz com que as pessoas tenham respostas irracionais e instintivas. “A civilização é uma casca frágil. O medo é o nosso sinal de alerta. Neste caso, as pessoas estão espalhando notícias falsas, fazendo fila para abastecer seus carros, fazendo fila nos supermercados...”

Nos últimos dias, imagens de saques nos supermercados venezuelanos foram compartilhadas como se estivessem acontecendo no Brasil; cenas das manifestações de junho de 2013 foram usadas como se tivessem sido captadas ontem; e um caminhão incendiado em 2015 transformou-se em exemplo de radicalização dos caminhoneiros ou sabotagem do governo.

A produção desses boatos pode até ter nascido de fontes mal-intencionadas, com interesses específicos em seus desdobramentos

Nelson Destro Fragoso

políticos. Mas o que faz esse tipo de notícia ganhar corpo nas redes sociais e no WhatsApp é uma verossimilhança com a realidade ou com aquilo que as pessoas imaginam que pode vir a acontecer. “Nesse contexto, tem muito de inocência. As pessoas estão fragilizadas e o País sem confiança. Então, não se dão ao trabalho de checar ou ponderar”, disse Antônio Geraldo da Silva, presidente da Associação Psiquiátrica da América Latina.

Essa é a mesma linha de raciocínio do psicólogo Nelson Destro Fragoso (Mackenzie). “Neste momento, a tendência é a exacerbação de uma visão catastrófica. O medo é uma espécie de alavanca motivacional que pode mobilizar ou imobilizar – depende das circunstâncias.”

“O medo é uma espécie de alavanca motivacional que pode mobilizar ou imobilizar.”

PSICÓLOGO

Caminhoneiros que tentam voltar ao trabalho são hostilizados

O Estado de S. Paulo - 29/05/2018

No oitavo dia de paralisação – e um dia após o governo ceder e garantir uma queda de R\$ 0,46 no preço do diesel por 60 dias –, o Estado ouviu relatos de empresas de transporte, distribuidoras de combustível e de caminhoneiros afirmando que grevistas que querem voltar ao trabalho estão sendo hostilizados por alguns grupos que querem manter a manifestação.

Uma das maiores empresas de carga do País relatou à reportagem que houve “atitudes impeditivas” de alguns manifestantes, com agressões físicas e depredação de caminhões aos que queriam seguir viagem. Embora a orientação aos funcionários seja a da retomada das entregas, a estratégia só deve ser adotada sem que os colaboradores se exponham a riscos, de acordo com a companhia.

Duas das maiores distribuidoras de combustíveis do País disseram ter sofrido situações semelhantes. As empresas disseram ao Estado que somente cargas destinadas a hospitais e empresas de transporte público estavam sendo liberadas. As companhias, que têm atuação nacional, afirmaram que o transporte de cargas está perto de ser normalizado nas regiões Norte e Nordeste, embora considerem que a situação continua “crítica” em São Paulo e no Rio.

Mesmo os desbloqueios determinados judicialmente estão sendo cumpridos com dificuldade. Com duas empresas de combustíveis como clientes, o escritório de advocacia paulistano Mattos Filho mobilizou dois sócios, uma equipe de 30 advogados e uma rede de profissionais em todo o País para preparar liminares que exigem a desobstrução de vias e rotas para

Fábio Ozi

liberar o acesso aos terminais dos clientes.

Desde quinta-feira, o escritório ingressou com 70 ações. Entre os argumentos estão abuso do direito de greve e direito ao exercício de atividade econômica. “A dificuldade no cumprimento das ordens judiciais tem obrigado a adoção de medidas mais efetivas, inclusive com o apoio de forças de segurança”, diz Fábio Ozi, sócio do Mattos Filho.

Em um bairro da capital paulista, foi necessário chamar a tropa de choque para dispersar manifestantes. Nos arredores da refinaria de Paulínia (SP), onde o movimento havia se esvaziado após ação do Exército, os manifestantes voltaram. “A paralisação não arrefeceu e está claro que estamos lidando com um movimento acéfalo.”

Uma distribuidora de gás de Rio Claro (SP) tentou tirar um caminhão carregado de um dos bloqueios próximos à cidade, mas o veículo foi impedido de deixar o local num primeiro momento. Diante da insistência da população da região em comprar o gás embarcado, as lideranças permitiram que o veículo saísse do bloqueio desde que o produto não fosse distribuído. A situação foi resolvida com um “meio-termo”: o caminhão foi estacionado no galpão de uma empresa.

“A dificuldade no cumprimento das ordens judiciais tem obrigado o apoio de forças de segurança.”

ADVOGADO

Sem escolha. No bloqueio da Régis Bittencourt, na Grande São Paulo, vários motoristas que querem seguir viagem disseram temer represálias. Para o caminhoneiro Marinaldo de Santana, que desde sexta-feira está com o caminhão-baú estacionado na altura da cidade de Embu das Artes, as informações sobre o movimento estão confusas.

Funcionário de uma fabricante de pães, ele conta que há seis caminhões presos da companhia nos bloqueios. Santana contou que a informação no local era de que as cargas seria liberados domingo pela manhã. Mas, até agora, ninguém saiu.

Movimento agora abraça pauta política

O Estado de S. Paulo - 29/05/2018

As medidas anunciadas pelo governo federal para atender às demandas dos caminhoneiros em greve no País não aliviaram a tensão em pontos de bloqueio na Região Metropolitana de São Paulo. Nos bloqueios no ABC e na saída para o Sul do País, na Rodovia Régis Bitencourt, os motoristas diziam que o movimento ganhou ontem força política, defendiam “intervenção militar” e afirmavam que o governo federal terá de cortar em 25% os preços de todos os combustíveis na bomba, além de eliminar o PIS/Cofins.

No início da noite, o clima era de revolta em pontos da Rodovia Anchieta, no ABC, e na área de Embu das Artes, na ligação do Rodoanel com a Régis Bitencourt. “Desde a noite de sábado, já sabíamos que esse acordo não ia atender a gente”, afirmou o caminhoneiro Alexandre Alencar, do Embu, que tem dois caminhões no protesto. “Isso não resolve nada. Ele tem de cortar 25% em todos os combustíveis na bomba”, afirmou Alencar, diante da barraca de alimentação dos motoristas paralisados na rodovia. Na Régis desde quarta-feira, o motorista José Jari, de São João do Sul (SC), disse que os caminhoneiros vão resistir.

Anchieta. Na Rodovia Anchieta, em São Bernardo do Campo, também não havia o menor sinal de fim da greve dos caminhoneiros que ocupavam o acostamento e parte do canteiro central na altura dos km 23 ao 25, sentido litoral. “Só vamos sair daqui quando o Temer sair de lá”, avisa Alexandre Alves, de 36 anos, que trabalha com um caminhão de abastecimento de combustível e tem auxiliado na triagem dos alimentos doados por comerciantes locais.

“Não sei se você está sabendo, mas hoje, à meia-noite, os militares vão tomar conta de tudo”, dizia ele, enquanto conversa com a reportagem de dentro da van onde estão estocados os mantimentos.

A expectativa pela intervenção militar está presente no local, mas não que seja um norte, um desejo coletivo representado por algum núcleo organizado. Na verdade, encontra-se de tudo um pouco pelo asfalto na Anchieta. Desde caminhoneiro que deixou a pauta inicial – a redução no preço do óleo diesel – para reivindicar mudanças políticas maiores até gente que mora nas redondezas e passa por lá para dar algum tipo de apoio ao movimento.

O “Fora Temer” é a única unanimidade presente em cartazes pendurados nas cercas das fábricas que circundam a região e no discurso de quem está envolvido com a greve.

“Agora ele está perdido, não imaginava que o povo ficaria do nosso lado. Isso aqui virou algo maior, as pessoas estão cansadas desse governo. De que adianta resolver a questão do óleo diesel e descontar na gasolina? Eu não sou só caminhoneiro”, afirma Gilson Antônio Benedecti, de 41 anos, sendo dez nas estradas. Com seu veículo parado no acostamento desde o primeiro dia da greve, ele não acredita que os caminhões voltarão a circular tão cedo. “Não enquanto o Temer estiver lá”, aponta.

Buzinas e desvio. Enquanto a reportagem do Estado esteve no local, presenciou motoristas que passavam e buzonavam em sinal de apoio aos grevistas, incluindo um grupo de motoboys. Um agente da Polícia Federal Rodoviária orientava os motoristas que se aproximavam do trecho com cones, desviando o fluxo em alguns momentos para a pista central.

Na altura do km 280 da Régis, as faixas pedindo intervenção militar estão no alto da passarela e no gramado do local que serve de estacionamento para caminhoneiros. Um caminhoneiro que não quis revelar seu nome completo, mas identificouse como Ademir, reclamava que o prazo de 60 dias estabelecido pelo governo é o problema. “Se o Temer colocasse na lei não os 60 dias, mas seis meses, isso aqui se esvaziava.”

O varejo traz pequeno alento à economia **O Estado de S. Paulo - 29/05/2018**

Os indicadores mais recentes do comércio varejista são levemente positivos, o que significa um pequeno alento para as empresas do setor. É sinal de que os fatores que justificam a recuperação, como a alta da renda real e a baixa inflação, pesam mais do que os fatores negativos, a começar das incertezas políticas.

No Município de São Paulo, o Índice de Expansão do Comércio (IEC) da FecomercioSP subiu 1% entre abril e maio, atingindo 102,6 pontos, maior nível desde dezembro de 2014. As expectativas de contratação de funcionários aumentaram 0,9% no mês e 6,9% entre maio de 2017 e maio de 2018, enquanto o nível de investimentos das empresas subiu 20,6%. Os números esperados eram ainda maiores, mas, segundo a entidade, “o setor ainda não se rendeu ao relativo desânimo instalado no início de 2018”.

Um indicador mais amplo, o Movimento do Comércio elaborado pela Boa Vista SCPC (Serviço Central de Proteção ao Crédito), registrou alta de 0,2% entre março e abril, avançando 2% entre abril de 2017 e abril de 2018 e 4,2% entre os últimos 12 meses e os 12 meses anteriores. Os especialistas da Boa Vista SCPC parecem estar mais otimistas do que os da FecomercioSP, pois, “com as expectativas de continuidade na redução de juros ao consumidor, expansão

do crédito e diminuição do desemprego, espera-se que ocorra a consolidação de um ritmo maior de recuperação em 2018”.

A queda da temperatura nas regiões Sudeste e Sul poderá ser um fator positivo tanto para as vendas de tecidos, vestuário e calçados, que haviam crescido 1,3% entre março e abril e 3,1% em 12 meses, como para as de supermercados, alimentos e bebidas, em alta de 0,2% e 3,9% nas mesmas bases de comparação.

Resta saber em que medida a leve melhora do comércio recebeu ajuda de parte dos 41% de poupadores que sacaram reservas em março, segundo levantamento do SPC Brasil e da Confederação Nacional de Dirigentes Lojistas (CNDL).

Outros recursos vieram das operações de crédito ao consumidor: nos cálculos da consultoria Serasa Experian, a quantidade de pessoas que buscam algum financiamento aumentou 15,2% entre os primeiros quatro meses de 2017 e de 2018 e 23,9% entre abril de 2017 e abril de 2018. A demanda de crédito veio principalmente das pessoas com renda de até R\$ 500,00 mensais.

Presidenciáveis ajustam discurso na paralisação O Estado de S. Paulo - 29/05/2018

A crise de desabastecimento causada pela greve dos caminhoneiros trouxe para o debate eleitoral um tema antes mais circunscrito aos ambientes de discussão da macroeconomia. Mesmo pré-candidatos à Presidência identificados com o ideário liberal precisaram modular o discurso e defenderam algum tipo de intervenção do governo sobre a política de preços da Petrobrás, diante da gravidade dos reflexos da paralisação do País. Há algum consenso sobre o peso dos impostos, mas pouca unidade sobre como mudar essa estrutura.

Fora do governo desde abril, o ex-ministro Henrique Meirelles defendeu ontem a criação de um fundo financeiro para amortizar a oscilação abrupta das cotações do petróleo no mercado internacional. “Criaríamos tributos flexíveis, de acordo com a variação dos preços do petróleo. Assim, a Petrobrás poderia manter a sua política de preços corretamente e manteria a sua saúde financeira”, afirmou ao Estadão/Broadcast o pré-candidato do MDB e fiador do governo Temer na área econômica.

Linha parecida foi seguida pelo ex-governador Geraldo Alckmin, presidenciável do PSDB. Ele defendeu modular a incidência dos atuais impostos em função de câmbio e preços do petróleo. “Quando atingir o pico do petróleo, cai o PIS/Cofins. Quando volta a cair, restabelece o imposto e não prejudica tanto a questão fiscal”, disse.

O tucano também atacou a possibilidade de a Petrobrás reajustar seus preços diariamente. Para ele, o ideal é que isso fosse feito apenas duas vezes por mês, para dar “previsibilidade”. “O que não pode é ter 11 reajustes em 15 dias.”

Em fevereiro, em encontro com empresários do setor de construção, Alckmin chegou a dizer que “tudo” poderia ser privatizado na Petrobrás, caso fosse estabelecido um “bom” marco regulatório.

O peso dos tributos também foi o alvo escolhido pelo senador Alvaro Dias, do Podemos. “Preços dos combustíveis são elevados especialmente em razão da carga tributária. E notadamente dos Estados. A cobrança do ICMS, em alguns Estados, é uma alíquota muito elevada”, afirmou ele, que prometeu revogar, se eleito, a atual política de preços da Petrobrás.

Congelamento. Como reação ao movimento dos caminhoneiros, o governo federal ofereceu a redução e o congelamento temporário do preço do diesel. A mudança no preço (de R\$ 0,46 por litro por um período de 60 dias) viria da redução do PIS/Cofins e da eliminação da cobrança da Cide, contribuição sobre os combustíveis. Um desconto extra poderia sair da mudança

do ICMS, mas governadores de seis Estados e do Distrito Federal já avisaram que não concordam com a mudança. A alíquota do imposto sobre o diesel varia de 12% a 25%, dependendo do Estado.

Neste sentido, a ex-ministra

Marina Silva, da Rede, defende “medidas estruturais”, como proposta de emenda à Constituição em estudo no Senado que prevê um teto para o ICMS nos Estados, de forma que não elevem “na sanha de arrecadar de forma descontrolada”.

No caso específico dos preços da Petrobrás, Marina disse que “ninguém aumenta a tarifa de luz todo dia por conta da variação do dólar” e que o governo poderia ter agido antes. “O Banco Central, as autoridades econômicas têm informação bem antes que nós. Para isso que elas estão lá, para poder ver tendência de mercado.”

O pré-candidato do PSL, Jair Bolsonaro, começou criticando a greve. Mudou de lado e passou a usar as redes para declarar apoio aos caminhoneiros e questionar o uso da cotação do petróleo no exterior. Ele defendeu os grevistas, mas não falou diretamente sobre as exigências deles, aceitas pelo Planalto, de garantir subsídios e congelamento de preços.

Privatização. As cobranças dos caminhoneiros, chanceladas por Bolsonaro, vão na contramão de declarações do homem que o pré-candidato anunciou como seu ministro da Fazenda ideal – o economista Paulo Guedes. Ele ganhou espaço no PSL com discurso pela privatização da Petrobrás e contra subsídios em geral. Para Guedes, os governos anteriores não tiveram coragem de acabar com resquícios do regime militar na economia como as políticas de subsídios e congelamento de preços.

A solução oferecida pelo programa de governo do pedetista Ciro Gomes – que defende a demissão de Pedro Parente da presidência da Petrobrás – passa por

balizar o preço dos combustíveis ao custo de produção e à margem de lucro, aliado a uma política de incentivos à produção da indústria nacional de insumos e equipamentos.

Dessa forma, afirma o economista FGV Nelson Marconi, o câmbio e o preço do petróleo não teriam tanta influência. “Pode ter uma oscilação muito grande, e esse é um insumo muito importante, não é como qualquer outra commodity, tipo café.” Por outro lado, ele discorda dos subsídios aplicados na gestão petista para segurar os preços. “É preciso resguardar a rentabilidade da instituição.”

Já o PT pede a saída de Parente e defende o modelo adotado nos governos Luiz Inácio Lula da Silva e Dilma Rousseff, com reajustes de “forma espaçada e moderada”. Para Guilherme Boulos (PSOL), a política de preços atual é “desastrosa”, enquanto Manuela d’Ávila (PCdoB) fala em novos investimentos na Petrobrás e autonomia nacional.

Com ‘bolsa-caminhoneiro’, imposto sobe O Estado de S. Paulo - 29/05/2018

O pacote de R\$ 13,5 bilhões de medidas para reduzir o preço do diesel vai exigir do governo elevar imposto ou reduzir benefícios tributários de outros setores para compensar a perda de arrecadação com as concessões feitas aos caminhoneiros. A depender do imposto escolhido, a fatura do “bolsa-caminhoneiro”, como já é chamado o auxílio do governo ao setor de transporte de cargas, o aumento pode atingir toda a população do País.

Uma opção em estudo, segundo apurou o Estadão/Broadcast, é reduzir ou até mesmo acabar com o programa Reintegra, incentivo tributário de alto valor concedido aos exportadores e que a Receita há tempos tenta acabar. A redução de benefício, na avaliação do governo, é melhor do que uma alta de imposto.

Eduardo Guardia

MINISTRO DA FAZENDA

O ministro da Fazenda, Eduardo Guardia, explicou ontem que ainda faltam recursos para bancar o custo da redução em R\$ 0,16 da Cide e do PIS/Cofins do Diesel. A perda de arrecadação custará R\$ 4 bilhões e a aprovação do projeto de reoneração da folha de pagamento das empresas não será suficiente para bancar toda a perda de receitas prevista.

“A reoneração é condição necessária, mas não suficiente. Outras medidas virão”, avisou Guardia, que evitou antecipar as opções em estudo. Segundo ele, a decisão será definida nos próximos dias. O ministro reconheceu que outros setores podem reclamar caso a carga tributária seja elevada para compensar o subsídio ao diesel. “Não queremos que isso agrave ainda mais as

distorções do sistema tributário. Temos que aproveitar essa discussão para chegarmos a uma carga tributária melhor distribuída.”

O presidente da Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB), José Augusto de Castro, criticou a intenção do governo de cortar parte do Reintegra. O programa prevê a devolução de 2% do faturamento de empresas com exportação de produtos industrializados. No ano passado, o governo gastou com o Reintegra cerca de R\$ 3 bilhões, valor que deverá ser maior em 2018 com o crescimento das vendas de manufaturados, que subiram quase 20% de janeiro a abril.

Riscos Fiscais. Preocupado

com a repercussão negativa do pacote com a criação de um novo subsídio, o ministro disse que todas as medidas estão sendo adotadas com transparência orçamentária e responsabilidade fiscal. Guardia também fez questão de mostrar que o governo não está congelando os preços do diesel e nem assumindo os riscos futuros da volatilidade de preços com o subsídio a ser pago à Petrobrás, importadores e outros fornecedores. Ele disse que não há mais espaço para a ampliação de novas medidas. O programa de subsídio, afirmou, não será empurrado para o próximo presidente.

Guardia, reconheceu, no entanto, que a margem do governo para lidar com riscos fiscais até o final praticamente acabou. “Óbvio que a margem ficou menor, mas não dá para ignorar a gravidade do problema que tínhamos. Fomos ao limite do que poderíamos fazer para solucionar o problema”, afirmou. Já se sabe que a arrecadação de tributos será afetada, mas Guardia minimizou o impacto da greve no Produto Interno Bruto (PIB) deste ano.

Ainda está sem explicação pelo governo de onde virá a compensação financeira pela redução do pedágio para os caminhoneiros. No pacote de medidas negociado para acabar com a greve, o governo aprovou isenção do pedágio para o chamado terceiro eixo (caminhões vazios) em todas as rodovias. Nas rodovias federais, o pedágio já é isento. O problema maior será para os Estados mais ricos com rodovias movimentadas, principalmente São Paulo. O governador Márcio França (PSB) cobra compensação da União.

“A reoneração é condição necessária, mas não suficiente. Outras medidas virão.”

Perdas de grandes setores chegam a R\$ 34 bi **O Estado de S. Paulo - 29/05/2018**

Importantes segmentos da economia já contabilizam, ou estimam, perdas superiores a R\$ 34 bilhões nos oito dias da greve dos caminhoneiros completados ontem. Só a cadeia produtiva da pecuária de corte deixou de movimentar entre R\$ 8 bilhões e R\$ 10 bilhões, informa a Associação Brasileira das Indústrias Exportadoras de carnes (Abiec).

Segundo a entidade, das 109 unidades de produção, 107 estão paradas e duas operam com 50% da capacidade. Há 3.750 caminhões parados nas estradas com produtos perecíveis prestes a vencerem. No segmento de frangos e suínos o prejuízo acumulado é de R\$ 3 bilhões e 64 milhões de aves já morreram, diz a Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA). Há riscos de morte de 1 bilhão de aves e de 20 milhões de suínos.

Ontem, a Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA) enviou ao governo ofício pedindo urgência e prioridade para a escolta de veículos que transportam produtos perecíveis, animais e rações.

“Há perdas que poderão ser recuperadas, mas outras não”, diz o presidente da Associação Brasileira da Indústria Têxtil (Abit), Fernando Pimentel. Ele estima em até R\$ 1,7 bilhão a perda de faturamento líquido do setor, que tem 90% das empresas com dificuldades operacionais.

No comércio varejista, a Fecomércio estima que, mantida a paralisação, as perdas diárias em vendas em todo o País podem chegar a R\$ 5,4 bilhões. Os distribuidores de combustíveis deixaram de faturar perto de R\$ 8 bilhões desde o início da greve, calcula a Plural, associação das empresas do setor.

No setor da construção civil há várias obras paralisadas, informa José Carlos Martins, presidente da Câmara Brasileira da Indústria da Construção (CBIC). Estimativa indica que o setor deixou de gerar R\$ 2,9 bilhões. “A falta de concreto é o maior problema no momento”.

A indústria farmacêutica acumula em oito dias prejuízos de R\$ 1,6 bilhão. Nelson Mussolini, presidente do Sindusfarma, alerta ainda para a dificuldade de acesso da população aos medicamentos, “o que pode trazer consequências indesejáveis”.

As perdas da cadeia do leite chegam a R\$ 1 bilhão, segundo a Associação Brasileira de Laticínios. A cifra inclui 300 milhões de litros de leite descartados.

A indústria automobilística, que tem a maioria das fábricas paradas desde sexta-feira, não divulgou prejuízos. Cálculos com base na média da produção diária indicam que 25 mil veículos deixaram de ser produzidos em dois dias, mas grandes fabricantes, como GM, VW e Ford estão paradas há mais tempo.

Paralelamente às perdas da indústria e do comércio, o Instituto Brasileiro de Planejamento e Tributação (IBPT) indica que R\$ 3,86 bilhões deixaram de ser arrecadados em tributos. “Isso tem reflexo nas contas públicas, pois o orçamento já conta com essa arrecadação para dar andamento a projetos, folha de pagamentos, investimentos, etc”, diz o coordenador do estudo, Gilberto Luiz do Amaral. Para a economia, diz ele, deixaram de ser movimentados mais de R\$ 26 bilhões.

População está com medo, dizem especialistas

O Estado de S. Paulo - 29/05/2018

Supermercados saqueados no Rio de Janeiro, prateleiras vazias, alimentos estragados, pacientes morrendo em hospitais por falta de medicamentos, caminhões em chamas, Brasília sitiada e um golpe de Estado em curso.

Assim foi o dia de ontem de acordo com imagens, áudios e mensagens recebidas pelo WhatsApp da dona de casa Lenir de Almeida Marques. “A gente tem medo. Fica o dia inteiro com medo. Quando recebo esse tipo de mensagem, eu repasso para os conhecidos. É preciso estar preparado.”

Se nas manifestações de 2013 (jornadas de junho) e 2015/2016 (impeachment da presidente cassada Dilma Rousseff) as pessoas expressavam “indignação” em suas redes sociais ou conversas privadas, o sentimento que parece ganhar protagonismo, com a greve dos caminhoneiros e seus desdobramentos, é bem diferente. O sentimento da vez é “medo”.

Para o psiquiatra do Instituto de Psiquiatria do Hospital das Clínicas, Daniel Martins de Barros, o medo ganhou protagonismo porque eventos como estradas bloqueadas e a hipótese de desabastecimento nos mercados mexem com nosso maior temor: o da morte. “O medo é lucrativo. Funciona como um alarme que toca toda vez que nossa sobrevivência corre algum risco. Esse é o caso agora”, disse.

Segundo Martins, o medo faz com que as pessoas tenham respostas irracionais e instintivas. “A civilização é uma casca frágil. O medo é o nosso sinal de alerta. Neste caso, as pessoas estão espalhando notícias falsas, fazendo fila para abastecer seus carros, fazendo fila nos supermercados...”

Nos últimos dias, imagens de saques nos supermercados venezuelanos foram compartilhadas como se estivessem acontecendo no Brasil; cenas das manifestações de junho de 2013 foram usadas como se tivessem sido captadas ontem; e um caminhão incendiado em 2015 transformou-se em exemplo de radicalização dos caminhoneiros ou sabotagem do governo.

A produção desses boatos pode até ter nascido de fontes mal-intencionadas, com interesses específicos em seus desdobramentos políticos. Mas o que faz esse tipo de notícia ganhar corpo nas redes sociais e no WhatsApp é uma verossimilhança com a realidade ou com aquilo que as pessoas imaginam que pode vir a acontecer. “Nesse contexto, tem muito de inocência. As pessoas estão fragilizadas e o País sem confiança. Então, não se dão ao trabalho de checar ou ponderar”, disse Antônio Geraldo da Silva, presidente da Associação Psiquiátrica da América Latina.

Essa é a mesma linha de raciocínio do psicólogo Nelson Destro Fragoso (Mackenzie). “Neste momento, a tendência é a exacerbação de uma visão catastrófica. O medo é uma espécie de alavanca motivacional que pode mobilizar ou imobilizar – depende das circunstâncias.”

Petrobrás perde R\$ 115 bi em valor de mercado

O Estado de S. Paulo - 29/05/2018

Os desdobramentos da greve dos caminhoneiros têm sido catastróficos para as ações da Petrobrás. Em menos de uma semana, a petroleira perdeu R\$ 115,6 bilhões em valor de mercado – sendo R\$ 40 bilhões apenas ontem. Além disso, ainda despencou da primeira para a quarta colocação no ranking das empresas mais valorizadas da BM&FBovespa, sendo ultrapassada pela Ambev, Itaú e Vale.

Os papéis da Petrobrás recuaram ontem quase 15%, e ajudaram a levar a B3, a bolsa brasileira, de volta ao patamar que estava em 22 de dezembro. O Ibovespa fechou a segunda-feira em queda de 4,49%, o maior recuo desde que veio à tona a gravação de Joesley Batista, da JBS, com o presidente Michel Temer. O índice terminou o dia em 75.355 pontos, zerando os ganhos acumulados no ano.

O câmbio também não ficou imune a toda a turbulência que o País atravessa. Fechou em alta de 1,90%, cotado a R\$ 3,7331. “As várias concessões mostram o quão frágil o governo está. Mostram que há uma incapacidade de articulação. O governo fez tudo o que pediram, mas a paralisação continua e começa a afetar a economia real, com indústrias tendo a produção comprometida pela falta de insumos e de funcionários”, disse Glauco Legat, analista da Spinelli Corretora.

No caso da Petrobrás, essa relação é mais do que direta. No primeiro dia dos protestos, na segunda-feira da semana passada, a estatal era avaliada em R\$ 357,2 bilhões. Após o pregão de ontem, a cifra caiu para R\$ 241,6 bilhões. O movimento deixou as ações da empresa perto de zerar ganhos acumulados desde o início do ano.

Essa trajetória foi iniciada na última quarta-feira, quando o presidente da companhia, Pedro Parente, baixou em 10% o preço do óleo diesel e decretou seu congelamento por 15 dias. A medida foi interpretada pelos investidores como um sinal de instabilidade e de que a política de preços dos combustíveis, de reajustes diários, estava ameaçada.

Nem mesmo o anúncio feito pela companhia logo na manhã de ontem, de que “não subsidiará o preço do diesel e não incorrerá em prejuízo” foi suficiente para evitar a continuidade da desvalorização das ações. O Itaú BBA anunciou a retirada de Petrobrás PN da sua lista “Brazil Buy”.

Além de repercutir o efeito da greve dos caminhoneiros na empresa, em seus relatórios, analistas lembram ainda a paralisação de 72 horas marcada pelos petroleiros para a próxima quarta-feira – que pedem, entre outras coisas, a saída de Parente – e a queda do petróleo no mercado internacional como fatores de insegurança.

Ressarcimento. Em fato relevante distribuído aos investidores, a Petrobrás comentou a decisão da presidência da República de garantir um desconto ao consumidor de R\$ 0,46 no litro do diesel na forma de subsídio. Os preços mais baixos serão mantidos por 60 dias. Na semana passada, Parente comunicou o congelamento nas refinarias por 15 dias. A diferença de 45 dias em que o valor do combustível permanecerá inalterado será bancada pelo Tesouro.

A empresa reforçou que “será ressarcida pela União, em modalidade ainda a ser definida”. Não está claro para os investidores, porém, como acontecerá o ressarcimento e se o governo federal tem dinheiro em caixa suficiente para fazer frente ao compromisso ou se vai empurrá-lo para a estatal. Ao mercado, a Petrobrás diz somente que “está avaliando as medidas anunciadas e as alterações legais que entrarão em vigor”.

Preço mínimo para frete é ruim, avalia Cade **O Estado de S. Paulo - 29/05/2018**

O superintendente-geral do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), Alexandre Cordeiro, disse que, do ponto de vista da concorrência, o tabelamento de preços mínimos para o frete é ruim e anticompetitivo. Em entrevista ao ‘Estadão/Broadcast’, ele ressaltou que, no entanto, o governo pode decidir regular o mercado e intervir, o que afastaria a competência do Cade em julgar se o tabelamento de preços fere a concorrência.

“O Cade defende que os preços devem ser livres, o mercado que tem que determinar. Sob o ponto de vista da concorrência, tabela é ruim porque não tem mais competição por preço. Mas pode ser uma opção política do Estado regular dessa forma, e aí não cabe ao Cade dizer se é boa ou ruim”, afirmou o superintendente.

Ontem, o governo publicou no Diário Oficial medida provisória instituindo a Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargo, que prevê que a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) publicará tabela com preços mínimos para o frete.

De acordo com Cordeiro, a jurisprudência do Cade permite a utilização de tabelas de preços de referência, em que empresas podem cobrar mais ou menos pelo produto. Mas proíbe a adoção de tabelas de preços obrigatórias, com valores impostos ao mercado, por entender ser prejudicial à competição. O Cade já condenou a adoção de tabelas de preços mínimos impostas por associações médicas a planos de saúde e de preços mínimos utilizados por corretores de imóveis. Investigações. Depois de abrir na última sexta-feira investigação contra associações de caminhoneiros e de transportes de carga, Cordeiro disse que começará a chamar presidentes e diretores das entidades para prestar depoimento sobre a suspeita de envolvimento das empresas na greve para obter vantagens.

Hoje, às 15h, o conselho fará uma sessão extraordinária para discutir o tema.

Governo teme que movimento siga caminho de 2013 **O Estado de S. Paulo - 29/05/2018**

O governo já avalia, nos bastidores, que subestimou o potencial da greve dos caminhoneiros e agora tem receio de que o movimento tome uma proporção semelhante à dos protestos de 2013, ressuscitando o “Fora Temer”. Em conversas reservadas, interlocutores de Michel Temer admitem que a paralisação aumentou o desgaste do presidente e há preocupação de que os protestos nas ruas, por causa do desabastecimento, se transformem em uma convulsão social.

A portas fechadas, auxiliares de Temer reconhecem que demoraram a perceber a presença de empresários incentivando a continuidade do movimento, o chamado locaute, para obter a redução do preço do óleo diesel. Avaliam, ainda, que também demoraram a identificar o caráter político-partidário de parte dos manifestantes.

Acuado, o governo agora teme as consequências da disputa entre os presidentes da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ) e do Senado, Eunício Oliveira (MDBCE). “Temos de colocar menos gasolina e mais diálogo sobre a greve”, disse Maia, ontem, após se reunir com Temer, no Planalto. O deputado fez questão de destacar que a Câmara e o governo têm “visões distintas” sobre a questão tributária.

Foi de Maia a proposta aprovada pela Câmara, na semana passada, zerando o PIS/Cofins sobre o diesel. Com cálculos errados nas mãos, ele chegou a dizer que o custo dessa isenção seria de R\$ 3,5 bilhões, quando, na realidade, ficaria em aproximadamente R\$ 10 bilhões.

As articulações de Maia, que é pré-candidato à Presidência, têm irritado cada vez mais o Planalto. Além disso, o governo identificou que simpatizantes do presidenciável Jair Bolsonaro (PSL) se infiltraram na greve. Há também apreensão com a promessa de greve de 72 horas dos petroleiros, anunciada para quarta-feira. No diagnóstico do Planalto, esse movimento tem o apoio do PT e da CUT.

“Há movimentos políticopartidários que querem agudizar a crise e a população deve estar atenta a isso”, afirmou o líder do governo no Senado, Romero Jucá (MDB-RR). “Não dá para fazer disputa eleitoral em um momento como esse. Os petroleiros têm de discutir salário na data-base da categoria”.

São Paulo. Além de enfrentar desgaste, o Planalto também contrariou o governador de São Paulo, Márcio França (PSB). No sábado, França propôs um acordo com os caminhoneiros muito parecido com o que Temer anunciou na noite de domingo. Candidato à reeleição ao Bandeirantes, França pediu ao

presidente que a negociação fosse feita com o ministro da Fazenda, Eduardo Guardia. Temer, no entanto, enviou a São Paulo o ministro-chefe da Secretaria de Governo, Carlos Marun.

O Estado apurou que o presidente da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp), Paulo Skaf, pré-candidato do MDB ao Bandeirantes, não gostou do protagonismo dado a França, seu adversário.

Petrobras compensará fim do ajuste diário

Valor Econômico - 29/05/2018

O ministro da Fazenda, Eduardo Guardia, informou ontem que a volatilidade de preços será repassada pela Petrobras aos consumidores após os primeiros 60 dias de vigência e depois em bases mensais. Em entrevista coletiva na qual explicou o programa do governo para reduzir o preço do diesel, o ministro explicou que o subsídio de R\$ 0,30 que será pago à Petrobras para garantir a redução de preços não cobre a mudança de política de reajuste diário da empresa. Eventuais perdas na nova política serão compensadas por meio de aumento nos preços cobrados pela empresa. "Volatilidade dentro do mês será repassada para o mês seguinte".

Para evitar riscos concorrenciais para a empresa por conta dessa mudança na política, Guardia anunciou que será estabelecido um imposto de importação a ser acionado nos momentos em que o preço de mercado estiver abaixo do valor praticado pela empresa, o que colocaria o risco de perda de mercado para os importados.

Guardia reiterou a explicação de que a redução total de preços de R\$ 0,46 prometida pelo governo será feita com duas pernas. Uma delas é pela redução de impostos, sendo a Cide, atualmente de R\$ 0,05, zerada e o PIS/Cofins diminuído em R\$ 0,11. O impacto dessa desoneração tributária de R\$ 0,16 foi estimado em R\$ 4 bilhões por Guardia e, segundo ele, será compensado pela reoneração da folha de pagamentos e por outras medidas de elevação de impostos ou redução de incentivos tributários.

Ele deixou claro que a perna tributária do programa depende da reoneração da folha, ainda que ela não seja suficiente para compensar o impacto. "Essa compensação pressupõe a aprovação do projeto da reoneração. Ela é condição necessária, mas não suficiente, para fazer redução de 16 centavos. Além da reoneração, outras medidas virão e oportunamente vamos falar".

De acordo com ele, as novas medidas serão anunciadas assim que a reoneração for aprovada. Por questões estratégicas, Guardia evitou dizer em quais tributos pretende mexer para fazer essa compensação, embora naturalmente lembre-se de alternativas que podem ser feitas por decreto, como IOF, mas também outras alternativas, como o Reintegra.

A outra parte do programa é a subvenção de R\$ 0,30 que será paga pelo Tesouro Nacional diretamente à Petrobras. Guardia explicou que o valor é o

desconto máximo garantido pelo governo e se os preços ficarem acima da referência da Petrobras, os valores serão repassados aos consumidores. Caso os valores fiquem abaixo da referência, essa subvenção poderá ser menor que 0,30, o que reduziria o custo total do subsídio, estimado em R\$ 9,5 bilhões. "Se o preço despencar, não faz sentido subsidiar."

Para arcar com essa despesa nova, o governo vai cortar gastos de R\$ 3,8 bilhões e consumir toda a sobra que tem para cumprir a meta de déficit de R\$ 159 bilhões neste ano. Cerca de R\$ 1,6 bilhão virão de recursos antes destinados para capitalização de empresas. As outras dotações orçamentárias a serem cortadas ainda estavam sendo definidas, segundo Guardia.

Ele tentou passar uma mensagem de que o governo está "resolvendo um problema difícil com corte de despesas e não aumento de impostos", após ler notícia que falava sobre a necessidade de compensar a perda de arrecadação a partir da cobrança de outros tributos. "A carga tributária não muda. Não posso reduzir imposto para um tipo de consumidor sem que alguém pague a conta. Haverá aumento para alguém? Sim."

O ministro tentou mostrar otimismo com o anúncio do governo de que o programa levará à redução de R\$ 0,46 no preço da bomba. Ao ser questionado sobre o fato de que o mercado é livre, ele mencionou órgãos de controle como Procon (Defesa do Consumidor) e o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade). "O Cade e o Procon têm que atuar para fazer chegar na ponta, não pode alguém se apropriar no caminho", disse.

Ele também cobrou uma colaboração dos Estados, que nesta terça vão decidir, em reunião do Confaz, se autorizam uma mudança na periodicidade de atualização de suas tabelas de referência para cálculo do ICMS sobre os combustíveis.

Custo do programa é alto e gera riscos para o cumprimento da meta fiscal

Valor Econômico - 29/05/2018

O tamanho do programa de subsídios ao diesel é por si só uma mostra da gravidade da crise gerada pela paralisação dos caminhoneiros. Ao aceitar reduzir em R\$ 0,46 o litro do diesel, combinando um congelamento de 60 dias com um desconto que vai durar até o fim deste ano, o governo vai gastar diretamente do orçamento um total de R\$ 9,5 bilhões e ainda vai reduzir em R\$ 4 bilhões sua arrecadação tributária.

Não é todo dia que se lança um programa emergencial de R\$ 13,5 bilhões (ainda que parte, R\$ 4 bilhões, seja compensada). Para se ter uma ideia, o volume é R\$ 5 bilhões maior que todo o investimento federal feito no primeiro trimestre do ano. Ao adotá-lo, evidencia que acreditava que o custo de não

ceder seria bem maior do que isso, algo que já vinha sendo comentado nos bastidores de Brasília com grande preocupação.

Com um governo sem força política e completamente refém do Congresso, a situação começou a desandar quando o presidente da Câmara, deputado Rodrigo Maia (DEM-RJ), patrocinou a inacreditável proposta de zerar o PIS/Cofins, alimentando o movimento de paralisação e deixando a equipe econômica com poucas opções.

Se foi derrotada e forçada a fazer algo que não queria e que reduziu fortemente a margem de manobra fiscal para este ano, por outro lado a equipe econômica ao menos conseguiu salvar um pouco de seu discurso, ao explicitar o subsídio que será dado, compensar com alta de impostos, forçar cortes em outras áreas e preservar pelo menos em parte a rentabilidade da Petrobras. Não à toa, desde domingo o ministro da Fazenda, Eduardo Guardia, repetiu sempre que pode que está fazendo tudo de forma transparente.

A questão agora é saber se o governo realmente vai conseguir, com sua proposta, normalizar o país de um lado e, de outro, convencer os investidores de que, a despeito da evidente deterioração fiscal que o programa impõe e os riscos para o cumprimento da meta do ano, ainda tem controle de suas contas e não deixará de cumprir o objetivo de entregar um déficit de R\$ 159 bilhões.

Um desafio não desprezível dado que há outros riscos fiscais para lidar e a reserva já foi consumida. Quanto mais rápido o governo atingir esses dois objetivos, melhor para a economia, cujo ritmo de expansão está cada vez mais sob dúvida. O histórico recente, contudo, não autoriza otimismo.

Greve já paralisa setores inteiros da produção

Valor Econômico - 29/05/2018

O agronegócio brasileiro parou. Por causa da greve dos caminhoneiros, que viveu ontem seu oitavo dia, colheita de produtos agrícolas e processamento de matérias-primas em geral foram praticamente paralisados durante o fim de semana e não foram retomados ontem, ampliando prejuízos e fazendo crescer a preocupação da população com o risco de falta de alimentos no varejo.

"Todas as fábricas de farelo e biodiesel do país estão paradas", afirmou André Nassar, presidente da Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (Abiove). A entidade representa as empresas que processam soja, o carro-chefe do campo nacional. Nassar expôs a situação em evento na capital paulista no qual diversos dirigentes do setor criticaram a decisão do governo de tabelar os fretes rodoviários.

Segundo Sérgio Mendes, diretor-geral da Associação Nacional dos Exportadores de Cereais (Anec), as exportações de soja e milho, que minguaram na semana passada, sobrevivem de cargas estocadas nos portos, mas os armazéns já estão ficando vazios. "Estou avisando os importadores

sobre a situação para tentar evitar punições por descumprimento de contratos", afirmou ele.

"A produção de suco de laranja está parada", disse Ibiapaba Neto, diretor-executivo da Associação Nacional dos Exportadores de Sucos Cítricos (CitrusBR). "Não conseguimos mais embarcar café", reforçou Nelson Carvalhaes, presidente do Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (CeCafé). "Os pleitos dos caminhoneiros foram justos, mas foram atendidos e é hora de voltar a trabalhar", afirmou.

Consulta feita pela Associação Brasileira da Indústria de Café (Abic) indicou que grandes torrefadoras não estavam conseguindo comprar café verde para processamento por falta de caminhões e combustível. Pelas mesmas razões também não estavam conseguindo entregar produto a varejistas. "Há receio de ficar parado na estrada", afirmou Nathan Herszkowicz, diretor-executivo da Abic.

"Estamos vivendo um colapso na área de rações. A situação é trágica", disse Roberto Bettancourt, presidente do Sindicato Nacional da Indústria de Alimentação Animal (Sindirações), que como Mendes, Neto e Carvalhaes também esteve no evento de ontem contra o tabelamento dos fretes.

Por causa dessa falta de ração, no domingo a Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA) já havia informado que quase 170 frigoríficos de aves e suínos estavam parados em todo o país e que 234 mil trabalhadores estavam em casa à espera da retomada do fluxo de produção, com prejuízos estimados em US\$ 350 milhões.

Ontem, a entidade atualizou seus cálculos e reportou que 70 milhões de aves já morreram com a falta de alimentos, ou 7% do plantel do país - o número é composto sobretudo por pintinhos que foram sacrificados logo ao nascer. Na área de carne bovina, a maior parte dos frigoríficos também está com os portões fechados.

No segmento de lácteos, a paralisação da cadeia produtiva já levou ao descarte de mais de 300 milhões de litros de leite, segundo a Associação Brasileira de Laticínios (Viva Lácteos), que reúne 37 empresas. A entidade calcula que, nessa área, os prejuízos já atingiram R\$ 1 bilhão. "Mesmo que a greve chegue ao fim nesta semana, o setor prevê um período de um mês para voltar à sua normalidade", informou a entidade.

Segundo Laércio Barbosa, presidente da Associação Brasileira de Lácteos Longa Vida (ABLV), a coleta de leite nas fazendas segue interrompida de uma maneira geral. Apenas é possível buscar a matéria-prima em propriedades mais próximas às indústrias. No entanto, faltam insumos para que o processamento possa ser realizado.

A União da Indústria de Cana-de-Açúcar (Unica) anunciou que até esta terça-feira todas as usinas sucroalcooleiras e 100% dos fornecedores de cana do

Estado de São Paulo serão obrigados a cruzar os braços porque não há diesel para as máquinas.

E o temor dos usineiros e canavieiros não se resume a esses prejuízos. Plantações foram queimadas por caminhoneiros porque usinas tentaram entregar etanol às distribuidoras. Exceções como o Grupo São Martinho, que informou ontem que não paralisará sua moagem de cana, ainda que os volumes estejam comprometidos, são raras.

Os cinturões verdes em torno de grandes cidades também agonizam, o que tem gerado escassez de oferta e forte aumentos de preços. No entreposto da estatal Ceagesp na capital paulista, o maior do país, o volume comercializado caiu quase 50% na semana passada e a situação piora a cada dia. Os preços de produtos como batata e tomate mais do que dobraram.

O relatório de danos cresce quando contabilizadas as perdas do segmento de papel e celulose. Todos os grandes grupos produtores do segmento estão enfrentando redução de atividades ou parada total de produção por causa da greve dos caminhoneiros.

A Suzano Papel e Celulose interrompeu 100% de suas operações fabris e, entre as grandes empresas, a única exceção estaria por conta da Veracel, joint venture entre Fibria e Stora Enso no sul da Bahia, que mantinha operação normal até ontem pela manhã.

Analistas já começaram a calcular o impacto da paralisação na produção nacional, diante da interrupção no abastecimento de insumos essenciais, como químicos e madeira, e dificuldades no escoamento de produtos.

Para o Itaú BBA, até agora, 100 mil toneladas de matéria-prima deixaram de ser produzidas e a perda diária pode ser acrescida em 30 mil a 50 mil toneladas nos próximos dias se a greve persistir. A produção total de celulose no país (incluindo a integrada à fabricação de papel), atingiu cerca de 1,7 milhão de toneladas em abril.

Na Eldorado Brasil, o ritmo da fábrica de Três Lagoas (MS) foi reduzido já no fim da semana passada. A Klabin também reduziu o ritmo de produção de celulose na unidade Puma, em Ortigueira (PR). Segundo fontes, a companhia suspendeu ainda as atividades em algumas unidades de conversão de papelão ondulado e sacos industriais.

A Fibria disse que duas de suas unidades produtivas estão operando com ritmo reduzido por causa da greve. Conforme a companhia, foram efetuados "ajustes operacionais" ante a dificuldade de recebimento de insumos e combustíveis e de transporte.

Na Celulose Irani, o impacto foi relevante, com suspensão das operações de papel para embalagens, embalagens de papelão ondulado, florestal e resinas.

A siderurgia foi um dos setores mais penalizados pela greve. Levantamento do Instituto Nacional dos Distribuidores de Aço (Inda) mostrou que mais da metade de suas associadas parou de vender nos últimos dias. No setor automotivo, Fiat, Ford e General Motors (GM) pararam a produção de algumas unidades. Segundo a Associação Brasileira da Indústria de Máquinas e Equipamentos (Abimaq), 92,7% das filiadas tiveram impacto na operação, de falta de matérias-primas a paralisação parcial da produção e dificuldades na exportação. Os três setores são os maiores consumidores de aços planos.

Entre os problemas relatados pelas companhias do setor de bens de capital mecânicos estão a falta de matérias-primas, componentes, combustíveis e lubrificantes. Em alguns casos, é observada paralisação parcial da produção, mas também falta alimentos para os refeitórios das empresas, além de problemas com embarque para exportação.

Algumas já estariam pensando em conceder em férias coletivas ou antecipar o feriado de Corpus Christi, do dia 31, disse a Abimaq. As empresas também acenaram com a possibilidade de adotar "home office" quando isso for possível, reduzir a semana de trabalho, adiar projetos e até dispensar empregados, se a greve se estender por mais dias, informou a entidade.

No setor de construção, a Tecnisa tem duas obras paradas na cidade de São Paulo, devido à falta de insumos como concreto, aço longo e areia. A empresa afirma que o cronograma de entregas, apesar da greve, está mantido.

A fabricante de carrocerias de ônibus Marcopolo informou que suspendeu as atividades de suas fábricas no Brasil devido ao desabastecimento de suas linhas de produção. A interrupção das atividades deve ir até sexta-feira, mas o retorno das operações pode ser antecipado caso a empresa volte a receber peças e insumos.

Governo foi avisado de que demandas novas iriam dificultar desmobilização

Valor Econômico - 29/05/2018

Representantes de caminhoneiros autônomos que participaram da reunião realizada na noite de domingo no Palácio do Planalto alertaram o governo para os riscos de que um acordo para o fim da greve da categoria não tivesse o efeito desejado, cenário que acabou se confirmando ontem. O argumento era de que o movimento havia se ampliado demais e que a desmobilização total dependeria do atendimento de novas reivindicações, como reduções nos preços da gasolina, do etanol e do gás de cozinha.

Mauricio Dutra de Carvalho Júnior, presidente do Sindicato dos Transportadores Autônomos de Carga do Entorno do Distrito Federal, disse ao Valor que fez pessoalmente o alerta aos ministros Carlos Marun (Secretaria de Governo) e Eliseu Padilha (Casa Civil) e ao secretário-executivo do Ministério dos Transportes, Herbert Drummond, representantes do governo no encontro.

"Disse a eles que, para os transportadores, o acordo oferecido estava satisfatório, mas que novas pautas já estavam surgindo", explicou o sindicalista. Além de acenos para a gasolina, o etanol e o gás, haveria uma pressão para que o preço do óleo diesel caísse mais do que os 46 centavos acordados no domingo. "Tem muito companheiro querendo pelo menos R\$ 1 de queda", afirmou.

Foi o que se viu no Tocantins, onde o caminhoneiro Antonio Alves Rodrigues está parado desde segunda-feira da semana passada. "Essa baixa de 46 centavos mal compensa o que o preço do diesel subiu nos últimos 30, 40 dias. Se a gente aceita isso, a luta será perdida", disse ele, que também defende que a redução no preço do combustível dure mais do que os 60 dias prometidos.

"Não é só por 46 centavos. Em dois meses, sem esse desconto no diesel, voltaremos a ter problemas. O que foi fechado ontem (domingo) é apenas uma parte. O que queremos é que a Petrobras se comprometa com uma política de preços não dolarizada. Não podemos arcar com combustíveis dolarizados", disse o caminhoneiro Moisés Oliveira, que ontem seguia mobilizado embaixo de um viaduto da Rodovia Regis Bittencourt (BR-116).

Na mesma linha, o diretor do Sindicato dos Transportadores Rodoviários Autônomos de Bens da Baixada Santista e Vale do Ribeira, José Cícero Rodrigues, quer que a Petrobras se manifeste oficialmente sobre os rumos dos preços do óleo diesel. "Não se resolve em seis dias algo que se arrasta há anos. O problema da Petrobras vem de anos. No meu entendimento, essa política deveria estar recebendo atenção durante todo esse tempo, envolvendo economistas, empresários e trabalhadores", afirmou ele.

A possibilidade de ampliação das pautas foi mal recebida por Marun na reunião de domingo. "O ministro afirmou que não estávamos ali como representantes de setores de taxistas ou motoristas de Uber para reivindicar redução de outros combustíveis. Mas eu o lembrei que, além de caminhoneiros, somos pais de família", disse Carvalho Júnior.

Segundo seu relato, Marun e Padilha abriram a reunião "dispostos a resolver o problema". Os ministros receberam a pauta de reivindicações com antecedência e chegaram com o pacote praticamente pronto. Uma das poucas negociações travadas durante a reunião - que contou com cerca de 15 representantes dos caminhoneiros - tratou da redução maior no preço do diesel.

Além do corte de 46 centavos no litro do combustível, o governo ofereceu três medidas provisórias e uma preferência de 30% das cargas da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab). "Também prometeram se esforçar para a redução do ICMS sobre o diesel, mas isso foi só pra encher linguiça", admitiu Carvalho, que não acredita que os governadores vão topa esse corte.

Os caminhoneiros, segundo ele, se comprometeram a pedir a desmobilização assim que as medidas fossem publicadas no Diário Oficial da União. "A categoria já estava cansada de ir pra casa apenas com promessas", disse o sindicalista. Cumprido o combinado, eles mandaram mensagens a motoristas mobilizados em todas as regiões, mas como previsto, houve bastante resistência.

Para Carvalho Júnior, o movimento se empolgou com as vitórias e está, em certa medida, contaminado por algumas bandeiras políticas. "Em quase todos os bloqueios há gente pedindo intervenção militar. Isso no país inteiro, posso te garantir", ele diz.

Ontem, o diretor do Sindicato dos Transportadores Autônomos de Carga de Ijuí (RS), Carlos Alberto Litti Dahmer, admitiu que as entidades perderam o controle sobre os grevistas. "Nossa orientação é que cada um agora tome suas próprias decisões. Não temos mais controle, nem confiamos no governo", afirmou.

Segundo Litti, passam de 150 os pontos com caminhões parados no Rio Grande do Sul. "Não há bloqueios, mas essas correntes que entraram no movimento estão dando seus direcionamentos".

Crédito do banco dos Brics ao Brasil deve alcançar US\$ 1 bilhão

Valor Econômico - 29/05/2018

O Novo Banco do Desenvolvimento (NDB), o banco dos Brics, começou a financiar diretamente empresas no Brasil sem garantia soberana. O montante total de crédito para o país poderá alcançar US\$ 1 bilhão neste ano.

"Estamos em posição de acelerar no Brasil", afirmou o presidente do banco, K.V. Kamath, ao Valor, ao informar que o conselho de governadores (formado por ministros de finanças e presidentes de bancos centrais) aprovou o primeiro financiamento com essas características, no caso para a Petrobras, no valor de US\$ 200 milhões.

A expectativa é que a recuperação da economia brasileira eleve a demanda de financiamento de projetos, tanto do setor público (União, Estados e municípios, além de bancos públicos e de desenvolvimento) como do privado.

O crédito a empresas privadas, que para os cinco sócios deve ficar em torno de 30% do total, para o Brasil poderá ser maior. Isso se explica em parte porque as operações com o setor público no país dependem da concessão de garantia soberana pelo governo federal. Para 2018, a Secretaria do Tesouro fixou em US\$ 2,8 bilhões o limite global para autorizações de operações de crédito com financiamento externo, dos quais US\$ 800 milhões são reservados a operações com os Estados, municípios e o Distrito Federal. Em 2017 as

recomendações da Comissão de Financiamento Externo (COFIEEx) para operações com garantia soberana totalizaram US\$ 6,5 bilhões.

Além disso, o Brasil está atrasado no recebimento de financiamento do banco dos Brics. Em quase três anos de funcionamento da instituição, foram aprovados quatro projetos para o país, num total de US\$ 621 milhões: US\$ 300 milhões para o BNDES; US\$ 50 milhões para o Pará (desenvolvimento urbano); US\$ 71 milhões para o Maranhão (logística e rodovia); e os US\$ 200 milhões para a Petrobrás.

Esses créditos representam cerca de 12% da carteira total do NDB. A China e a Índia receberam bem mais, pois são as economias que mais crescem e conseguem gerar projetos de modo mais fácil e centralizado.

O NDB diz estar se esforçando para corrigir o déficit de financiamento para Brasil e África do Sul e ter um portfólio equilibrado entre os cinco sócios. A instituição tem regras para evitar a concentração em alguns poucos países, sobretudo quando a carteira de crédito alcançará proporções maiores no médio e longo prazo.

Para isso, o banco sinaliza que medidas importantes estão sendo adotadas, inclusive por meio dos dois escritórios regionais nesses países, que farão prospecção de projetos e terão missão de contribuir para a sua estruturação. O acordo para a abertura do escritório das Américas em São Paulo deve ser assinado com o Brasil em julho, na cúpula dos Brics em

O NDB aprovou ontem seis projetos, no total de US\$ 1,6 bilhão. Agora o banco tem 21 projetos aprovados, acumulando US\$ 5,1 bilhões. Além da Petrobras, outra empresa privada que recebeu financiamento foi a Transnet, da África do Sul, também de US\$ 200 milhões. Os custos de financiamento são considerados competitivos em linha com os praticados no mercado (Libor mais prêmio de 200 a 300 pontos-base). Para o setor público, o custo é de Libor mais 100 pontos-base.

As duas companhias são grandes e de capital aberto, e têm os governos como sócios, "mas as operações são significativas porque começa a haver um perfil de presença do banco em aportar recursos para o setor privado", diz o vice-presidente brasileiro do banco, José Buainain Sarquis.

O projeto com a Petrobrás está em linha com a prioridade do NDB de apoiar projetos de infraestrutura sustentável. Resultará na redução das emissões de óxido sulfúrico, implantação de infraestrutura para segregar águas pluviais e rejeitos hídricos da refinaria e na redução de emissões de dióxido sulfúrico.

Para a indústria brasileira, é da maior importância que o governo entre no Fundo de Preparação de Projetos, do banco dos Brics, para poder reduzir o "gap" com os outros sócios. "Temos um problema importante que é a dificuldade de elaborar projetos de qualidade, e o NDB tem ferramenta de financiamento para isso", diz Diego Bonomo, gerente-executivo de Comércio

Exterior da Confederação Nacional da Indústria (CNI). Rússia e China assinaram acordos com o banco para entrar no fundo em 2017. A Índia assinou para entrar neste ano, mas Brasil e África do Sul ainda não assinaram.

A CNI destaca também o fato de o Brasil sediar a cúpula dos Brics no ano que vem, quando o país terá novo governo. "É importante que o banco seja prioridade do novo governo, que este compreenda que, de todos os bancos multilaterais, o NDB é onde o país tem maior participação e precisamos evitar qualquer ideologização do banco", diz Bonomo.

Ele nota que uma diferença fundamental com Banco Mundial e Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) é que o NDB não tem condicionalidades de mudança de política pública.

O banco espera receber seu rating internacional em julho. Na reunião de ontem em Xangai, o NDB decidiu, em todo caso, acelerar emissões de títulos de dívida e financiamentos em moeda local nos cinco sócios, mas a sequência é bem diferenciada. Kamath anunciou que o board aprovou o plano de captar 5 bilhões de yuan (US\$ 782 milhões) na moeda chinesa, para financiamentos na segunda maior economia do mundo. Valor idêntico será captado mais tarde no mercado chinês, com parte do dinheiro podendo ser usado nos outros sócios.

Virão mais tarde emissões na África do Sul, Índia, Rússia e, por último, no Brasil. "O Brasil não está no topo da lista porque as condições não são ideais", disse o CFO (Chief Financial Officer) Leslie Maasdrorp. "O real é volátil e é mais arriscado operações nessa situação, mas vemos que o governo está trabalhando para retomar crescimento sólido."

A instituição tem capital autorizado de US\$ 100 bilhões, e capital subscrito de US\$ 50 bilhões, dos quais US\$ 10 bilhões serão pagos em sete parcelas - US\$ 2 bilhões por cada sócio.

O Brasil já aportou US\$ 700 milhões e deve desembolsar mais US\$ 300 milhões até dezembro. A China e a Rússia anteciparam o pagamento de suas faturas de 2019.

Com US\$ 10 bilhões de capital aportado pelos cinco sócios, o banco calcula poder emprestar quatro vezes mais, US\$ 40 bilhões, com dez anos de maturidade. De forma que cada sócio deverá ter entre US\$ 800 milhões e US\$ 1 bilhão de crédito anual, na média.

Estados apontam perda de R\$ 700 mi com fim da Cide e pedem alternativas

Valor Econômico - 29/05/2018

Os secretários de transportes e logística de 26 Estados e do Distrito Federal manifestaram ontem "grande preocupação" com o fim da Cide sobre o óleo

diesel e alertaram que a medida reduzirá em mais de R\$ 700 milhões os investimentos nas obras de manutenção das rodovias estaduais.

"A medida anunciada pelo presidente Michel Temer para conter a greve dos caminhoneiros, que já passa de uma semana, poderá reduzir drasticamente os investimentos em obras nas rodovias brasileiras, e ocasionará outros impactos negativos ao desenvolvimento do país nos próximos anos", afirma manifesto do Conselho Nacional dos Secretários de Transportes (Consetrans).

De acordo com a entidade, o repasse da cobrança de parte da Cide aos Estados representaria uma transferência de R\$ 1,4 bilhão neste ano. Os municípios deveriam receber R\$ 450 milhões em 2018. Em ambos os casos, o uso exclusivo dos recursos é em obras no setor de transportes.

Nas estimativas do conselho, a extinção da Cide sobre o óleo diesel diminuiria os repasses em R\$ 722 milhões e poderia levar à paralisação de serviços de manutenção das estradas. O impacto da eliminação do tributo é de R\$ 0,05 por litro do combustível e foi definido como "irrisório" no ofício enviado ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil.

"Por isso, estamos pedindo apoio para buscar outra alternativa junto ao governo federal para a redução do diesel que não afete esta área, tão carente de políticas de investimento no país, que é a infraestrutura de transportes", disse o secretário de infraestrutura e logística do Mato Grosso, Marcelo Duarte Monteiro, que coordena o conselho.

Os Estados que mais recebem dinheiro da Cide são São Paulo (previsão de R\$ 316 milhões em 2018), Minas Gerais (R\$ 198 milhões), Bahia (R\$ 118 milhões), Paraná (R\$ 115 milhões) e Rio Grande do Sul (R\$ 102 milhões).

Pelas regras em vigor, de cada R\$ 100 arrecadados com a Cide sobre combustíveis, a União fica com 71%. Outros 21,75% vão para os Estados e para o Distrito Federal. Aos municípios é repassada uma fatia de 7,25%. O rateio considera o contingente populacional e a posição ocupada dentro do Fundo de Participação dos Municípios (FPM).

Em alguns orçamentos estaduais, como no caso do Rio de Janeiro, o dinheiro da Cide corresponde a praticamente todos os recursos reservados para obras de manutenção em sua malha viária.

Crise deve fazer déficit primário encostar na meta **Valor Econômico - 29/05/2018**

Depois de o governo federal anunciar as medidas fiscais de combate à crise dos combustíveis, instituições financeiras e consultorias começaram a revisar suas projeções para o déficit primário deste ano. A estimativa média de sete instituições financeiras e consultorias ouvidas pelo Valor Data aponta para um déficit primário de R\$ 145 bilhões neste ano. Mas, quando são excluídas duas consultorias que ainda não revisaram os seus cálculos, a projeção média sobe

para R\$ 153 bilhões, apenas R\$ 6 bilhões abaixo da meta de R\$ 159 bilhões estabelecida pelo governo federal. As outras cinco instituições mudaram as suas estimativas recentemente. Além disso, outras três casas - MCM Consultores, Infinity Asset e Mongeral Aegon - não informaram as suas estimativas, mas estão aguardando mais detalhes sobre as propostas do governo para rever seus números.

O Banco Votorantim foi um dos que revisaram a projeção para o déficit, de R\$ 150 bilhões para R\$ 155 bilhões em 2018. Para Carlos Eduardo Gonçalves Lopes, economista da instituição financeira, o impacto líquido de R\$ 5 bilhões de custo das medidas anunciadas, calculado por ele, "ajuda a agravar uma situação financeira já delicada". O economista afirma que ainda é possível que o governo federal cumpra a meta neste ano, mas diz que uma eventual "decepção da atividade" pode agravar esse quadro. A estimativa do Votorantim é de uma expansão de 2,5% do Produto Interno Bruto (PIB) em 2018, acima da mediana de 2,37% do mercado divulgada ontem no Boletim Focus, do Banco Central.

O Itaú Unibanco também revisou a estimativa de déficit primário para este ano, de algo entre R\$ 140 bilhões e R\$ 145 bilhões para um número "mais próximo de R\$ 150 bilhões". Em relatório, os economistas da instituição lembram que o saldo líquido negativo das medidas anunciadas sobre as contas públicas será de R\$ 5,7 bilhões até o fim de 2018. Isso porque, de acordo com o governo federal, essas medidas, com custo estimado em R\$ 13,5 bilhões, serão parcialmente compensadas pela reoneração da folha de pagamento (com arrecadação estimada em R\$ 4 bilhões) de alguns setores e pelo corte de outros R\$ 3,8 bilhões em despesas discricionárias.

Segundo a equipe econômica do banco, o custo anual de manter o corte de R\$ 0,46 do preço do litro do diesel será de R\$ 23 bilhões, ou 0,4% do PIB. Os cálculos partem do pressuposto que as medidas continuarão em vigor e que os preços do petróleo e o câmbio permanecerão estáveis.

"Nós também chamamos a atenção para o fato de que eliminar essas medidas não é algo simples, uma vez que elas sejam implantadas", afirmam os economistas, que destacam que esses custos crescerão no próximo ano se o real se desvalorizar ou o preço do petróleo subir.

Também na área fiscal, o Tesouro Nacional divulga hoje o resultado primário registrado em abril pelo governo central (formado pelo próprio Tesouro, Banco Central e Previdência). A estimativa média de 12 consultorias e instituições financeiras ouvidas pelo Valor Data aponta para um pequeno superávit, de R\$ 4,5 bilhões. Para o acumulado de 12 meses, os economistas calculam em média um déficit de R\$ 121,4 bilhões. Em março, o governo central registrou déficit de R\$ 24,8 bilhões. No acumulado de 12 meses, o resultado negativo ficou em R\$ 117,6 bilhões.

Amanhã, é a vez de o Banco Central divulgar o resultado do setor público consolidado, que leva em conta também Estados e municípios. A previsão

média é de um superávit de R\$ 4,9 bilhões, com déficit de R\$ 117 bilhões no acumulado de 12 meses. Em março, o setor público teve déficit de R\$ 25,13 bilhões, bem acima do esperado. A meta para este ano é de R\$ 161,3 bilhões.

Governo enfraquecido preocupa empresários

Valor Econômico - 29/05/2018

Mesmo que se encerre em breve, o movimento de paralisação dos caminhoneiros é sinal de um fator bem mais duradouro, capaz de criar instabilidade na área produtiva e, eventualmente, comprometer investimentos: é a constatação de que o governo federal está enfraquecido e sem os instrumentos necessários para resolver crises rapidamente.

Foi essa a preocupação manifestada por muitos vencedores do Executivo de Valor, cuja cerimônia de premiação ocorreu ontem, em São Paulo. Em sua 18ª edição, foram premiados os melhores executivos em 25 categorias, duas a mais que nos anos anteriores. As novidades foram startup e conselho de administração.

Walter Schalka, presidente da Suzano Papel e Celulose, fez uma avaliação bastante negativa do impacto do movimento na economia. "Essa paralisação vai afetar o PIB do ano em um ponto percentual. Porque a economia parou", disse. "Há múltiplas empresas com as operações paradas."

No Itaú Unibanco, a avaliação é que as consequências para a economia também são muito preocupantes. "Diante do cenário que estamos vendo, acredito que o maior risco [de curto prazo para o país] seja o da continuidade da paralisação, com a contaminação de outros setores e consequente desorganização da produção", afirmou o presidente do banco, Candido Bracher.

"O Brasil não será o mesmo depois dessa greve", disse Luiza Trajano, presidente do conselho do Magazine Luiza. Governo, empresas e consumidores passaram a ver a importância do transporte rodoviário de carga de forma mais evidente, afirmou a empresária. O movimento, disse ela, chega em um momento em que a economia brasileira dá os primeiros passos para sair de uma longa crise econômica.

"Essas movimentações, crises e impactos sempre existirão. O que pode fazer a diferença é ter um governo com capacidade mobilizadora suficiente para direcionar a sociedade e as empresas no melhor caminho", afirmou Hamilton Amadeo, presidente da holding de saneamento Aegea.

A proximidade das eleições piora o quadro, por desviar a atenção dos problemas conjunturais para a corrida eleitoral. "O maior risco é termos que lidar com diversas crises como a greve dos caminhoneiros e a disparada do dólar em um momento em que as lideranças políticas se mobilizam para as eleições", disse David Vélez, presidente da startup financeira Nubank.

Para Tito Martins, presidente da mineradora Nexa Resources (ex-Votorantim Metais) a greve dos caminhoneiros tem potencial, inclusive, para influenciar o resultado das eleições de outubro. "A maneira com a qual a negociação foi levada mostra que o governo está enfraquecido", disse. "Nas eleições, o ambiente criado acaba favorecendo os candidatos mais radicais. Arriscaria que a intenção de voto de alguns desses candidatos mais extremos vai subir nas próximas pesquisas."

Ontem, a Whirlpool anunciou 10 dias de férias coletivas. João Carlos Brega, seu presidente, afirmou que foi mais fácil culpar Pedro Parente, presidente da Petrobras, pela situação que reconhecer a responsabilidade do governo na questão. "Essa greve é ilegal e não tem um pleito específico", disse.

A paralisação dos caminhoneiros tem afetado as empresas com intensidade diferente, dependendo do tipo de atividade.

"A Suzano parou, hoje, porque eu preciso colocar madeira, químicos e outros insumos para a fábrica 'rodar', e não recebemos nada disso", afirmou Schalka. O executivo relatou que, mesmo com as medidas anunciadas pelo governo, a companhia não sentiu qualquer melhora no fluxo dos caminhões que transportam matéria-prima. "Temos um gabinete de crise monitorando tudo, hora a hora, e não conseguimos evoluir nada."

A Beneficência Portuguesa (BP) montou um comitê interno de abastecimento para acompanhar os estoques de insumos que suprem os hospitais da rede. "Hoje, há cerca de 800 pacientes internados e temos insumos para garantir a operação segura", disse Denise Santos, presidente da companhia.

Para se precaver, a BP aumentou o intervalo da troca de enxovais para acompanhantes e adaptou o cardápio dos pacientes devido ao desabastecimento de frutas, verduras e hortaliças. "Se não houver uma rápida regularização, isso implicará restrições, seja de novos atendimentos ou de parte de nossos serviços, como o adiamento de cirurgias eletivas", afirmou Denise.

A greve paralisou cerca de 90% das operações da Heineken no Brasil, informou Didier Debrosse, presidente da cervejaria no país. A previsão é que as operações vão levar de quatro a seis dias para voltar ao normal a partir do momento em que a greve, de fato, terminar.

Luiza Trajano: "O Brasil não será o mesmo depois dessa greve" Créditos: Silvia Zamboni/Valor

No grupo Boticário, houve uma queda ao redor de 20% no movimento das lojas, disse Artur Grynbaum, presidente da empresa. "Temos até estoque nas lojas, mas não temos movimento", afirmou. A previsão é que o setor levará de 8 a 14 dias para voltar ao normal.

Na Porto Seguro, a menor circulação de veículos reduziu a incidência de sinistros em 30%, mas também teve um impacto nas vendas de seguros, disse Fabio Luchetti, membro do conselho da empresa, sem detalhar os números.

A Kroton suspendeu 50% das aulas presenciais nas suas unidades de ensino superior, ontem, e planeja estender esse percentual para 70%, hoje. O motivo é a dificuldade de professores e alunos chegarem às unidades, disse Rodrigo Galindo, presidente da empresa.

Em companhias que operam via internet, como a Microsoft, o efeito da greve não foi sentido, disse Paula Bellizia, presidente da empresa. Mas ela afirmou que a situação é um sinal de que o país precisa retomar os investimentos em infraestrutura.

Na Dell EMC, o estoque de componentes só vai durar 24 horas se o desabastecimento se mantiver, disse Luiz Gonçalves, presidente da fabricante de computadores no Brasil. "Temos estoque curto, de alguns dias, e abastecimento contínuo. Oito caminhões estão parados em Santos", afirmou. "Estamos fazendo reunião de crise duas vezes por dia". Metade dos funcionários passou a trabalhar em casa.

Fábio Venturelli, presidente da São Martinho, afirmou que o grupo sucroalcooleiro não vai precisar paralisar a moagem de cana-de-açúcar por falta de combustível. Ele informou que a empresa consegue se abastecer com óleo diesel por meio de ferrovias. O ritmo de produção, no entanto, se desacelerou. Venturelli disse que a greve escancarou "a fragilidade do poder público e que [o movimento] mostra uma insatisfação que transcende o motivo central da paralisação".

Luiz Falco, o presidente do grupo de turismo CVC, disse considerar que fatores domésticos são mais relevantes que os externos para determinar as condições da recuperação econômica, mas minimizou os efeitos da crise gerada pela paralisação dos caminhoneiros. Para ele, o movimento terá impacto econômico pontual, sem reflexos políticos mais duradouros, como nas eleições gerais.

Eduardo Navarro, da Telefônica, também disse esperar que o episódio não tenha impacto na eleição. Não dá para condicionar a escolha [do novo presidente] a um evento", afirmou.

O ritmo lento de retomada foi classificado de "preocupante" por Márcio Utsch, da Alpargatas. Por enquanto, o baixo crescimento econômico sobre a empresa foi apenas conjuntural. Mas fatores pontuais como o desabastecimento de matéria-prima na indústria e de mercadorias no varejo provocado pela paralisação dos caminhoneiros podem deteriorar a conjuntura econômica e começar a afetar planos de mais longo prazo, alertou o executivo. "É preciso menos incertezas para que os investimentos sejam retomados", disse.

França tenta ganhar espaço ao buscar negociações com grevistas do Estado

Valor Econômico - 29/05/2018

Candidato à reeleição com apenas 3% na pesquisa de intenção de voto divulgada ontem, o governador de São Paulo, Márcio França (PSB), tomou à frente nas negociações com lideranças de caminhoneiros.

Ele passou a atuar como interlocutor da categoria com o governo federal. Tenta explorar o vácuo deixado pelo presidente Temer, que não conseguiu debelar a crise deflagrada desde que milhares de motoristas resolveram cruzar os braços, há 9 dias, por causa dos aumentos sucessivos no preço do diesel.

Em entrevista coletiva, convocada ontem à noite, no Palácio dos Bandeirantes, França disse que se reuniu com dois grupos de líderes de caminhoneiros - um deles supostamente com ascendência sobre autônomos também em outros Estados - e que eles reclamaram sobre a falta de clareza do governo federal com relação aos fretes. Esses líderes foram identificados pela OAB de São Paulo, que os colocou em contato com o governo estadual no sábado.

"Eles querem que esse frete anunciado pelo presidente [Michel Temer] esteja claro, número por número, quanto é o valor, por quilômetro, para cada uma das categorias", disse o governador.

Segundo o governador de São Paulo, os caminhoneiros pleiteiam ainda que o valor do diesel esteja fixado, Estado por Estado, em texto de Medida Provisória, além de receberem anistia para multas que foram aplicadas em razão da paralisação.

França afirmou que os líderes do movimento iriam levar as informações aos caminhoneiros por meio de mensagens pelo aplicativo WhatsApp e que, na hipótese de publicadas as medidas provisórias no Diário Oficial da União, as paralisações seriam desmobilizadas "em cerca de três horas" após a publicação.

Segundo o governador, a desmobilização "vai depender da capacidade que tem o presidente. Eu não consegui falar com o presidente, vou encerrar aqui com vocês e ligar pra ele", afirmou.

"Já é difícil confiar em políticos, ainda mais nessas circunstâncias", afirmou França, tentando justificar a dificuldade para firmar entendimento com os caminhoneiros.

Segundo o governador, ontem a Polícia Militar conseguiu desobstruir o acesso à refinaria de Paulínia e foram realizadas 70 escoltas de transporte de combustíveis durante todo o dia.

Causa de caminhoneiros teve 'simpatia' de transportadoras

Valor Econômico - 29/05/2018

Uma das questões mais polêmicas ligadas à paralisação dos caminhoneiros, que chegou ontem ao oitavo dia, ainda não foi respondida: a participação das empresas, em um possível locaute. Cenas de empresários dando apoio ao movimento, fartamente divulgadas em redes sociais e televisão, perderam força depois que eles voltaram a se manifestar de forma mais amena ou contraditória. O governo promete uma apuração rigorosa que pode, de fato, descobrir um verdadeiro locaute ou uma silenciosa conivência de empresários para que trabalhadores tomassem a frente em protestos contra questões que também os incomodam.

O episódio mais pitoresco foi o de Emílio Dalçoquio Neto, filmado sobre um carro de som recomendando aos grevistas parar e colocar fogo caso algum veículo da Transportes Dalçoquio, fosse visto circulando. Um dos principais financiadores do grupo separatista "O Sul é o meu país" e bolsonarista de última hora, aos 52 anos de idade, Emilio começou a se afastar do comando da maior transportadora de combustíveis do país no início de 2015, quando a empresa, em dificuldades financeiras, com dívidas com a BR Distribuidora e outros 70 fornecedores, foi vendida à paulista Tomé Transportes. Um ano depois, os novos donos pediram a falência da companhia.

Em dezembro, uma decisão judicial devolveu o comando da empresa ao fundador, Augusto Dalçoquio Neto, pai de Emilio, de 76 anos. O plano de recuperação judicial homologado pela 3ª Vara Cível de Itajaí, prevê pagamento de R\$ 170 milhões em dívidas acumuladas, das quais R\$ 70 milhões são da Petrobras e R\$ 4 milhões são trabalhistas.

Outro personagem marcante nessa greve foi Vittorio Medioli, prefeito de Betim (PSH-MG) e dono da Sada, empresa que transporta todos os veículos da Fiat. Em vídeo gravado por ele no celular, o empresário diz que a paralisação "é a medida mais acertada dos últimos dez anos". "O governo tem que entender, se não entendem com as boas [negociações], tem que entender com uma paralisação como essa o que tem que ser feito". Quem assiste ao vídeo até o fim fica com a certeza de que o movimento contou com apoio de grandes empresários. Medioli termina com: "Parabéns, caminhoneiros, continuem. Estamos juntos."

Chamou também a atenção um vídeo da Federação das Empresas de Transporte de Carga de São Paulo (Fetcesp). Divulgado no site da entidade, o filme mostra, passo a passo, o caos em que o país se transformaria se "os caminhões sumissem por cinco dias".

A similaridade do que mostra o filme com as cenas testemunhadas pela população provocou uma rápida divulgação do vídeo nos meios de comunicação. Em nota divulgada à imprensa, o presidente da Fetcesp, Flavio

Benatti, disse que a intenção "clara" do vídeo é a "conscientização da população sobre a importância do transporte rodoviário de cargas".

Os fatos estimularam o governo a tentar pressionar os empresários para desmobilizar a paralisação. Ontem, o ministro da Segurança Pública, Raul Jungmann, afirmou que a Polícia Federal havia instaurado 48 inquéritos em vários Estados para apurar suposta prática de locaute, mas que eventuais prisões ainda dependiam de autorização judicial. E o vídeo da Fetcesp foi parar no Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), que anunciou ver "indícios de ação premeditada".

O tom das declarações dos empresários foi, no entanto, amenizado depois da forte repercussão das primeiras manifestações, principalmente nas redes sociais. "Eu falei como um cidadão que entende perfeitamente essas pessoas", disse Medioli, na sexta-feira, em entrevista à emissora de rádio "Super Notícia", que pertence ao seu grupo empresarial. No fim de semana, a Fetcesp lançou um novo vídeo institucional. Mais moderado, o filme mostra diálogos entre personagens em formato de frutas e legumes e destaca a importância do transporte rodoviário para o escoamento dos produtos agrícolas.

Em Minas Gerais, empresas afirmam que orientaram seus motoristas a não rodar pelas estradas por receio de que fiquem parados nos protestos. Se eles já estiverem em pontos de piquete, a posição das companhias é que obedeçam aos manifestantes. "A orientação é sempre não enfrentar. Não furar uma paralisação. Essa orientação ocorre por parte das empresas", disse ao Valor o empresário e diretor do Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas de Minas Gerais, Ulisses Martins. Para ele, muitas empresas avaliam que não vale a pena colocar os veículos nas estradas. "Para que se certamente não vão deixá-los passar? Há uma distância gigantesca entre não mandar meu motorista para a estrada e a prática de locaute", afirma Martins. Por meio de sua assessoria, a direção da transportadora Transpes informou: "Não conseguimos passar nas barreiras, os manifestantes ameaçaram nossos motoristas e assim nossa recomendação foi zelar pela sua segurança, aderindo a paralisação".

Fatos contraditórios também marcaram as suspeitas de envolvimento das empresas. O diretor-executivo da Confederação Nacional dos Transportes (CNT), Bruno Batista, afirmou ao Valor que a entidade não havia enviado nenhum representante para a segunda reunião entre governo federal e caminhoneiros, na semana passada. Mas um de seus vicepresidentes, José da Fonseca Lopes, esteve na reunião representando a Associação Brasileira dos Caminhoneiros (Abcam), presidida por ele.

Na entrevista ao Valor, Batista afirmou também que as empresas do setor não estavam apoiando oficialmente a paralisação, embora houvesse conversas nos bastidores para que isso se concretizasse. Já no comunicado do dia seguinte a CNT divulgou nota afirmando que não participava, incentivava ou apoiava a paralisação.

No sábado, Emilio Dalçoquio foi intimado a prestar declarações na sede da Polícia Federal de Itajaí. No dia seguinte, a empresa divulgou nota dizendo que as posições do filho do dono e ex-diretor operacional foram "força de expressão, no calor do momento em que o país vive" e que são de "cunho único e exclusivamente pessoal". Procurado pelo Valor, Emilio disse que no depoimento à Polícia Federal, que durou cinco minutos, "tudo foi esclarecido" e o que ele tem a dizer está publicado em seus vídeos e em seu perfil nas redes sociais.

Talvez um pouco da exposição de Emilio por meio de vídeos tenha a ver com uma antiga inclinação pelo cinema. Figura folclórica de Itajaí, no fim dos anos 80 ele era tido como um playboy que gostava de circular pela cidade em carrões. Na época, escreveu, dirigiu e protagonizou um filme. Em "Conexão Paraguai - A Fronteira da Morte, ele interpreta um "heroico caminhoneiro sem nome" vítima de uma quadrilha de roubo de cargas.

Medidas provisórias podem caducar às vésperas da eleição

Valor Econômico - 29/05/2018

As três medidas provisórias (MPs) enviadas pelo governo para acabar com a paralisação dos caminhoneiros, que ganhou apoio popular com o discurso contra a alta carga tributária e o preço dos combustíveis, podem perder a validade a dias do primeiro turno das eleições, em 7 de outubro. Editadas na noite de domingo, as propostas têm que ser aprovadas em 120 dias para não perderem a eficácia.

O prazo começou a contar já no domingo e acaba em 23 de setembro, se a Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) não for votada até meados de junho, ou 6 de outubro, se houver recesso parlamentar. De qualquer forma, será um período em que o Legislativo estará paralisado por conta das eleições. A queda das MPs, caso governo e parlamentares não se organizem para aprová-las a tempo, pode provocar turbulências no cenário eleitoral, virar novo foco de desgaste para os governistas e assunto dos debates.

O prazo para que isso ocorra é apertado. Para analisar as MPs é preciso primeiro a instalação de uma comissão mista, composta por deputados e senadores, que discutirá o assunto. O parecer aprovado precisa ser submetido aos plenários da Câmara e do Senado dentro do prazo. O próprio governo estima que só terá mais quatro a cinco semanas de atividade no Legislativo - que serão divididas com jogos da Copa do Mundo de futebol e com as festas juninas - antes do recesso e da paralisação por conta das campanhas eleitorais. Algumas pautas já saíram das prioridades devido à falta de tempo.

As MPs editadas pelo governo não interferem na nova política de preços para o diesel, reduzidas por decreto presidencial ou subsidiadas pelo governo com recursos do Orçamento, objeto de duas medidas provisórias que serão

publicadas hoje. Mas terão impacto nas outras demandas dos caminhoneiros e provocam polêmica com setores que apoiaram as manifestações.

Uma das MPs, por exemplo, estabelece um valor mínimo para o frete de mercadorias, medida que, antes mesmo de anunciada, já provocou reações contrárias no agronegócio e na indústria, contrárias à medida, dizendo que isso afeta a livre negociação.

A proposta replica projeto já aprovado pela Câmara e em discussão no Senado, com apenas duas diferenças: o texto era mais vago sobre a punição - a MP diz que o infrator pagará o dobro do que era devido - e continha tabela prévia se o PL não fosse regulamentado a tempo. O governo definiu que a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) decidirá os valores a cada seis meses e terá cinco dias para publicar a tabela. O próximo governo terá que assumir e, já no dia 20 de janeiro, publicar a nova tabela.

Para o líder do PCdoB na Câmara, deputado Orlando Silva (SP), é preciso avaliar o impacto em outros setores da economia e se há resistências às MPs. "O governo negociou de forma atabalhoada e os protestos podem voltar mais fortes", disse.

As outras MPs destinam 30% da demanda da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) para caminhoneiros autônomos e abrem disputa com as concessionárias de rodovias estaduais e municipais ao determinar a isenção da cobrança de pedágio sobre os eixos suspensos dos caminhões que estiverem circulando vazios. Essa regra, desde o protesto dos caminhoneiros de 2015, vale para rodovias federais, mas, nas demais, cláusulas permitem a cobrança.

A MP não deixa claro como será a mudança na regra e nem quem pagará pela isenção aos caminhoneiros - entidades que representam as concessionárias já avisaram que isso poderá ser compensado com o aumento sobre os demais veículos. O texto diz apenas que os "órgãos competentes da União, Estados e municípios disporão sobre as medidas técnicas e operacionais".

Segundo a Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR), apenas o Paraná já determinou a aplicação da MP. Bahia, Mato Grosso, Pernambuco, Rio de Janeiro e São Paulo ainda não formalizaram nenhuma tratativa.

Agronegócio defende a lei de oferta e demanda

Valor Econômico - 29/05/2018

As principais entidades que representam produtores rurais e agroindústrias do país estão se mobilizando para demover o governo de tabelar definitivamente os fretes rodoviários para o transporte de cargas pelas estradas brasileiras. MP estabelecendo regras e valores para esse tabelamento foi assinada ontem pelo presidente Michel Temer em uma tentativa de acelerar o fim da greve dos caminhoneiros.

Reunidos com a imprensa ontem em São Paulo, dirigentes de Sociedade Rural Brasileira (SRB), Associação Brasileira do Agronegócio (Abag) e Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp), além de Abiove (indústrias de óleos vegetais), Anec (exportadores de cereais), CeCafé (exportadores de café) e CitrusBR (exportadores de sucos cítricos) foram unânimes em afirmar que o tabelamento fere as leis de mercado e causará distorções que afetarão sobretudo pequenos produtores.

"É um modelo de intervenção muito complicado e que gera muita insegurança. Queremos ao menos ter a chance de discutir com o governo como isso vai funcionar na prática. São muitas cargas e muitos caminhões diferentes", afirmou André Nassar, presidente da Abiove. "Com a tabela, o governo está repassando ao setor produtivo ajustes que julga necessários no âmbito da negociações com os caminhoneiros".

"A adoção de um frete mínimo é mais complicado do que parece. Poderá aumentar a desvantagem competitiva que o Brasil já tem em relação a outros países exportadores na área de logística", disse Sérgio Mendes, diretor-geral da Anec.

"No segmento de café, tivemos muitas intervenções do governo no passado que não deram bons resultados. Sempre causaram distorções", disse Nelson Carvalhaes, presidente do CeCafé. Para Luiz Cornacchioni, diretor-executivo da Abag, "problemas estruturais não podem ser resolvidos por medidas conjunturais" e o país deveria aproveitar a chance para avançar em uma reforma tributária, como também defendeu Marcelo Vieira, presidente da SRB.

Os valores definidos pela MP para os fretes mínimos hoje estão abaixo dos praticados no mercado, o que poderia ser considerada uma boa notícia. Para carnes, por exemplo, foi definido um piso de R\$ 0,90 por eixo por quilômetro; para o suco de laranja, R\$ 0,70 - os caminhões que transportam cargas do agronegócio têm, em média, de oito e 12 eixos.

O problema, reforçaram os dirigentes, é a insegurança. "Em cadeias exportadoras como a nossa, o parâmetro para negociar frete é o preço na bolsa. Se não continuar assim, fatalmente haverá distorções", afirmou Ibiapaba Neto, diretor-executivo da CitrusBR. Outro ponto destacado por Nassar é que os preços mínimos para os fretes rodoviários poderão afetar também os ferroviários.

Nos tempos do governo de José Sarney, na segunda metade da década de 1980, esse tipo de tabelamento era comum. Tão comum como as negociações de ágios e deságios. Só que nessas negociações grandes agroindústrias e produtores maiores, bem como as transportadoras, têm mais poder de barganha, diferentemente de pequenos agricultores ou motoristas autônomos.

Bancos privados atingem marca de R\$ 1 tri em crédito

Valor Econômico - 29/05/2018

Os bancos privados nacionais atingiram a marca inédita de R\$ 1 trilhão em estoque no mercado de crédito. O resultado é reflexo da paulatina redução da fatia de mercado dos bancos públicos, que estão registrando quedas na sua carteira desde julho de 2017, completando dez meses seguidos de contração.

A fatia dos bancos privados nacionais subiu para 33% dos R\$ 3,090 trilhões do saldo de crédito do país, maior participação em termos percentuais desde maio de 2014. O crescimento foi favorecido pelos estímulos monetários feitos pelo Banco Central desde fins de 2016.

Por outro lado, a fatia dos bancos públicos no crédito bancário caiu a 53%, a menor desde setembro de 2014. Em 2017, as instituições controladas pelo governo registraram a primeira queda de participação em dez anos.

O comportamento das instituições oficiais é puxado pela carteira do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), que encolheu 13,3% em 12 meses. Esse recuo é um reflexo da queda da demanda de empréstimos para investimentos e também de uma reorientação de política parafiscal no governo Michel Temer, que levou o banco de fomento a fazer pagamentos antecipados de empréstimos ao Tesouro Nacional e reduziu subsídios para os novos financiamentos.

Para o economista da consultoria 4E, Bruno Lavieri, "o BNDES tomou dimensões muito fora do normal até 2015 e agora caminhamos para um cenário de normalidade, por isso é natural que o saldo do direcionado, dependente das concessões do banco de fomento, venha caindo mês a mês há quase dois anos". Conforme o analista, "o crédito direcionado ainda não encontrou o fundo do poço e deve seguir em retração nos próximos meses".

A consultoria Rosenberg apontou em relatório que o saldo de crédito para financiamento de investimentos pelo BNDES recuou de R\$ 509 bilhões para R\$ 440 bilhões. "A enorme retração justifica a devolução de recursos do BNDES ao Tesouro, enxugando o balanço da instituição - movimento que deverá perdurar e se intensificar em 2018, quando deverá devolver R\$ 130 bilhões aos cofres públicos", avaliou a casa de análise.

A perda de rentabilidade e o fim dos aportes do Tesouro obrigaram os bancos públicos comerciais a reorientar o modo de atuação, adotando práticas mais austeras de controle de capital e tomada de riscos. O resultado dessa política aparece nos resultados recordes da Caixa Economia Federal, por exemplo, e no fato de as instituições públicas já estarem com capital suficiente para atender aos requisitos prudenciais de Basileia que entram em vigor em 2019.

Já os bancos privados estrangeiros respondem pelos 14% restantes do mercado de crédito desde o fim de 2017. Essas instituições têm uma carteira de R\$ 434,5 bilhões. Entre 2008 e 2009, a fatia rondava os 20%. Mas a crise financeira e o consequente movimento de consolidação por meio de fusões e aquisições reduziu a fatia dos estrangeiros desde então.

Senado dá regime de urgência à desoneração **Valor Econômico - 29/05/2018**

O Senado aprovou ontem requerimento de urgência ao projeto de lei que desonera a folha de pagamento de alguns setores da economia. O governo tem interesse na aprovação da matéria, como forma de compensar em parte a baixa de R\$ 0,46 no preço do litro do diesel prometida aos caminhoneiros em greve.

A aprovação ocorreu de maneira simbólica, depois de os senadores votarem seis medidas provisórias que trancavam a pauta.

Sob regime de urgência, o texto pode vir diretamente a plenário, sem a necessidade de um parecer das comissões.

Líder do governo no Senado, Romero Jucá (MDB-RR) afirmou que ainda não está certa a votação do mérito da matéria nesta semana. Isso ainda depende de conversas com o governo, disse ele. Tampouco o presidente do Senado, Eunício Oliveira (MDB-CE), cravou uma data para a votação.

Um tema que ainda precisa ser solucionado é o que fazer com o dispositivo, incluído no texto pela Câmara dos Deputados, que zerou a cobrança do PIS/Cofins sobre o diesel até dezembro. O governo estima que a medida tenha um impacto de R\$ 13,5 bilhões no Tesouro. Até agora, a hipótese mais provável é que o Senado aprove o texto sem alterações em relação ao que veio da Câmara. E que o presidente Michel Temer vete o dispositivo que zerou o PIS/Cofins.

Seis MPs têm alta chance de aprovação no Congresso **Valor Econômico - 29/05/2018**

O Congresso pautou seis medidas provisórias com alta probabilidade de aprovação nos próximos seis meses, mostra levantamento do grupo Estudos Legislativos e Análise Política do Centro Brasileiro de Análise e Planejamento (Cebrap/Ello) para o Valor Política.

Na Câmara, estão a MP 815/2017, que prevê a transferência de R\$ 2 bilhões em 2018 para as cidades que recebem o Fundo de Participação dos Municípios (FPM), com o intuito de superar dificuldades financeiras emergenciais, e a MP 814/2017, que obriga termelétricas contratadas em leilão de energia de novos empreendimentos a anteciparem a entrega de energia elétrica à Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel).

No Senado, o destaque vai para a MPV 818/2018, que trata de planos para melhorar a mobilidade urbana. Além dela, há a MP 812/2017, que passa a prever a Taxa de Longo Prazo (TLP) e o Coeficiente de Desenvolvimento Regional (CDR) como indexadores para corrigir as taxas de juro dos financiamentos baseados em recursos dos Fundos Constitucionais. As outras duas medidas provisórias são a MP 817/2018, que prevê a incorporação de servidores de ex-territórios federais à União; e a MP 813/2017, que reduz para 60 anos a idade permitida para que titulares do PIS/Pasep saquem o saldo do benefício (anteriormente era 65 anos para homens e 62 anos para mulheres).

O levantamento do Cebrap/Ello engloba 49 projetos com impacto económico que estão na pauta de votação em plenário ou terminativa nas comissões (quando dispensa análise pelo plenário). A probabilidade de sanção, baseada num modelo estatístico que considera o histórico de votações do Legislativo desde 1988, é referente aos próximos 180 dias.

Em ritmo mais lento, PIB pode ter crescido só 0,3% no 1º tri Valor Económico - 29/05/2018

A reação mais consistente da atividade ensaiada no fim de 2017 teve vida curta. Enquanto os dados do primeiro trimestre jogaram uma pá de cal em perspectivas otimistas para o crescimento no período, a piora do ambiente externo e a incerteza eleitoral são fatores de risco que podem reduzir ainda mais as projeções para o restante do ano. Segundo a estimativa média de 24 instituições financeiras e consultorias ouvidas pelo Valor Data, o Produto Interno Bruto (PIB) subiu apenas 0,3% entre o quarto trimestre de 2017 e o primeiro de 2018, feitos os ajustes sazonais. Nos últimos três meses do ano passado, o PIB aumentou 0,1%.

As previsões para as Contas Nacionais Trimestrais, a serem divulgadas amanhã pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), vão de alta de 0,2% a 0,5%. No início do ano, essa expectativa girava em torno de 1%. A maior parte dos componentes do PIB deve desacelerar ante o quarto trimestre, com exceção das exportações e da agricultura. As taxas na comparação com o mesmo período de 2017 também devem ser menores que as verificadas nos últimos três meses do ano passado.

Com o ritmo fraco já consolidado na abertura do ano e sinais igualmente frágeis para o segundo trimestre, os cortes nas previsões para a alta do PIB em 2018 - hoje em 2,4%, pela média dos analistas - devem prosseguir. Mais recentemente, o desabastecimento causado pela greve dos caminhoneiros reforçou a possibilidade de que a economia não deslanche nos próximos meses.

"Temos um PIB de 2% para o ano [revisado de 3,2%], mas o risco é de baixa. A mediana do Focus está em 2,4%, mas a discussão mais relevante está mais

próxima de 2% e acho justificável falar em números abaixo disso", afirma Marco Caruso, economista-chefe do Banco Pine. A instituição prevê alta de 0,3% para o PIB do primeiro trimestre. No início do ano, a projeção era de 0,9%.

Para a MCM Consultores, a frustração com o crescimento de janeiro a março foi substancial. "Isso, por si só, terá repercussão negativa sobre nossa projeção de crescimento para 2018", afirmam economistas da empresa, em relatório. A consultoria também prevê avanço de 0,3% no PIB do primeiro trimestre, estimativa revisada de uma alta inicial de 1,2%. Para o ano, estima 3%.

No piso das projeções, o Instituto Brasileiro de Economia (Ibre) da Fundação Getúlio Vargas (FGV) trabalha com expansão de 0,2% no primeiro trimestre. "Os dados de indústria vieram bem abaixo das expectativas da maior parte dos analistas, enquanto o setor de serviços continua com desempenho demasiadamente fraco", afirmam as economistas Silvia Matos e Luana Miranda. Para a indústria, o Ibre estima queda de 0,5% nos três primeiros meses do ano, com alta da extrativa mineral e da eletricidade. A construção civil continuou a cair (- 0,7%). O segmento de transformação ficou praticamente estagnado (-0,1%).

Responsável por cerca de 70% do PIB, os serviços aumentaram apenas 0,2% na passagem trimestral, mesma variação registrada na medição anterior. De acordo com Silvia, a retomada a passos lentos do mercado de trabalho tem ditado uma alta também mais frágil da renda, o que explica a velocidade comedida dos serviços. A redução dos spreads bancários foi menos intensa do que o previsto, outro fator que atuou contra uma recuperação mais forte do setor, acrescentou.

O PIB agropecuário foi a única surpresa positiva no começo do ano para o Ibre, que projeta aumento de 1,6% entre o quarto trimestre de 2017 e o primeiro deste ano para o segmento. "As projeções de safra referentes a 2018 apontam queda da produção agrícola, mas as informações preliminares do abate de bovinos indicam que a pecuária poderá sustentar um crescimento do setor", dizem Silvia e Luana.

Pela ótica da demanda, o comportamento negativo da construção civil se refletiu nos investimentos. A entidade estima que a Formação Bruta de Capital Fixo (FBCF, medida das contas nacionais do que se investe em máquinas, construção civil e pesquisa) subiu 0,2% de janeiro a março, após expansão de 2% de outubro a dezembro de 2017.

O consumo das famílias também desapontou, com alta de 0,1% no primeiro trimestre, estima o Ibre. "Ainda que nossos modelos apontem expansão de 2,8% do consumo no ano, reconhecemos que o desempenho futuro é incerto devido ao menor repasse da queda dos juros aos consumidores e à exaustão do impulso gerado pela liberação dos recursos do FGTS", afirmam as economistas da entidade.

Caruso, do Pine, também aponta o consumo como principal decepção no lado da demanda. Em sua visão, essa parte do PIB recuou 0,1% no início do ano. "Houve perda de fôlego da ocupação e da massa salarial real, além do menor ímpeto na queda de juros para a pessoa física", diz.

Para o setor externo, o economista ainda espera números bons de exportação, que devem ter crescido 2%. Como, porém, as importações também aumentaram em igual magnitude, o saldo líquido para o PIB foi negativo. A importação reflete o avanço dos investimentos em máquinas e equipamentos, geralmente comprados no exterior, explica.

Jankiel Santos, economista-chefe do banco chinês Haitong, também vê contribuição negativa do setor externo no primeiro trimestre. "Aparentemente, o que estamos vendo é que essa expansão de consumo e de investimento acabou sendo atendida pelo setor externo [via importação] e não pelo doméstico."

O Haitong estima alta de 0,3% para o PIB de janeiro a março e de 2,2% no ano - número que tem sido mantido desde o fim do ano passado e, agora, tem viés de baixa. Considerando a previsão para os primeiros três meses, é necessário um crescimento médio de 1,1% do segundo ao quarto trimestre do ano para chegar a 2,2% na média de 2018. "Não parece ser o caso de termos já no segundo trimestre um resultado desses", pondera Santos.

Assim, seria preciso um ganho de fôlego ainda maior no segundo semestre para compensar a fraqueza da primeira metade do ano. "Supomos que haverá aceleração, à medida em que os efeitos de política monetária sejam transferidos em maior intensidade para a economia doméstica. Agora, supor que passaremos de 0,3% para um número muito mais forte lá no final do ano, não parece plausível a essa altura do campeonato", avalia. Daí a percepção de que o PIB deve crescer ainda menos no ano do que a projeção atual, de 2,2%.

Abril deve registrar taxa de desemprego estável

Valor Econômico - 29/05/2018

Refletindo um mercado de trabalho que custa a engrenar, a taxa de desemprego deve ficar praticamente estável no trimestre encerrado em abril, na comparação com o de março, embora ainda deva ser menor que a do mesmo período de 2017. A média das estimativas de consultorias e instituições financeiras para o dado, que será divulgado hoje pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), é de uma taxa de 13%, ante 13,1% em março e 13,6% no mesmo período do ano passado, segundo a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (Pnad) Contínua. As projeções oscilam de 12,8% a 13,7%.

"A recuperação da economia surpreendeu para baixo. A relação entre PIB e desemprego não é precisa, mas é direta", diz o banco UBS, que recentemente reduziu a projeção para o crescimento do produto a 2,7% em 2018. A LCA

Consultores estima alta de 1,8% na população ocupada e de 1,1% da força de trabalho, em relação ao mesmo trimestre de 2017, o que levaria a taxa de desemprego para 13%.

Mauricio Nakahodo, economista do Banco MUFG Brasil, chama atenção para o fato de que a taxa é uma média trimestral, de fevereiro a abril e, neste sentido, há influência dos meses anteriores, que piores que o esperado. A instituição, que estima desemprego de 13% para o trimestre recentemente elevou a estimativa para a média de 2018, de 11,75% para 12%. "A tendência é de queda do desemprego neste ano, mesmo que pequena, por causa da recuperação da economia", diz. Nakahodo afirma que parte importante da criação de vagas será informal, mas as formais devem gradualmente ganhar espaço, como mostrara o Caged de abril. Foram geradas 115,9 mil vagas, melhor resultado desde 2013.

Quanto à renda, Nakahodo não vê espaço para aumentos reais relevantes por causa da grande ociosidade da economia. No curto prazo, afirma, é mais provável que as categorias apenas consigam repor a inflação. Em abril, o ganho salarial real cedeu a 0,5%, metade do registrado nos três meses anteriores, segundo a Fipe.

Greve continua, e governo já prepara nova alta de impostos

O Globo - 29/05/2018

Para atender às principais exigências dos caminhoneiros, a equipe econômica informou que terá de cortar despesas, elevar impostos e reduzir incentivos. A conta será de pelo menos R\$ 13,5 bilhões. Esse é o valor necessário para subsidiar os preços do diesel até o fim deste ano. Para o futuro, o governo estuda a criação de um mecanismo permanente para acomodar flutuações nos preços sem que o Tesouro tenha de arcar com os custos.

Na negociação com os caminhoneiros, o governo se comprometeu a fazer uma redução de R\$ 0,46 no litro do diesel. Desse total, R\$ 0,16 virão da redução de impostos — zerar a Cide e diminuir R\$ 0,11 no PIS/ Cofins. Outros R\$ 0,30 serão acomodados dentro do Orçamento. Para isso, o governo vai editar duas medidas provisórias: uma para criar um programa de subvenção ao diesel e outra para pedir um crédito extraordinário de R\$ 9,5 bilhões.

Urgência para votar projeto

O ministro da Fazenda, Eduardo Guardia, explicou ontem que, para poder zerar a Cide e reduzir o PIS/Cofins, o governo precisa aprovar o projeto que reonera a folha de pagamento das empresas. A Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF) exige que uma redução de tributos seja compensada por outros impostos. A reoneração, porém, não cobre a conta toda. Por isso, será preciso fazer outras elevações ou eliminar incentivos.

— A reoneração é condição necessária, mas não suficiente, para que possamos fazer a redução de R\$ 0,16 sobre o diesel. Além da reoneração, outras medidas virão. Quais? Oportunamente, vamos falar — disse Guardia, sem dar detalhes. Mas acrescentou: — O que está dentro? Você pode criar impostos, mas evidentemente existem restrições legais. Majoração de impostos, eliminação de benefícios existentes. O importante é que essas medidas gerem o recurso necessário para fazer essa compensação.

A previsão é de que a reoneração da folha renda R\$ 3 bilhões por ano. No entanto, menos de R\$ 1,5 bilhão entrará nos cofres neste ano. Isso porque a reversão do benefício, após aprovada pelo Congresso, tem de esperar 90 dias para entrar em vigor. Já a conta de zerar a Cide e diminuir a alíquota do PIS/Cofins é estimada em R\$ 4 bilhões.

Para conseguir espaço fiscal para o crédito extraordinário de R\$ 9,5 bilhões, Guardia explicou que R\$ 5,7 bilhões virão de uma reserva que há hoje no Orçamento para acomodar frustrações. E ainda será preciso cortar outros R\$ 3,8 bilhões de outras despesas para fechar a conta.

Enquanto o governo busca onde fazer cortes no Orçamento, o Congresso se mobiliza para votar o projeto da reoneração no Senado. Ele já passou pela Câmara. Ontem, foi aprovada a urgência da proposta, mas o mérito só será votado nos próximos dias. Ainda não foi dada uma solução para a redução a zero das alíquotas do PIS/Cofins para combustíveis, incluída no texto pelos deputados. O governo já alertou que não há como bancar essa conta, de R\$ 12 bilhões. E quer derrubar esse ponto no Senado.

O ministro da Fazenda ressaltou ainda que não há congelamento do diesel. O valor ficará fixo por 60 dias, mas, depois, haverá uma flutuação, de acordo com o comportamento de petróleo e dólar. A Petrobras passará a ajustar os preços mensalmente, e o governo garantirá um desconto de R\$ 0,30 nos valores. Assim, caso haja uma redução nos preços, a compensação feita pelo governo pode ser menor.

Guardia sinalizou não ter simpatia pela ideia de adotar um tributo flexível, que acomodaria variações nos preços do petróleo. Segundo ele, apesar de esse tipo de imposto resolver um problema de preço, evitando impacto na inflação, poderia haver consequências fiscais. Isso porque, caso o preço do barril de petróleo dispare e o governo tenha de reduzir muito o tributo, a arrecadação sofreria.

— Se eu tenho um imposto regulatório em que o preço do petróleo sobe e eu zero esse imposto, quem paga o preço fiscal disso? Não dá para olhar esse problema de um ângulo só — afirmou o ministro.

Mesmo assim, técnicos do governo admitem que a Petrobras e o Palácio do Planalto começaram a discutir algum mecanismo permanente para acomodar as flutuações nos preços e evitar crises como a atual. O tributo flutuante está no rol de opções.

Conab convoca autônomos

Em atendimento a outra reivindicação dos caminhoneiros, a Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) abriu ontem chamada pública para a contratação de frete para 26 mil toneladas de milho dos estoques públicos localizados em Sorriso (MT) para a cidade de Palmeira do Piauí (PI). O valor será de R\$ 423 por tonelada. Medida provisória (MP) assinada pelo presidente Michel Temer no domingo dá preferência aos transportadores autônomos nas contratações da estatal.

A MP dispensa de licitação até 30% da demanda anual de frete da companhia. Só que os clientes preferenciais são cooperativas, entidades sindicais e associações de transportadores autônomos de carga.

A habilitação para a chamada pública será aberta a partir do dia 7 de junho, com entrega de propostas no dia 8 e resultado em 12 de junho.

A Receita Federal informou ontem que o país teve em abril a melhor arrecadação de impostos e contribuições federais para o mês em cinco anos. Foram R\$ 130,8 bilhões, uma alta real (já descontada a inflação) de 7,83% em relação a abril de 2017.

Contribuiu para esse resultado o aumento do PIS/Cofins sobre combustíveis, ocorrido em agosto de 2017. A arrecadação desse tributo passou de R\$ 1,19 bilhão para R\$ 2,59 bilhões em abril.

‘Brasil vive em estado de indignação permanente’ O Globo - 29/05/2018

Para o sociólogo e cientista político Sérgio Abranches, o Brasil vive em “estado permanente e latente de indignação”, e é isso que explica a sustentação da greve dos caminhoneiros. Segundo o autor de “A Era do Imprevisto”, a organização horizontal dos manifestantes, que ocorre via WhatsApp, é sintoma da falta de representatividade do sistema político e dificulta as negociações com o governo.

O que explica essa greve?

De um lado, há uma motivação econômica. Saímos de um período de congelamento de preços para um de aumento diário, influenciado pelo câmbio e pela geopolítica. Isso elevou o custo do frete em um momento de crise. Além disso, o sistema de transportes brasileiro é de extrema exploração, com uma parcela grande de autônomos expostos a um leilão brutal e tendo que aceitar um frete quase de subsistência. Quando ele paga um pedágio alto, mesmo andando vazio, e vê o diesel disparar, existe uma indignação legítima. Do outro lado, há um sentimento difuso de inquietação e descontentamento.

Mas esse movimento também não atende a interesses corporativos?

Das concessões do governo, o frete mínimo é a única que atende aos autônomos. O resto é resultado do lobby das empresas. A empresa brasileira é viciada em subsídio. Eu não pesquisei o suficiente para saber em qual desses núcleos o movimento nasceu, mas sei o suficiente para saber que, sozinhos, os autônomos não conseguiriam fazê-lo durar tanto tempo.

Por que o governo encontra tanta dificuldade para desmobilizar a greve, mesmo com tantas concessões?

As lideranças verticais estão perdendo a capacidade de controlar movimentos que nascem de forma mais difusa e espontânea. Uma parcela grande deles não é representada por associações, criadas para representar profissionais formais. Agora, o “biscateiro” da carga, que estava desempregado e viu nas facilidades dadas pela Dilma a possibilidade de trabalhar, não é alcançado pelas lideranças. É muito mais fácil para ele se comunicar em rede, por meio do WhatsApp, com outros grevistas do que ligar a televisão e reconhecer o representante que diz negociar em nome dele. O verdadeiro autônomo hoje não faz parte da malha do sistema, mas é alcançável pela rede. É um fenômeno da transição. Em todas as categorias, quando houver esse tipo de problema, o governo não conseguirá lidar com os instrumentos tradicionais.

Então a organização virtual, em rede, foi fundamental para o surgimento dessa greve?

É um instrumento e será cada vez mais. Diante de um sistema político que não dá voz à sociedade, que só representa a si mesmo, a indignação da população se valerá cada vez mais desses canais. A culpa é do sistema político.

Do ponto de vista do sistema político, há uma razão estrutural para esta crise?

Em meu próximo livro, “Presidencialismo de coalizão” (que sai em agosto pela Companhia das Letras), trato da questão de fundo, que é a péssima qualidade das políticas de base no Brasil, por conta de uma visão de curto prazo e do “toma lá, dá cá” com o Congresso. Isso produziu políticas de muito má qualidade. Além disso, temos uma concentração absurda no governo federal. Essas questões se refletem em nossa estrutura tributária e fiscal absurdas. O sistema tributário é um Frankenstein. Tudo isso é um incentivo brutal ao clientelismo e impede os estados de buscarem suas próprias iniciativas.

O que explica o apoio de parcela importante da população ao movimento?

O Brasil apresenta nível quase unânime de indignação e insatisfação, com a política e com o governo. Cada vez que um segmento específico é mais apertado e se revolta, esse descontentamento explode na rede e ganha respaldo dos indignados em geral. O governo, desde a Dilma (Rousseff), prometeu coisa demais e não cumpriu. (O presidente Michel) Temer chegou prometendo o paraíso. Embora a inflação tenha caído, a melhora econômica

não veio. Tem-se, então, uma sociedade em estado permanente e latente de indignação, o que gera uma reação espontânea de solidariedade com o outro. Mas isso é efêmero. Conforme o desabastecimento afeta o conforto, esse elas começam a enxergar um exagero e mudar de argumentação.

Qual será o impacto da greve nas eleições?

Será como o das manifestações de 2013. Só não sabemos para que lado mudará o quadro eleitoral. Mas está claro que o Brasil tem uma agenda que não dá para resolver. Nenhum dos pré-candidatos demonstrou ter noção da gravidade do problema. Não sei o que esperar das eleições diante de respostas tão esvaziadas. Foi um show de “vaselina” e contradições. Quando você é candidato a presidente, você tem obrigação de vir a público, expor as causas do problema e como enfrentá-lo. Aliás, é a hora de mostrar sua capacidade de articulação e participar da intermediação com os manifestantes, como fez o (Emmanuel) Macron, durante a campanha eleitoral na França, nos protestos na fábrica da Whirlpool.

Caminhoneiros resistem

O Globo - 29/05/2018

Após duas tentativas frustradas de acordo do governo com os caminhoneiros, o movimento da categoria chegou ontem ao oitavo dia, sem sinal de fim da paralisação. Em todo o Brasil, os transtornos à população ainda são graves, com filas de mais de cinco horas para abastecer o tanque nas cidades que começaram a receber combustível nos postos. Ainda assim, o país ainda registrava na noite de ontem 494 pontos de aglomeração de manifestantes. Não há garantia de que os termos do acordo serão cumpridos pelos caminhoneiros, mas uma coisa é certa: o governo já avalia aumentar impostos para compensar os benefícios concedidos à categoria.

Enquanto os problemas de abastecimento ainda parecem longe de uma solução, as demandas dos caminhoneiros se multiplicam. Ontem, em reunião com o governador de São Paulo, Márcio França, exigiram que o desconto de R\$ 0,46 no preço do diesel leve em conta a cotação do último sábado e que o preço mínimo de frete seja definido para cada categoria. Somente com base nestas novas exigências, eles se comprometeriam a encerrar os bloqueios nas estradas.

A multiplicação de demandas desde o início do movimento e a dificuldade das associações em convencer os caminhoneiros a darem fim à paralisação mostram que os protestos atingiram uma nova escala. As entidades do setor não conseguem desmobilizar a categoria, que se comunica basicamente por WhatsApp.

Nas rodovias ainda bloqueadas, as exigências crescem cada vez mais. Na agenda de insatisfações dos manifestantes, há desde pedidos para que o combustível seja fixado em R\$ 2,50 na bomba até apelos por uma intervenção

militar e gritos de “Fora, Temer”. Apesar das perdas relatadas por empresários do setor, nas ruas, os caminhoneiros afirmam que não estão sendo pressionados a voltar ao trabalho.

Governo vê ‘infiltrados’ em movimento

A Associação Brasileira dos Caminhoneiros (Abcam), uma das principais porta-vozes dos grevistas, avalia que os que permanecem em greve são ligados a partidos políticos que querem derrubar o governo. O ministro da Casa Civil, Eliseu Padilha, já afirma que há “infiltrados” entre os manifestantes.

As suspeitas de que o movimento tenha sido insuflado por empresários, o chamado locaute — greve de patrões — já resultaram na abertura de 48 inquéritos da Polícia Federal em 25 estados. O Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) vê indícios de infração à concorrência e investiga associações do setor. A preocupação é verificar se houve um movimento articulado de empresas para restringir a circulação de mercadorias.

A lista de prejuízos deixados pela paralisação é extensa. Desde que os protestos começaram, a Petrobras perdeu R\$ 126 bilhões. A estatal não está mais na liderança entre as empresas com papéis negociadas na Bolsa, ocupando agora o quarto lugar. As pressões por mudanças na política de preços da companhia afetaram a confiança dos investidores, apesar das declarações reiteradas do governo de que a companhia não será prejudicada. Os sinais de incerteza contaminaram o humor do mercado e afetaram o desempenho da Bolsa, que teve a maior queda desde o escândalo da delação da JBS.

Paralisação reduz expectativas para o PIB

O Globo - 29/05/2018

A greve dos caminhoneiros abalou a confiança no governo, levou prejuízos para a indústria e colocou uma pá de cal sobre o Produto Interno Bruto (PIB) de 2018. Segundo economistas, podem ficar ainda mais sombrias as previsões para o índice, já revisadas para baixo este mês, após o Banco Central apontar que a atividade encolheu no primeiro trimestre (-0,13%). Há um ano, apostava-se na expansão de até 4% para a atividade em 2018. Hoje, no entanto, estima-se crescimento entre 1,8% e 2,4%. E a expectativa é que com a greve dos caminhoneiros essa taxa se aproxime ainda mais de 2%. O primeiro dado oficial do ano sobre o PIB será divulgado amanhã pelo IBGE, mas projeções compiladas pela Bloomberg apontam para 0,1%, ou seja, estabilidade em relação ao último trimestre de 2017.

— Se o PIB do primeiro trimestre vier zero ou negativo, 2% podem virar o teto — afirma Luis Otávio Leal, economistachefe do Banco ABC, lembrando que o resultado fechado do ano costuma ser definido pelo desempenho da economia

no primeiro semestre. Com a greve dos caminhoneiros, o dado do segundo trimestre pode vir pior do que se espera.

No começo de 2018, a maior parte das apostas para o resultado do primeiro trimestre estava acima de 0,5%. As expectativas foram frustradas principalmente por resultados decepcionantes da renda, estável há um ano, e do desemprego, que segue alto (13,1%) e ancorado na informalidade, medidos pela Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (Pnad) Contínua. Somou-se a isso um cenário eleitoral nebuloso e um ambiente global menos favorável para o Brasil, levando o dólar para perto de R\$ 3,80.

— Estamos mergulhados num cenário ruim, e isso pode se intensificar se o cenário eleitoral piorar — pondera Silvia Matos, coordenadora do Boletim Macro do Ibre/FGV, cuja previsão para o PIB deste ano está em 2,3%, com viés de baixa. OLHO NAS URNAS Com a recuperação do poder de compra travada por um mercado de trabalho deteriorado, a demanda por crédito também não decolou, ainda que os juros básicos, a Selic, estejam em seu patamar mínimo histórico (6,5% ao ano).

— O que parece é que as famílias já conseguiram recuperar um pouco a perda de renda, mas ainda precisam fazer escolhas. Neste momento, têm optado por ir ao comércio em detrimento a contratar serviços — analisa Silvia.

Em maio, dois fatores podem jogar para cima a inflação: a cotação do dólar e a greve dos caminhoneiros, provocando desabastecimento e elevando preços de produtos que pesam no orçamento doméstico. Com o dólar mais alto, também piora a saúde financeira das empresas que ainda estão alavancadas e têm parte da dívida cotada na moeda americana.

Há cerca de um ano, o Itaú apostava em um crescimento de 4%. Depois disso, essa previsão foi revisada para baixo mais duas vezes, para 3% e, no início deste mês, para 2%.

— Quando estimamos os 4% de expansão, a aprovação da reforma da Previdência ainda era uma realidade. Este ano, o mercado formal parou de melhorar, e o setor de serviços está mais fraco. Vários setores que impulsionavam a massa salarial ficaram para trás. A queda da inflação e a liberação do saque das contas inativas do FGTS impulsionaram o consumo, ano passado, mas este ano não teremos esse efeito — explica Artur Passos, economista do Itaú.

Para André Perfeito, economista-chefe da Spinelli Corretora de Valores, o fato de o governo ter modificado sua política de formação de preços para o diesel pode piorar o cenário:

— Já sabíamos que o governo não vai mais fazer reformas. Mas, agora, parece que ele está suscetível a desfazer medidas já tomadas, a alterar a política de preços dos combustíveis por pressão. Um outro ponto é que essa greve já corresponde a quase um terço do mês sem circulação de mercadorias.

Alento mesmo, observa Silvia Matos, do Ibre/FGV, só nos dados de vendas do comércio ampliado, que inclui veículos e material de construção, que seguem acelerando no acumulado em 12 meses: chegaram a 6,2% em março, segundo o IBGE. Há alívio também nos dados de emprego formal reunidos pelo Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (Caged), do Ministério do Trabalho, mostrando que, no primeiro quadrimestre, foram criadas 337 mil vagas formais.

A expectativa é que esse número siga crescendo ao longo do ano, o que melhoraria as condições de vida de um grupo considerável de famílias.

Banco Central vai prorrogar sua atuação no câmbio **O Globo - 29/05/2018**

Depois de mais um dia de estresse no mercado financeiro, o Banco Central anunciou que manterá a intervenção adicional no câmbio no fim deste mês e a partir de junho. O BC, porém, não se comprometeu com valores nem com uma data para pôr fim à colocação extra de contratos de swap cambial, instrumento que funciona como uma venda de moeda americana no mercado futuro. O Ibovespa, índice de referência da Bolsa brasileira, caiu ontem 4,48%, aos 75.355 pontos — o maior tombo desde a delação da JBS, há pouco mais de um ano. Já o dólar comercial subiu 1,63%, a R\$ 3,729.

Desde que começou a intervenção extra no câmbio, há uma semana, o BC tem ofertado 15 mil contratos por dia, o equivalente a uma injeção de US\$ 750 milhões. Agora, a autarquia avisou que os valores podem ser revistos. Normalmente, a oferta é anunciada na véspera do leilão.

“A oferta adicional do dia 29 de maio será realizada normalmente, assim como haverá oferta adicional no dia 30 de maio. O Banco Central reitera que os montantes das ofertas adicionais de swap poderão ser revistos”, afirmou a autarquia em nota.

A partir de 1º de junho, o BC também fará leilões para a rolagem integral do vencimento de swap cambial de 2 de julho de 2018, no total 175.230 contratos. A medida já havia sido anunciada. O estoque de contratos está hoje em US\$ 29,5 bilhões.

Volatilidade em títulos públicos

A queda da Bolsa foi puxada pelas ações da Petrobras, que desabaram mais de 14%, devido ao temor de ingerência do governo na estatal. As concessionárias que administram rodovias também perderam, já que uma das medidas prevê a liberação do pedágio para caminhões sem carga. EcoRodovias caiu 6,17%, e CCR, 4,52%.

Além disso, a Associação Brasileira das Entidades dos Mercados Financeiro e de Capitais (Anbima) informou que houve uma forte oscilação nos índices que medem o comportamento dos títulos públicos. O indicador de renda fixa, chamado de IMA, recuou 0,37%. No caso do IMA-B 5+, composto por títulos com vencimento acima de cinco anos, a queda foi de 1,24%.

Pauta política se amplia; governo acusa ‘infiltrados’ **O Globo - 29/05/2018**

O ministro da Casa Civil, Eliseu Padilha, afirmou que há “infiltrados” na paralisação dos caminhoneiros:

— Temos informações de que alguns ali não são caminhoneiros e se infiltraram no movimento com objetivo político — disse Eliseu.

Por sua vez, o presidente da Associação Brasileira dos Caminhoneiros (Abcam), José da Fonseca Lopes, afirmou que existem “intervencionistas” ameaçando quem quer voltar ao trabalho. Segundo ele, são pessoas ligadas a partidos políticos que querem derrubar o governo:

— Vou fazer uma denúncia bem séria. Não é mais o caminhoneiro que está fazendo greve. Tem um grupo muito forte de intervencionistas nisso aí. Vi isso hoje (ontem) em Brasília. Eles estão prendendo caminhão em tudo que é lugar. São pessoas que querem derrubar o governo. Não tenho nada a ver com essas pessoas, nem nossos caminhoneiros, que estão sendo usados, e nós não vamos permitir isso.

Dirigentes de entidades como União Nacional dos Caminhoneiros (Unicam) e Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos (CNTA) não concordam. O presidente da Unicam, José Araújo Silva, o China, disse que, embora reconheça que o acordo com o governo tenha sido bom para a categoria, os caminhoneiros com quem tem interlocução reclamam que o preço do diesel ainda não caiu e que, enquanto isso não acontecer, a paralisação vai continuar.

Já a CNTA informou que os caminhoneiros decidiram manter a greve por entender que o acordo do governo não atende às reivindicações da categoria.

PF abre 48 inquéritos para investigar envolvimento de empresários na greve **O Globo - 29/05/2018**

A Polícia Federal começou a interrogar ontem os primeiros empresários do setor de transporte suspeitos de participação na paralisação dos caminhoneiros o que caracterizaria locaute. Nessa prática, os patrões influenciam a greve em razão dos próprios interesses e não das reivindicações dos trabalhadores, impedindo-os de exercer a atividade. Ao mesmo tempo, o número de inquéritos

abertos pela PF para investigar a greve já chega a 48. As investigações ocorrem em 25 estados.

Justiça negou pedido da PF

A PF não informa nem a quantidade de procedimentos nem o conteúdo das investigações. Em alguns desses inquéritos, o Ministério Público Federal (MPF) se manifestou contra medidas cautelares, como prisão temporária e busca e apreensão. Em pelo menos um caso, a Justiça Federal concordou com o MPF e não decretou a medida solicitada. Foi em Goiás, onde a PF havia pedido para fazer busca e apreensão na casa do gerente e dos donos de um posto de combustível que teriam ajudado um bloqueio. Pedidos de prisão foram apresentados pela PF no Distrito Federal e em Sergipe, pelo menos.

O Planalto acredita de que donos de empresas de transporte praticaram locaute e fomentaram a paralisação de caminhoneiros para conseguir subsídios ao diesel e isenção de tributos na folha de pagamentos, por exemplo. O inquérito instaurado em Goiás investiga suspeitas de crimes contra a organização do trabalho, a paz pública e a segurança dos meios de transporte.

Embora tenham firmado com o governo um acordo para suspender a paralisação, empresas e pessoas físicas ligadas ao setor de transportes não ficarão livres de serem investigadas pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade).

Na última sexta-feira, o órgão enviou ofício a 11 sindicatos e associações de caminhoneiros, em um procedimento que antecede a instauração de um processo administrativo. Motivo: há indícios de infração contra a concorrência. Uma das estratégias do Cade é chegar às empresas através dos sindicatos. Se condenadas, elas poderão ser multadas entre 1% e 20% do valor do faturamento. Já as pessoas físicas estão sujeitas a sanção que pode ir de R\$ 50 mil a R\$ 2 bilhões.

As entidades notificadas foram: Associação Nacional dos Transportadores de Cargas (ANTC); Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos (CNTA); Confederação Nacional do Transporte (CNT); Federação dos Caminhoneiros Autônomos de Cargas em Geral do Estado de São Paulo (Fetrabems); União Nacional dos Caminhoneiros (Unicam); entre outras. Também foram oficiados os dirigentes de várias entidades.

Frete: indústria critica tabela

Ontem, a Confederação Nacional da Indústria (CNI) criticou o tabelamento dos valores do frete, um dos itens do acordo firmado no domingo entre governo e representantes dos caminhoneiros. Segundo a entidade, a medida levará ao aumento geral de preços para a população, devido à alta dependência rodoviária do país, infringindo o princípio da livre iniciativa sem corrigir o problema de excesso de oferta de caminhões no mercado. A CNI ainda alerta para o risco de cartelização do setor.

O presidente Michel Temer instituiu, por medida provisória no domingo, a Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas. A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) terá cinco dias úteis para publicar uma tabela com os preços mínimos referentes ao quilômetro rodado, por eixo carregado.

‘A sociedade não sabe que está pagando a conta’

O Globo - 29/05/2018

Presidente do Insper e ex-secretário de Política Econômica, economista diz que a ‘negociação é inacreditável’, que trouxe de volta o cartel, a reserva de mercado e a tabela de preços condenada pelo Cade há anos: ‘Parece a marcha da insensatez’

Como avalia a situação e o acordo fechado pelo governo?

É um governo fraco, e a negociação foi inacreditável. A taxa de câmbio desvalorizou, o preço do petróleo subiu, e o país ficou mais pobre. E uma parte da sociedade não quer pagar a conta. O acordo institui um cartel, o custo de transporte para a sociedade vai subir para garantir lucros maiores para os caminhoneiros. A proposta também cria uma reserva de mercado para os caminhoneiros indicados pelos sindicatos (garantia de 30% dos fretes da Companhia Nacional de Abastecimento-Conab). Rasgaram a Lei 8666 (que regula as licitações). Sem dúvida, houve um retrocesso. O país voltou 20 anos em dois, realmente.

Como o governo deveria ter agido?

O governo sucumbiu à pressão. Não poderia deixar que proibissem os demais trabalhadores de trabalhar. Não poderiam parar a rua. É uma combinação explosiva.

Que tipo de retrocesso estamos vivendo?

Começamos assistindo a um retrocesso imenso com a não votação da reforma da Previdência. Há grupos que não querem pagar imposto, não se reduz gasto público, parece uma marcha da insensatez.

Qual o impacto para as contas públicas?

Sem fazer nada, a situação fiscal do Brasil já piora, pela regra de indexação das despesas. Desde meados do ano passado, a agenda de reformas parou. O problema vai se agravando, com a adoção de soluções oportunistas de fôlego curto. Gasto obrigatório hoje já é maior que a receita. Vai cobrindo o déficit com receitas extraordinárias como a do Fundo Soberano e devoluções do BNDES (de recursos do Tesouro). Estamos tomando emprestado para pagar a folha de pagamentos. Tomamos uma série de medidas para aumentar esse rombo.

Quais medidas?

O perdão das dívidas dos produtores rurais com o Funrural deve custar cerca de R\$ 17 bilhões. Depois veio Refis (refinanciamento de dívidas da União), e, até agora, não se conseguiu fazer a reoneração da folha de pagamento. Essas medidas e o acordo dos caminhoneiros põem em risco a solvência das contas públicas. Acabou de vez a capacidade de recuperação da economia. Com a dívida crescendo, temos três caminhos: aumentar a carga tributária, termos mais inflação e, por último, o calote. Já estamos vendo isso acontecer nos estados. Não tem investimento em infraestrutura. Os serviços de saúde, educação e segurança vão piorando. E nem consegue pagar o salário em dia. O problema fiscal não é uma abstração, é um problema concreto.

Mas a sociedade parece estar apoiando.

Tem uma insatisfação com a carga tributária, que é natural, por ser elevada e mal distribuída. Para o nível de renda baixa do Brasil, não se pode pensar em aumentar a carga. Mas pode ser mais bem distribuída. Essa situação reflete a fragilidade política e a incompetência técnica do governo. Mas há uma insatisfação com o estado brasileiro que vai além. Paga-se muito imposto. As regras são um verdadeiro pesadelo para o cidadão. É um Estado grande, autoritário e ineficiente.

Mas a situação não exigia negociação?

Greve de caminhoneiros não é um evento tão raro assim na América Latina. Tem que negociar, sim, mas dar garantia para a população que grupos organizados não vão impedir quem queira trabalhar. Não permitir que hospitais fossem atingidos, negociar uma frota mínima em operação. Não se pode permitir que um grupo organizado chantageie o país. O governo não soube negociar o mínimo de ordem para a sociedade poder funcionar. A sociedade vê essa incapacidade política, e é ela que vai pagar mais pelo transporte. O governo tem que explicar para a sociedade que as contas vão ser pagas por ela. Voltamos a ter cartel. Com tabela de preços mínimos, o que não era praticado há anos, uma prática condenada pelo Cade há anos.

O governo vem cedendo em outras áreas também?

Sim. Primeiro foi o reajuste para os servidores públicos, são profissionais que estão no topo da pirâmide de renda, os mais bem pagos do país, que têm seus empregos garantidos. Nada foi dado para os milhões de desempregados e para os trabalhadores do setor privado que ganham bem menos. Com esse déficit da Previdência, como achar razoável que alguns setores da economia não paguem o imposto sobre a folha? São medidas que só beneficiam o andar de cima. Chegaremos a 2019 pior do que estamos. A sociedade não sabe que está pagando a conta. Estamos criando essa cultura oportunista de que é melhor tirar do outro, conseguir ter o que o outro não tem. O governo termina de maneira melancólica com a negociação com os caminhoneiros.

Novas exigências a cada hora

Globo - 29/05/2018

O GLOBO foi ontem às estradas para conversar com motoristas que ainda não desistiram da mobilização que atormenta os brasileiros há nove dias. Embora o governo já tenha atendido às reivindicações dos caminhoneiros, a cada hora o grupo apresenta novas demandas, incluindo mais descontos no preço do diesel, a renúncia do presidente Michel Temer e até uma intervenção militar no país.

No fim da tarde, em mais uma reunião com o governador de São Paulo, Márcio França (PSB), representantes dos caminhoneiros prometeram encerrar a paralisação em três horas se o governo federal publicar detalhes das propostas de domingo. Eles cobram do governo minúcias como a fixação do preço mínimo do frete para cada tipo de caminhão e a garantia de que o desconto do diesel vai usar como base o preço na bomba de 19 de maio.

Nas conversas nos bloqueios, fica claro que parte dos motoristas é influenciada por alertas sem fundamento que recebem via WhatsApp, tais como: “Se ficarmos na estrada até meia-noite, o Temer cai” ou “Pode haver um referendo para revogar o mandato”. Ontem, às margens da BR-116, cinco motoristas afirmaram que não sairiam do local até o atual governo cair.

A falta de informação é outra característica do movimento: não há um direcionamento claro sobre os rumos do protesto. Um caminhoneiro dizia ontem que só deixaria o local quando as medidas de Temer fossem publicadas no Diário Oficial, o que já tinha acontecido. Informado da publicação dos decretos, rebateu que, então, esperaria um papel com a confirmação. Outro motorista, de Chapecó (SC), disse depender de orientações superiores:

— Quando eu receber a mensagem do dono da empresa lá de Brasília, eu saio.

Em meio à desinformação, muitos motoristas admitiram não deixar a estrada porque seus patrões não mandam.

— O patrão não mandou ficar parado, mas também não mandou rodar — disse Leandro Rodrigo.

Durante todo o dia, entretanto, supervisores da transportadora Rodoviário Líder, dona de 450 caminhões, pediam que os motoristas voltassem a circular. Foi em vão. Nenhuma entrega foi feita nas rotas operadas pela empresa.

— Os motoristas, que são funcionários da empresa, dizem que estão sendo bloqueados e que não saem (para as ruas) por medo de agressão — contou Glauco Braz, superintendente da Líder, informando que o prejuízo da transportadora já passa de R\$ 2 milhões.

Em princípio, diz Braz, os donos da transportadora acreditavam que a greve duraria no máximo três dias.

Adriano Thiele, diretor de operações da JSL, uma das maiores transportadoras do país, com mais de cinco mil caminhões, disse que, desde o início da paralisação, a orientação dada aos motoristas contratados é que eles operem normalmente, mas que há preocupação com a carga.

— Os motoristas da frota e os agregados, desde o início das manifestações, têm sido orientados para continuar operando normalmente, de modo a cumprir contratos e compromissos. Mas sempre prezando pela segurança, da carga e dos próprios motoristas — disse.

Ao longo da semana, vários caminhoneiros parados na Régis Bittencourt relataram que funcionários de transportadoras, descaracterizados, entregavam doações de comida. Outros citaram o apoio de políticos locais, com doações, instalação de banheiros químicos e distribuição de bandeirinhas do Brasil e faixas a favor da intervenção militar.

Caminhoneiro há quatro anos, Edson, que não quis informar o sobrenome, afirmou que não gostaria que as Forças Armadas tomassem o poder, mas que não vê outra saída.

— O Brasil virou um país sem lei. Onde estão a CUT, a UGT por aqui? Eles não representam a gente, e é por isso que esse movimento está durando tanto, porque todo mundo concordou — disse.

Frota tenta ajudar

À tarde, o ator Alexandre Frota, filiado ao PSL de Jair Bolsonaro, esteve na BR-116 acompanhado de um advogado para formatar as propostas dos caminhoneiros e mandar para o governo. Após duas horas de reunião com porta-vozes dos grevistas, disse esperar que a crise acabe porque “o país está um caos”. Um dos líderes afirmou que eles fizeram outra pauta de reivindicações, mas não revelou quais eram os pedidos.

Em relação às propostas de Temer, foi taxativo:

— Não tem acordo!

Petrobras já perdeu 1/3 do valor de mercado **O Globo - 29/05/2018**

A Petrobras perdeu R\$ 126 bilhões em valor de mercado desde o começo da greve dos caminhoneiros, na semana passada, uma queda de 34,6% na cotação de suas ações. Segundo dados da Bloomberg, somente ontem, o tombo dos papéis foi de mais de 14%. Isso fez a estatal chegar ao fim do pregão valendo R\$ 242 bilhões, derrubando o principal índice da Bolsa, o Ibovespa. Para analistas, a Petrobras perde valor na mesma proporção que

aumenta o temor dos investidores de que a estatal volte a ser usada politicamente pelo governo.

As ações preferenciais (PNs, sem direito a voto) da Petrobras despencaram 14,59%, cotadas a R\$ 16,91, e as ordinárias (ONs, com direito a voto) recuaram 14,06%, a R\$ 19,79.

Durou pouco a volta da Petrobras ao posto de empresa mais valorizada na Bolsa. Isso havia acontecido no dia 10 de maio, pouco depois de a estatal divulgar um lucro de R\$ 6,9 bilhões no primeiro trimestre deste ano, o melhor resultado em cinco anos. Na véspera do início da paralisação, a estatal era avaliada em torno de R\$ 370 bilhões. De lá para cá, só perdeu valor e voltou a ficar atrás de Ambev, Itaú Unibanco e Vale.

— A paralisação dos caminhoneiros foi deletéria para a Bolsa, mas, principalmente, para a Petrobras. Isso é reflexo do temor de a estatal ser usada para corrigir problemas do país. A empresa não tem condição financeira para isso — diz Alexandre Wolwacz, diretor da Escola de Investimentos L & S.

Ontem, a Petrobras confirmou que manterá por 60 dias a redução de R\$ 0,46 no preço do óleo diesel acertada pelo governo com representantes de caminhoneiros. Após esse prazo, o reajuste será mensal. Em comunicado, a petroleira ressaltou que “não subsidiará o preço do diesel e não incorrerá em prejuízo, uma vez que será ressarcida pela União, em modalidade ainda a ser definida”.

De qualquer forma, o mercado não gostou da mudança na política de preços que havia sido adotada no ano passado, vista de forma positiva pelos investidores, na qual os reajustes de preços dos combustíveis poderiam ser até diários, de acordo com o comportamento do dólar e do preço do petróleo no mercado internacional. Ontem, a Petrobras anunciou o quinto corte consecutivo no preço da gasolina nas distribuidoras. A partir de hoje, o litro cai de R\$ 2,0096 para R\$ 1,9526, ante os R\$ 2,0096, em vigor nesta segunda.

Além disso, observa Wolwacz, investidores temem a saída do presidente da Petrobras, Pedro Parente, visto como principal responsável pela recuperação dos números da estatal nos últimos meses.

Em Brasília, o ministro da Casa Civil, Eliseu Padilha, negou que a troca de comando na estatal esteja em discussão no governo. Ele disse que o governo não analisa a demissão de Parente, a quem classificou como gestor “eficaz e eficiente”.

— Não podemos analisar qualquer pressão para a demissão de Pedro Parente. Para nós, ele é gestor eficaz e eficiente. Não está na pauta sequer analisar a possibilidade de Pedro Parente deixar de ser presidente da Petrobras — disse Padilha.

Parente manda carta a funcionários

Além da greve dos caminhoneiros, petroleiros anunciaram uma paralisação de 72 horas a partir de amanhã contra ações de Parente, como a política de preços de combustíveis e a venda de ativos, como participações em refinarias. Também está na pauta dos sindicalistas a saída do executivo. Segundo Padilha, o governo considera medidas judiciais para barrar a greve, enquanto Parente negocia com os funcionários da Petrobras.

O presidente da estatal enviou ontem uma carta aos petroleiros pedindo reflexão sobre o atual momento de crise: “como a Petrobras e a sua força de trabalho podem melhor ajudar o Brasil neste momento? Não acreditamos que seja com paralisações e com pressões para redução de nossos preços”, diz um trecho da mensagem, que defende a política de reajustes que adotou. “Preços desconectados da realidade do mercado significam que alguém está pagando a conta, e as leis do país estabelecem que não é a Petrobras.”

Ainda na carta, Parente aponta outros culpados pela alta dos combustíveis, fazendo referência indireta à carga tributária: “culpar a Petrobras pelos preços considerados altos nas bombas é ignorar a existência de outros atores, responsáveis por dois terços do preço da gasolina e metade do preço do diesel. Eles também precisam colaborar com a solução”.

Adriano Pires, do Centro Brasileiro de Infra Estrutura, avalia que a nova política de preços deve dificultar ainda o plano da Petrobras de vender participações de 60% em quatro refinarias:

— Isso cria uma instabilidade regulatória e insegurança jurídica muito grande. Nada garante que o governo vai fazer esses pagamentos mensais para a Petrobras. É uma “conta-diesel” que está sendo criada, como no passado existia a “conta-petróleo”. É fácil criar, difícil é executar.

Dirigente denuncia infiltração

Correio Braziliense - 29/05/2018

O acordo assinado pela Associação Brasileira dos Caminhoneiros (Abcam) e o governo federal, no domingo, não encerrou totalmente as paralisações, e o brasileiro pode esperar mais uma semana de incertezas. O presidente da Abcam, José da Fonseca Lopes, garante que não são os caminhoneiros oficiais que continuam com o movimento, mas um “grupo intervencionista”. “São pessoas que estão infiltradas no movimento. É um grupo que quer derrubar o governo. Estão usando o caminhoneiro como bode expiatório. São radicais que não usam a força, mas amedrontam”, afirmou.

Segundo Lopes, o governo foi alertado no último domingo sobre a dificuldade de debelar o movimento. A Polícia Federal está ajudando na identificação dos infiltrados. Outra dificuldade é a descentralização das lideranças, que se dividem entre associações, sindicatos e cooperativas estaduais. A Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos (CNTA) e o Sindicato

Interestadual dos Caminhoneiros Autônomos, que nem sequer participou das negociações, não consideram o movimento como debelado.

Até o fim do ano, a situação deve voltar a ser debatida. É que a categoria quer que o governo encontre meios para que a redução do valor do óleo diesel seja permanente. “As medidas estancam a sangria, mas o problema precisa de ações de longo prazo. Até o governo admite isso”, disse um sindicalista que pediu para não ser identificado.

Apesar do pedido da Abcam, que representa 700 mil dos 2 milhões de caminhoneiros, para que os profissionais encerrem a greve, ainda há bloqueios em pelo menos oito estados, segundo a Polícia Rodoviária Federal (PRF). Goiás, São Paulo, Rio de Janeiro, Paraná, Minas Gerais, Santa Catarina, Pernambuco e Bahia ainda têm pontos de interrupção no tráfego e caminhões parados. O Sindicato dos Transportadores Autônomos de Carga (Sinditac) também recomendou aos caminhoneiros que liberem as estradas.

A União Nacional dos Caminhoneiros (Unicam) pediu aos filiados, porém, que a greve continue até o preço do diesel abaixar nas bombas, um modo de pressionar donos de postos de combustíveis a baixar os preços. Além da redução do valor do diesel, o Sindicato Interestadual dos Caminhoneiros Autônomos quer o limite de pontuação da carteira, em casos de infração de trânsito, aumente de 50 para 100 pontos, a redução do preço do botijão de gás para R\$ 60, o cancelamento de multas da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e a criação de uma tabela de frete. Eles dizem que continuarão a reivindicar estes pontos com o governo e não descartam a mobilização dos profissionais.

O Sindicato Nacional dos Caminhoneiros (Sinaceg) considerou que as medidas anunciadas pelo governo atendem às reivindicações dos caminhoneiros. “Esperamos que a normalidade seja restabelecida nas rodovias brasileiras”, destacou a entidade, em comunicado. “Não temos conhecimento da participação de nossos associados em piquetes ou obstruções nas estradas.”

A Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) ressaltou que espera uma rápida normalização do tráfego de ônibus nas cidades.

Mais imposto para subsidiar o diesel

Correio Braziliense - 29/05/2018

O contribuinte brasileiro, o principal afetado pela greve dos caminhoneiros, poderá desembolsar mais de R\$ 13,5 bilhões, ainda neste ano, para bancar o acordo proposto pelo governo federal para redução do preço do óleo diesel. Por conta da quantia expressiva e do quadro alarmante das contas públicas, a equipe econômica do Executivo deve anunciar medidas para aumentar a arrecadação, com a possibilidade de aumentar impostos.

Se de um lado os caminhoneiros serão beneficiados com as medidas anunciadas no último domingo, de outro a população poderá arcar com mais

tributos para compensar as perdas nos cofres da União. O ministro da Fazenda, Eduardo Guardia, declarou, ontem, que o Executivo vai adotar medidas que aumentem a arrecadação. Isso porque as propostas de diminuir o PIS e a Cofins e de eliminar a incidência da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (Cide) sobre o diesel derrubarão as receitas do governo em R\$ 4 bilhões no ano. A redução das alíquotas permitirá que o combustível fique R\$ 0,16 mais barato por litro.

“Nos termos da lei, nós não podemos fazer redução de impostos ao longo do exercício sem a adequada compensação financeira. Para reduzir imposto, ou eu crio algum imposto, ou aumento a alíquota de outro imposto ou mudo a base de tributação”, disse o ministro da Fazenda. Eduardo Guardia não quis revelar, porém, quais serão as medidas para compensar os ganhos do governo. Uma das alternativas é diminuir o valor do Reintegra, que é o dinheiro devolvido do Tesouro Nacional aos exportadores por impostos pagos nas vendas ao exterior.

O Palácio do Planalto pretende usar recursos vindos da aprovação do projeto de lei da reoneração da folha de pagamento das empresas. Estimativas da área econômica calculam que a medida trará R\$ 3 bilhões em 12 meses aos cofres públicos, mas ainda não há a conta do quanto será somado em 2018. “Fica evidente que isso não cobre a conta. Não será suficiente para suprir os R\$ 4 bilhões, mas vai ajudar. A aprovação do projeto é uma condição necessária, mas não determinante”, ressaltou Guardia.

Além disso, o Executivo vai desembolsar mais R\$ 9,5 bilhões para subsidiar o setor de petróleo para manter o diesel R\$ 0,30 por litro mais barato, permitindo que o combustível fique com o preço R\$ 0,46 menor, no total. Na prática, a Petrobras e os importadores do produto receberão recursos do governo para possibilitar a venda por valores abaixo dos parâmetros dos mercados internacionais sem prejuízos.

Segundo Guardia, para a redução ocorrer, será necessária a utilização de R\$ 5,7 bilhões de uma “margem fiscal” das contas. O Executivo também vai cortar R\$ 3,8 bilhões em despesas não obrigatórias (discricionárias), mas a equipe econômica ainda não as detalhou. O ministro garantiu que a meta fiscal, que é a de um déficit de até R\$ 159 bilhões em 2018, não será comprometida.

Com o subsídio, a Petrobras adotará uma nova política de preços, com reajustes mensais. Nos primeiros 60 dias, o valor do diesel nas refinarias ficará congelado. A empresa estatal vai calcular o prejuízo que tiver por conta da diferença do preço frente ao mercado internacional e repassar ao Tesouro Nacional, que ficará encarregado de efetuar os pagamentos.

Contrário às medidas que subsidiarão o diesel para os caminhoneiros, o ministro da Fazenda perdeu a queda de braços com a paralisação. Ontem, Guardia ressaltou que foi preciso adotar as medidas diante da “gravidade das ocorrências”.

Arrecadação em alta

A arrecadação do governo federal atingiu R\$ 130,806 bilhões em abril, o que representa alta real de 8,27% em relação ao mesmo mês de 2017. Segundo a Receita Federal, esse é o melhor resultado desde 2014. Os ganhos com o Programa Especial de Regularização Tributária (Pert), mais conhecido como Refis, rendeu R\$ 1,079 bilhão. Além disso, a tributação do PIS e da Cofins sobre todos os combustíveis permitiu receita de R\$ 2,597 bilhões ao governo federal em abril. O relatório da Receita apontou que o crescimento dos principais indicadores macroeconômicos explica a melhora da arrecadação, “especialmente relacionados com o consumo, produção industrial e importação tributáveis”. O chefe do centro de estudos tributários e aduaneiros da Receita, Claudemir Malaquias, disse que, mesmo com os fatores não recorrentes, como Refis e alta do PIS-Cofins, a arrecadação teria subido 4,27% no mês.

Inflação mais alta e PIB menor **Correio Braziliense - 29/05/2018**

A greve dos caminhoneiros elevará preços de produtos e serviços, além de prejudicar a recuperação da economia. Dados do Boletim Focus, divulgados ontem pelo Banco Central (BC) apontam que a mediana das expectativas do mercado para a elevação do Produto Interno Bruto (PIB) neste ano caiu de 2,5% para 2,37%. Além disso, analistas não descartam uma retração do nível de atividade no segundo trimestre.

Na avaliação da economista-chefe da Rosenberg Associados, Thaís Marzola Zara, o impacto sobre o PIB do segundo trimestre deve ser relevante e terá reflexos negativos sobre o nível de confiança dos agentes econômicos, que se mostrava moderado. “O PIB do primeiro trimestre deve ser divulgado nesta semana mostrando recuperação mais lenta. Por isso, é possível que as perspectivas para a atividade sejam revistas ainda mais para baixo, a exemplo do que já começou a ocorrer no Focus”, destacou.

O diretor de Pesquisas e Estudos Econômicos do Bradesco, Fernando Honorato Barbosa, ressaltou que os impactos sobre a inflação também serão grandes. Ele lembrou que a fixação da bandeira tarifária vermelha no patamar 2 em junho, definida na semana passada pela Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) também pressionará o custo de vida. Com isso, haverá um acréscimo de R\$ 5,00 na conta de luz, a cada 100 kWh consumidos. “Com isso, mantemos nosso cenário de aceleração na margem dos preços de energia em junho, compatível com nossa projeção de alta do IPCA de 0,52% no mês”, disse.

Nas contas do economista-chefe do Banco Fibra, Cristiano Oliveira, as projeções que apontavam para um crescimento de 0,5% a 1% do PIB no segundo trimestre mudaram com a paralisação dos caminhoneiros. Agora, indicam até retração. “Várias entidades já informaram que terão prejuízos, e a

regularização dos estoques e da produção demorará algumas semanas. Um terço do trimestre pode ser perdido por conta da greve”, destacou.

Desabastecimento continua

Correio Braziliense - 29/05/2018

Apesar da leve retomada no abastecimento de produtos durante o fim de semana, os supermercados ainda registram falta de alguns itens. Segundo levantamento realizado pelo Correio, hortifrútiis, como banana e mamão, são raramente encontrados nas gôndolas dos estabelecimentos. Derivados de frango, como ovos, peito e coxa e sobrecoxa também estão em falta nos mercados da capital. Ontem, a Ceasa-DF recebeu apenas 35% da quantidade que costuma no primeiro dia útil de cada semana. O desabastecimento afeta principalmente frutas, como laranja, banana, melancia, pera e maçã.

A situação vivida na capital se estende à maioria dos estados. Até a tarde de ontem, a Ceagesp, em São Paulo, havia comercializado apenas 10% do volume normal. Na Ceasa, do Rio, dos 400 caminhões que chegam diariamente para o abastecimento, apenas 37 descarregaram. Os estabelecimentos que ainda possuem mercadoria estão utilizando os estoques para levar vantagem nos preços dos produtos. O tomate está custando cerca de R\$ 7,49, no DF, na semana anterior o item podia ser achado por menos de R\$ 4. Já a batata que era adquirida por R\$ 2,49, ontem era vendida por até R\$ 7,99.

Mesmo que a greve acabe, a retomada da normalidade será lenta. Pelos cálculos da Associação Brasileira de Supermercados (Abras), encerrada a greve, demorará entre cinco a 10 dias para que os estoques sejam refeitos. De acordo com o representante do setor, muitos estabelecimentos estão próximos da metade de seus estoques. E os itens que mais têm sofrido com a falta de abastecimento são os hortifrutigranjeiros, proteínas, laticínios e derivados. A instituição afirmou que está orientando suas 27 associações estaduais que evitem a prática abusiva de preços.

As perdas em importantes setores, como a cadeia produtiva da pecuária de corte, poderão impedir que os produtos voltem com rapidez às prateleiras. Nos oito dias de greve, a Associação Brasileira das Indústrias Exportadoras de Carnes (Abiec) calcula que o setor deixou de movimentar entre R\$ 8 bilhões e R\$ 10 bilhões.

Segundo a entidade, das 109 unidades de produção, 107 estão paradas e duas operam com 50% da capacidade. Há 3.750 caminhões parados nas estradas com produtos prestes a vencerem. No segmento de frangos e suínos, o prejuízo acumulado é de R\$ 3 bilhões, diz a Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA). Há risco de morte de 1 bilhão de aves e de 20 milhões de suínos. As perdas da cadeia do leite chegam a R\$ 1 bilhão, segundo a Associação Brasileira de Laticínios. A cifra inclui 300 milhões de litros de leite descartados.

O descarte de ovos fecundados e de pintinhos de um dia virou rotina nas granjas, depois que a greve interrompeu o abastecimento de ração. O Grupo Alvorada, que fornece matrizes de aves de corte para 70 frigoríficos, eliminou 1 milhão de pintinhos desde o começo da greve e teve um prejuízo de R\$ 4 milhões. Na Zanchetta Alimentos, cerca de 400 mil ovos fecundados foram descartados. O plantel está avaliado em R\$ 50 milhões.

Juros do cartão de crédito superam 330% **Correio Braziliense - 29/05/2018**

Os juros médios cobrados por instituições financeiras caíram de março para abril, segundo dados do Banco Central. A taxa do rotativo do cartão de crédito caiu 2,9 pontos percentuais, passando de 334,5% em março para 331,6% ao ano no mês passado. Já a do cheque especial, recuou de 324,7% ao ano para 321% no mesmo período.

O recuo da taxa do rotativo ocorre sob as novas regras de migração da modalidade, que começaram em abril do ano passado. O juro do rotativo é a taxa mais elevada do segmento de cartão de crédito e também a mais alta entre todas as avaliadas pelo BC. Dentro desta rubrica, a taxa do rotativo regular passou de 243,5% para 238,7% ao ano de março para abril. Nesse caso, são consideradas as operações com cartão rotativo em que houve o pagamento mínimo da fatura.

Já os juros da modalidade rotativo não regular passou de 397,6% para 396,9% ao ano. O rotativo não regular inclui as operações nas quais o pagamento mínimo da fatura não foi realizado. No caso do parcelado, ainda dentro de cartão de crédito, o juro passou de 168,2% para 169,3% ao ano. Considerando o juro total do cartão de crédito, que leva em conta operações do rotativo e do parcelado, a taxa passou de 74,0% para 73,7% de março para abril. Em abril de 2017, começou a valer a nova regra que obriga os bancos a transferir, após um mês, a dívida do rotativo do cartão de crédito para o parcelado, a juros mais baixos.

Média

A taxa média de juros no crédito livre caiu de 41,4% ao ano em março para 41% ao ano em abril. Em abril de 2017, essa taxa estava em 48,9% ao ano. Para pessoa física, a taxa média de juros no crédito livre passou de 57,2% para 56,8% ao ano de março para abril, enquanto para pessoa jurídica foi de 21,2% para 20,8% ao ano. No crédito pessoal, a taxa passou de 46,7% para 46,5% ao ano.

No início de abril, a Federação Brasileira de Bancos (Febraban) anunciou que os bancos vão oferecer a partir de julho um parcelamento para dívidas no cheque especial. A opção valerá para débitos superiores a R\$ 200. A expectativa da entidade é de que essa migração do cheque especial para linhas mais baratas acelere a tendência de queda do juro cobrado ao consumidor.

Petrobras perde R\$ 118 bilhões

Correio Braziliense - 29/05/2018

Com a continuidade da greve dos caminhoneiros, apesar de o governo ter cedido em todos os pontos exigidos pelos manifestantes, as ações da Petrobras mantiveram a tendência de queda registrada desde o início dos protestos. Ontem, o papel preferencial da estatal (PN, sem voto) caiu 14,60% e a ordinária (ON, com voto), 14,07%, as maiores quedas do Índice Bovespa. No acumulado dos últimos sete dias, os papéis tiveram recuo de 31,34%.

Além das dificuldades naturais, representadas pelas perdas com a redução nos preços do diesel, estopim das manifestações em todo o país, o mercado agora teme que o presidente da empresa, Pedro Parente, não resista à crise e deixe a empresa. No mercado, é consenso que uma possível saída de Parente apenas agravaria a situação, trazendo mais incertezas e instabilidade para a petrolífera.

Responsável pela condução do processo de reestruturação e fortalecimento da empresa em termos de controles internos, governança e eficiência, Parente está ameaçado de deixar o cargo graças às mudanças na política dos reajustes dos preços dos combustíveis que o governo teve que fazer para atender às reivindicações dos caminhoneiros.

Em dois anos à frente da Petrobras, Parente mudou a política de preços de combustível, com os reajustes baseados na cotação internacional do petróleo, blindou a empresa de interferências estatais e voltou a avaliar projetos com base em seu potencial de retorno.

Neste período, a Petrobras triplicou o valor de mercado: cotada em R\$ 388,8 bilhões, voltou ao topo do ranking das maiores companhias do país. Parente viveu um período de relativa tranquilidade, até o início da greve dos caminhoneiros na segunda-feira passada, quando sua política de preços foi colocada em xeque.

Com o aumento dos rumores de queda de Parente, a Petrobras se apressou em negar os boatos, ressaltando, por meio de nota, que o “presidente da companhia... não tem intenção de deixar o posto”. O comunicado emitido pela petroleira ocorreu em meio ao calor dos protestos de caminhoneiros e pressões para que a empresa reduzisse o valor do combustível.

Outro ponto que pesa contra a Petrobras é a desconfiança dos investidores de que o governo, apesar da promessa de que pagará a petroleira pelos prejuízos com o congelamento do valor do diesel por 60 dias, não tenha dinheiro para honrar com a promessa feita pelo Planalto.

Os investidores consideram que a Petrobras ficou desprotegida com o início da paralisação, em 21 de maio. Desde então, a estatal registrou perdas de R\$ 118

bilhões no valor de mercado, retornando à quarta posição na lista das maiores empresas listadas na Bolsa.

Entidades empresariais se mobilizam para impedir reoneração da folha

DCI - 29/05/2018

Entidades empresariais estão empenhadas em fazer gestões em Brasília para evitar a sanção presidencial ao projeto de reoneração da folha de pagamento de pelo menos 28 dos 56 segmentos empresariais beneficiados pela política, que entrou em vigor em 2011.

Ontem (28), o presidente da Câmara, Eunício Oliveira (MDB-CE), fechou acordo com os líderes para votar seis medidas provisórias em bloco e, em seguida, o projeto de reoneração. O projeto de lei que trata do assunto já foi aprovado, quarta-feira passada (24) na Câmara, com a inclusão de “zerar” a alíquota do PIS/Cofins do óleo diesel.

“Temos que liberar a pauta para ficar a disposição do Brasil”, afirmou Eunício, referindo-se à aprovação de urgência e votação do projeto. Até o fechamento desta edição, a matéria não havia sido votada. Segundo as entidades, se aprovada, a medida vai gerar desemprego e reduzir investimentos e não vai servir para bancar a redução do preço do óleo diesel. Pelo texto aprovado, de autoria do deputado Orlando Silva (PCdoB-SP), todos os setores serão reonerados em 2021.

A reação dos empresários é animada também pelo levantamento preliminar feito pela consultoria legislativa da Câmara sobre o tema. Mostra que 32 setores voltarão a pagar contribuição patronal à Previdência Social mais cara, caso o projeto de reoneração vire lei, aumento devido à diferenças de nomenclaturas entre o projeto e a Receita Federal.

Para reforçar os argumentos dos contestadores, o próprio ministro da Fazenda, Eduardo Guardia, admitiu ontem (28) que a reoneração, com previsão de gerar R\$ 3 bilhões em 12 meses, não bancará o custo da perda de receita para reduzir o valor do óleo diesel. Guardia previu gastos de R\$ 4 bilhões.

Fechamento de hotéis Reforma tributária Ameaça

De acordo com presidente da Federação Brasileira de Hospedagem e Alimentação (FBHA), Alexandre Sampaio, a política de reoneração pode provocar cerca de 20 mil demissões, inicialmente, no setor hoteleiro. “E isso só em hotéis urbanos”, afirmou ao DCI. “Nós somos um setor que emprega por excelência. A hotelaria passa por uma situação muito difícil, pela queda do poder aquisitivo, pela diminuição da atividade econômica e pela concorrência predatória, com serviços pela internet O que deixa uma situação de faturamento muito baixa”, acrescentou.

Caso haja a sanção presidencial da reoneração da folha de pagamento, a situação da hotelaria nacional, que ensaia uma recuperação, pode piorar ainda mais. Muitos hotéis, segundo Sampaio, podem fechar se o projeto de lei seguir em frente. “A reoneração de alguns setores e desoneração de outros foi colocada como trégua aos protestos dos caminhoneiros. E isso é muito grave.”

O presidente da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp), Paulo Skaf, chamou de “equivoco” a proposta. Para Skaf, a reoneração da folha de pagamento “reduzirá a competitividade e aumentará o custo da mão de obra de setores importantes na geração de emprego, tais como têxtil, confecção, máquinas e equipamentos, mobiliário, calçados e outros ligados à indústria, prejudicando os já frágeis crescimentos da atividade econômica e do emprego”.

Criada na primeira gestão da ex-presidente Dilma Roussef, com a meta de aumentar a geração de emprego, da alíquota de 20% sobre a folha pagamento, as empresas beneficiadas passaram a pagar de 2% a 4,5% sobre a receita bruta.

Para o senador Armando Monteiro (PTB-PE), ex-presidente da Confederação Nacional da Indústria (CNI), os parlamentares precisam consultar a sociedade. “O Congresso não pode agir de forma demagógica nessa hora. Temos que agir de forma responsável”, afirmou Monteiro. E aconselhou: “A população precisa ser ouvida. O que é mais importante, manter o benefício da desoneração em setores da economia ou reduzir tributos sobre combustíveis?”, questionou. Na avaliação dele, a reoneração terá efeitos ainda não mensuráveis para os segmentos que serão atingidos, o que irá exigir uma reforma tributária.

“Se quisermos criar uma sociedade dinâmica e mais justa precisamos criar um novo regime fiscal. É muito complicado falar em reoneração em um País onde o setor produtivo já está tão asfiziado, devido à carga tributária alta”, acrescentou. Ameaça

Na avaliação de Gilberto Amaral, especialista em tributação e presidente do Instituto Brasileiro de Planejamento Tributário (IBPT), o governo está numa encruzilhada em busca de solução, ao apontar para o aumento de tributo mesmo diante da elevada carga tributária que já existe no País. “O governo não tem tempo, viabilidade técnica nem credibilidade para a aprovação de novos imposto ou aumento de imposto, como é o caso da reoneração”, disse o presidente do IBPT.

Na avaliação de Amaral, o governo será obrigado a fazer contingenciamento, ou seja, terá que fazer cortes orçamentários. “Até o final do ano, a população vai sentir esse impacto, o que vai acabar atingindo os serviços básicos da população, como saúde, educação e segurança”, previu.

Confiança de serviços já cambaleava antes da greve e agora tende a piorar

DCI - 29/05/2018

O humor do empresário de serviços já apresentava sinais de deterioração antes mesmo da paralisação dos caminhoneiros, que afetou o abastecimento do País. Em maio, a confiança do setor recuou pelo terceiro mês consecutivo, repetindo movimento que não ocorria desde o último trimestre de 2016.

Realizada pelo Instituto Brasileiro de Economia da Fundação Getúlio Vargas (FGV/Ibre), a sondagem de serviços referente ao mês de maio não chegou a capturar os efeitos gerados pela greve do transporte rodoviário, iniciada no último dia 20.

Ainda assim, o indicador registrou retração de 2,4 pontos em maio – para 88,8 pontos em escala onde resultados menores que 100 indicam pessimismo – frente abril, no maior recuo do ano. “A confiança recuar três meses consecutivos não acontecia desde outubro/dezembro de 2016”, afirmou o consultor da FGV/Ibre, Silvio Sales.

De acordo com Sales, a confirmação do pessimismo em serviços foi fruto de “calibragem de expectativas” gerada por dois fatores: a frustração com a retomada da economia em ritmo aquém do esperado e a indefinição do cenário político no segundo semestre.

“A combinação desses dois fatores fez com que a confiança caísse. Agora, os fatos novos jogam mais elementos de incerteza”, avaliou o consultor, adicionando que a greve “terá um efeito potencial grande nos resultados dos próximos meses.”

Economista-chefe da Federação do Comércio de Bens e Serviços do Rio Grande do Sul (Fecomércio-RS), Patrícia Palermo também prevê “um efeito muito forte” sobre os números do setor por conta da paralisação – que está afetando o abastecimento de combustíveis de maneira significativa. “Pensando na hotelaria, quantas pessoas não estão cancelando viagens de final de semana em plena véspera do Dia dos Namorados?”, questionou.

“Na educação, inúmeras universidades e escolas estão cancelando aulas. Como elas serão recuperadas?”, prosseguiu Palermo. “Já na saúde, diversos hospitais estão cancelando cirurgias eletivas e consultas. Além disso, se o cliente está poupando gasolina, uma série de outros serviços – como as lavanderias – começam a parar.”

Efeito cascata

Dessa forma, os economistas consultados pelo DCI não descartam possibilidade do segundo trimestre ficar atrás do primeiro em termos de serviços prestados. “Já há sondagens de dois terços do segundo trimestre, e

os resultados não são positivos, com uma migração de otimismo para cautela”, afirmou Sales.

Antes da queda de 2,4 pontos em maio, a confiança em serviços havia recuado 0,2 pontos em abril. Já em março, o indicador caíra 1,7 pontos, interrompendo sequência positiva do primeiro bimestre.

Os resultados da sondagem do setor devem refletir na demanda por serviços prestados medida pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) no âmbito da Pesquisa Mensal de Serviços (PMS).

Da FGV/Ibre, Sales lembrou que “diferentemente da indústria [que registrou alta de 3,1% na produção durante o primeiro trimestre] e do comércio [alta de 3,8% no volume de vendas], o setor de serviços “não registrou taxas interanuais positivas” entre janeiro e março.

No primeiro trimestre, as prestadoras de serviços acompanhadas pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística indicaram queda de 1,5% na demanda ante em relação ao mesmo período de 2017.

O movimento foi disseminado tanto entre os serviços prestados às famílias (queda de 2,4% no volume prestado em três meses) quanto nos profissionais e administrativos (-2,6%), sendo ainda mais forte no setor de informação e comunicação (-3,7%).

No caso das prestadoras dos serviços de telecomunicações, a entidade que representa o setor afirmou que está “com seus estoques de combustível praticamente zerados e que, se não forem tomadas medidas emergenciais, os serviços de manutenção e reparo não poderão ser realizados”, conforme nota publicada na noite de domingo (27).

Já as empresas de transportes e serviços auxiliares, por sua vez, formam o único setor que registrou alta (de 1,2%) interanual no volume de serviços prestados durante o primeiro trimestre, acompanhada por avanço de 4,9% no faturamento no mesmo período. Se considerado apenas o transporte terrestre, o salto no volume de serviços foi de 1,6%, enquanto a receita evoluiu 5,7% no trimestre frente há um ano.

Governo cortará R\$ 3,8 bi do orçamento para subsidiar diesel

DCI - 29/05/2018

O governo federal terá que cortar R\$ 3,8 bilhões do orçamento de 2018 para ajudar a custear o subsídio do diesel. Ao todo, o impacto da greve dos caminhoneiros nas contas públicas será de R\$ 9,5 bilhões.

“Com isso, conseguimos assegurar de maneira clara e transparente os R\$ 5,7 bilhões, mas faltam R\$ 3,8 bilhões, que serão obtidos mediante corte de dotações orçamentárias já estabelecidas. Essas dotações têm uma margem de R\$ 9,1 bilhões, cujo limite ainda não foi utilizado. Então, dessa margem, teremos que subtrair R\$ 3,8 bilhões para bancar essa subvenção econômica”, disse ontem, o ministro da Fazenda, Eduardo Guardia.

Questionado diversas vezes, o ministro disse que ainda não é possível dizer quais são essas despesas cujas dotações serão canceladas para fazer frente ao programa de subvenção.

Ele explicou que o programa vai custar até R\$ 9,5 bilhões até o fim deste ano. “Do ponto de vista da meta fiscal, tudo está compensado. A parcela de redução de impostos é neutra, pois virá de outras fontes de arrecadação”, disse ele.

“Para os R\$ 9,5 bilhões, vamos usar a margem e cortar despesas. Pode-se discutir se se gosta ou não de programas de subvenção. Mas, do ponto de vista fiscal, não há risco para a meta”, acrescentou.

O ministro disse ainda que o programa de subvenção é uma despesa extraordinária, ou seja, não está sujeita ao teto de gastos. “A emenda do teto já dizia que, se houvesse algo imprevisto, temporário e pontual, não seria considerado para o teto. O programa afeta o primário e será compensado, mas os R\$ 9,5 bilhões não estão dentro do teto e estão absolutamente de acordo com a emenda do teto”, considera.

Ainda de acordo com Guardia, embora o programa seja um subsídio, ele será instituído de maneira transparente e será refletido no Orçamento Geral da União. “Todos saberão quanto isso custa”, afirmou.

Ele reiterou que todas as medidas relacionadas ao programa de subvenção ao diesel serão adequadas sob o ponto de vista fiscal e da emenda que institui o teto de gastos. A perda de arrecadação federal, com a redução de R\$ 0,16 centavos de PIS/Cofins e da Cide, será compensada com a aprovação do projeto de reoneração da folha de pagamentos.

Os outros R\$ 0,30 serão concedidos por meio do programa temporário de subvenção do preço do diesel, que atenderá Petrobras, importadores e outros fornecedores. Os importadores são responsáveis por 25% do consumo interno.

Mais impostos

O governo estabelecerá um Imposto de Importação sobre o diesel que será pago pelos importadores no momento em que o preço no mercado internacional cair. O Imposto de Importação será “ad rem”, ou seja, um valor fixo por litro. Esse valor será calculado diariamente e corresponderá à diferença do preço do combustível no mercado interno e no internacional. “Sem essa proteção, poderia trazer problemas para a própria Petrobras”, completou Guardia.

União pagará conta da Petrobras

DCI - 29/05/2018

A Petrobras informou ao mercado nesta segunda-feira (28) que não subsidiará o preço do diesel e será ressarcida pela União devido à redução de R\$ 0,46 por litro anunciada no domingo pelo Planalto.

Conforme fato relevante da estatal, a forma como o governo fará o reembolso ainda precisa ser definida, mas não haverá prejuízo para a companhia. De acordo com o documento, a diminuição no preço do diesel “será alcançada por meio de redução da carga tributária e da subvenção a ser paga pela União.”

Foi confirmado que o corte inicial será mantido por 60 dias e que, depois deste prazo, os ajustes do preço do diesel se tornarão mensais, e não diários como vinha sendo praticado pela estatal.

A Petrobras já havia reduzido em R\$ 0,23 por litro o valor médio do óleo diesel rodoviário comercializado em suas refinarias a partir do dia 24 de maio, medida que tinha prazo de 15 dias, até 7 de junho, para vigorar. Terminado este prazo, será aplicado o novo programa de apoio do governo. Na ocasião do primeiro corte, a petroleira destacou que sofreria uma queda de receita da ordem de R\$ 350 milhões.

Segundo as agências de notícias, a diretoria da Petrobras também enviou carta a seus funcionários pedindo para que reconsiderem a greve programada pelos petroleiros para esta quarta-feira (30). “Como a Petrobras e a sua força de trabalho podem melhor ajudar o Brasil neste momento? Não acreditamos que seja com paralisações e com pressões para redução de nossos preços”, teria dito a diretoria da empresa.

A Federação Única dos Petroleiros (FUP) deve paralisar as atividades por 72 horas como advertência, ao passo que a Federação Nacional dos Petroleiros (FNP) indica que entrará em greve por tempo indeterminado. As duas entidades sindicais reivindicam a redução dos preços dos combustíveis e a saída do presidente da empresa, Pedro Parente.

As notícias trouxeram preocupação aos investidores. As ações ordinárias da Petrobras fecharam em forte queda de 14,1%, cotadas a R\$ 19,79, ao passo que as preferenciais recuaram 14,6%, a R\$ 16,91.

Clima empresarial cai com incerteza política e a crise dos combustíveis

DCI - 29/05/2018

O Índice de Clima Empresarial caiu de 6,1 pontos em abril para 4,9 pontos este mês, de acordo com pesquisa realizada pelo Grupo de Líderes Empresariais (LIDE) e pela Fundação Getúlio Vargas (FGV).

O levantamento foi realizado ontem com executivos de diversos setores que estavam presentes em um almoço-debate com o presidente do Banco Central (BC), Ilan Goldfajn. Quando questionados sobre a situação atual dos seus negócios, 17% dos empresários responderam que ela está pior do que em março, mês no qual apenas 3% consideravam o cenário negativo. Já outros 53% dos executivos afirmaram que o seu negócio está melhor do que há dois meses atrás. Em março, essa porcentagem era maior, ao marcar 60%.

As expectativas para a geração de emprego são mais negativas. Enquanto em março, 48% das empresas pretendiam contratar, ontem, somente 30% delas indicaram criação de novos postos. O cenário político (63%) foi apontado como o principal fator que está impedindo as companhias de crescerem.

“Nós já prevíamos que este ano seria de indefinições políticas, por ser um ano de eleições. No entanto, o ambiente tem se mostrado especialmente conturbado, já que não sabemos os rumos [políticos e econômicos] que o País irá tomar [no próximo ano]. E essa situação atual dos combustíveis agravou ainda mais o cenário de incertezas”, disse a presidente da UBS no Brasil, Sylvia Coutinho, ao comentar os dados da pesquisa do LIDE e da FGV.

Ontem, analistas de mercado chegaram a reduzir de 2,50% para 2,37% a perspectiva de expansão para o Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro em 2018. Na avaliação da presidente da UBS, a greve dos caminhoneiros pela redução dos preços dos combustíveis “pode ter impactado um pouco” essas projeções. O relatório foi fechado na última sexta-feira (25). “Eventos como esses acabam gerando incertezas”, pontua Sylvia Coutinho. Ela pondera, no entanto, que a perspectiva para os investimentos nacionais e estrangeiros de longo prazo é positiva.

O diretor-geral da fabricante de auto-peças norte-americana Dana Indústrias no Brasil, Raul Germany, disse, inclusive, que a empresa, em seus 70 anos de presença no País, sempre investiu tanto “em épocas difíceis e como de crescimento”. “Nosso maior investimento ocorreu em 2016 [no auge da recessão], por meio de aquisições”, lembra Germany. “A economia brasileira voltou a crescer de forma gradual e entendemos que este é um momento adequado de investir. No entanto, essa paralisação dos caminhoneiros na última semana – que está se estendendo por esses dias – cria uma preocupação maior nos nossos acionistas. Nós seguimos transmitindo um grau de tranquilidade [para os acionistas], mas uma situação como essa sempre traz um certo nível de incerteza”, complementa o diretor da Dana.

Política monetária

Ao comentar sobre os impactos da greve dos caminhoneiros, o presidente do BC, Ilan Goldfajn, disse que o acontecimento não terá nenhum efeito sobre a inflação. “Choques que são muito do dia a dia não são algo que influenciam a política monetária. A política monetária é muito mais resiliente”, disse Goldfajn, destacando que, para o BC, o que importa é a trajetória da inflação de médio e longo prazo. Questionado sobre o efeito do preço do diesel no Índice de Preços

ao Consumidor Amplo (IPCA), Goldfajn destacou que a inflação é uma média de vários preços. “Às vezes acontece de termos choques que levam para baixo e outros para cima. BC tem de trabalhar com a média da inflação”, disse. A projeção do mercado para o IPCA subiu de 3,5% a 3,6% em uma semana, enquanto a dos preços administrados foi de 5,4% a 5,5%.

O executivo da multinacional australiana do setor agrícola Nufarm, Marcos Gaio, avalia que o cenário para o agronegócio está muito positivo e que a expectativa é que ele continue aquecido em 2019, com destaque para a produção de soja, milho, algodão e cana-de-açúcar. Porém, ele admite que o prolongamento da paralisação dos caminhoneiros pode afetar negativamente o setor. “Isso que estamos vivendo evidencia que o Brasil é um país extremamente vulnerável na área de infraestrutura”, afirma. “Somos muito dependentes de um só modal [o rodoviário]”.

O diretor comercial da Barchetta Simonsen Sociedade de Advogados, Walther Carneiro Pinheiro, avalia, por sua vez, que ainda há um “marasmo na economia” brasileira. Ele, que tem muitos clientes na área de serviços auxiliares de construção civil, conta que há empresas nacionais que estão preferindo investir em outros países. “Eu tenho pelo menos quinze clientes que estão investindo no Paraguai, país que está crescendo muito e onde há segurança jurídica”, diz.

Na contramão desse cenário, o vice-presidente Latam da empresa de soluções digitais CI&T, Mauro Oliveira, diz que, apesar do cenário atual de incertezas, o setor de tecnologia passa por um bom momento, já que cada vez mais as empresas alocam recursos em inovação. “Há um aumento dos investimentos em tecnologia. Diante desse cenário, nossa empresa tem registrado um crescimento médio anual de 30%. Boa parte disso é explicada pelo fato de que 40% da nossa receita vem de exportação”, afirma Oliveira.

Pecuária deixa de movimentar R\$ 8 bi

DCI - 29/05/2018

A cadeia produtiva da pecuária de corte deixou de movimentar entre R\$ 8 bilhões e R\$ 10 bilhões na primeira semana da greve dos caminhoneiros, diz a Associação Brasileira das Indústrias Exportadoras de Carne (Abiec).

“O valor agroindustrial dessa cadeia produtiva é de R\$ 520 bilhões e deixaram de circular em torno de R\$ 10 bilhões. Estamos falando do que deixou de ser movimentado, não do prejuízo em si”, afirma o presidente da Abiec, Antonio Camardelli.

A entidade calcula que 40 mil toneladas de carne bovina deixaram de ser exportadas no período, o que representa US\$ 170 milhões a menos em receita. “Não é só a perda financeira que nos preocupa, mas a ausência da nossa participação no mercado internacional que está sendo prejudicada.”

Das 109 unidades de produção do País, 107 estão paralisadas e duas operam com menos de 50% da capacidade, informa a Abiec. Conforme a associação, 3,7 mil caminhões carregados estão parados nas rodovias do Brasil. Esses produtos devem começar a perder a validade a partir de hoje, inviabilizando o consumo.

Aves e suínos

A normalização da oferta de aves e suínos no mercado interno e para exportação deve superar o período de dois meses previsto inicialmente pela Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA). “Vamos ter que revisar estes números, pois acreditamos que o prazo será ainda maior”, avalia o vice-presidente e diretor técnico da ABPA, Rui Vargas.

Os prejuízos com as exportações já somam US\$ 360 milhões e, no mercado interno, as perdas somam R\$ 3 bilhões. A greve agravou a situação do setor, que já sofria com restrições de importantes mercados importadores tanto de aves como de suínos. “Já esperávamos uma queda de 30% das exportações, agora, estamos trabalhando para que restabeleça esse fluxo e o prejuízo não seja ainda maior”, salienta.

Até domingo (27), a associação calculava um bilhão de aves e 20 milhões de suínos recebendo alimentação insuficiente, além da morte de 64 milhões de animais. Ontem, a Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA) pediu ao governo a “intensificação da escolta” para o transporte de produtos perecíveis, carga viva e insumos para alimentação de animais (rações).

Em carta, Petrobras faz apelo contra paralisação planejada por petroleiros **Valor Econômico - 29/05/2018**

O comando da Petrobras enviou ontem uma carta pedindo apoio de sua força de trabalho, em meio à ameaça de paralisação dos petroleiros. Os sindicatos fazem pressão e pretendem iniciar amanhã uma greve de advertência de 72 horas para pedir mudanças também na política de preços da gasolina e do botijão de gás.

No domingo à noite, numa tentativa de chegar a um acordo com os caminhoneiros, o governo já havia se comprometido a tornar os reajustes do diesel mensais, e não mais diários. Na mensagem enviada aos trabalhadores, a diretoria da Petrobras informou que tem adotado uma "atitude construtiva" na solução do problema de desabastecimento do país e que a empresa está disposta a novas contribuições, desde que sem prejuízos à companhia. O comando da petroleira disse, no entanto, que paralisações e pressões pela redução dos preços dos combustíveis não ajudarão nem a petroleira, em sua estratégia de reestruturação, nem a normalização do abastecimento ao mercado nacional.

Entre os distribuidores de combustível, o receio é de amargar prejuízo em razão da queda de R\$ 0,46 no preço do diesel. "Todas as distribuidoras que estão estocadas vão perder dinheiro", disse uma fonte do setor ontem ao Valor.

As distribuidoras se comprometem a repassar para os postos a redução do preço, mas possivelmente não exatamente os R\$ 0,46. Isso porque as distribuidoras precisam adicionar uma proporção de biodiesel ao diesel. E como o preço desse biodiesel não foi reduzido, a tendência é que a redução do diesel na bomba nos próximos dias seja um pouco menor do que a redução anunciada pelo governo federal, disse a fonte.

As perdas entre distribuidores de combustível já eram previstas quando, na semana passada, a Petrobras se comprometeu em reduzir em R\$ 0,10 o preço do litro do diesel por um período de 15 dias. Agora, com uma redução maior no preço das refinarias - e por 60 dias -, os reflexos serão maiores.

Paralisação programada Correio Braziliense - 29/05/2018

O governo até tentou, mas ainda não houve acordo com os petroleiros. Ontem, o presidente da Petrobras, Pedro Parente, buscou negociar com os profissionais para desmobilizar a greve, mas a paralisação prevista para amanhã ainda está de pé. A categoria promete cruzar os braços por 72h. Caso não haja uma resposta positiva, então, a orientação é de que o movimento dure por tempo indeterminado.

Em nota, a estatal afirmou que "foi notificada pelas entidades sindicais sobre paralisação nos dias 30/5,31/5 e 1º/6. A companhia tomará as medidas necessárias para garantir a continuidade das operações". A ideia dos petroleiros é "fechar a torneira". Ou seja, a saída do combustível deve parar. A categoria reivindica o fim do processo de privatização da Petrobras, redução dos preços de combustíveis, do diesel e gás de cozinha.

"Tem a possibilidade de a greve ter um impacto alto. Mas, a gente espera não ter que fazer força e que haja uma negociação rápida", afirmou o diretor do Sindicato dos Petroleiros do Rio de Janeiro (Sindipetro-RJ) Vinícius Camargo. Além disso, para o diretor, a categoria está mais unida e favorável ao ato dessa vez.

Em nota divulgada ontem, a Confederação Nacional da Indústria (CNI) repudiou novos atos. "Não é hora para movimentos oportunistas. Novas paralisações, neste momento, são inaceitáveis", diz o texto, publicado dois dias antes da paralisação dos petroleiros. "A prioridade deve ser o reabastecimento imediato e aceleração da discussão sobre os problemas estruturais do país", concluiu.

Subsidiar não resolve

O Estado de S. Paulo - 29/05/2018

Raul Velloso

O preço externo do petróleo dobrou desde que Temer assumiu e a taxa de câmbio está aumentando. Para setores como o de serviços de transporte, intensivo em petróleo, é questão de vida ou morte trabalhar com projeções realistas desse insumo fundamental, especialmente em momentos, como o atual, quando ainda não nos livramos da mais longa e mais profunda recessão de nossa história e a taxa de câmbio pode subir mais. É natural, assim, que a grita desse setor seja imensa, bem maior do que nos demais países, conforme se pode observar pelo noticiário internacional. Fala-se, inclusive, que o setor tem capacidade ociosa acima do normal por ter se expandido em resposta a políticas erradas de fomento um pouco antes da debacle do governo Dilma.

Só que as cotações externas são determinadas totalmente fora de nosso controle, restando apenas alinhar os preços internos à tendência de médio prazo dos preços internacionais, a fim de construir os sinais corretos do “custo de oportunidade” dessa commodity para o País, guiando os agentes internos nas suas decisões de consumo e produção. Nessa linha, talvez coubesse algum aperfeiçoamento na política de preços seguida hoje pela Petrobrás, que, além do mais, teve o grande desafio de corrigir as distorções herdadas da gestão anterior. Mas sua ação está basicamente certa.

Nesse sentido, suavizar a curva dos reajustes pode ser a mexida correta, mas não deve ser pensado como algo que vai salvar o setor provavelmente mais atingido pela recente escalada dos preços externos do petróleo. Ali, ao que tudo indica o problema é bem mais profundo. Qualquer tentativa que o governo faça de transferir subsídios para sua salvação vai dar com os burros n’água, criando-se apenas um saco sem fundo. Além do mais, diante da virtual falência do setor público, isso vai frontalmente na direção oposta do que precisa ser feito.

Precisamos equacionar o problema fiscal na linha que venho sugerindo, e nos livrar rapidamente da recessão. Só assim setores se salvam.

Defesa nacional e garantia da lei e da ordem

O Estado de S. Paulo - 29/05/2018

Almirante Mario Cesar Flores

Ninguém questiona o emprego das Forças Armadas no controle das fronteiras, do mar costeiro e do espaço aéreo, atividade que no Brasil tem de ser, parcial ou totalmente, da alçada militar. Tampouco na segurança de áreas críticas, em eventos do tipo Olimpíada e na solução de problema operacional além da capacidade da polícia. À margem do adjetivo “armadas”, também na defesa civil em catástrofes. O que este artigo comenta é o uso das Forças Armadas na

garantia da lei e da ordem, na segurança pública – no controle da ordem em favelas do Rio de Janeiro por meses, na inspeção de viaturas em estradas, e por aí vai –, atividades rotineiras tipicamente da alçada policial.

O emprego frequente das Forças Armadas na garantia da lei e da ordem, embora constitucional, é um desvio da função militar básica. Tende a estimular a ideia de que em país como o Brasil, pacifista e não pressionado por problemas de defesa nacional – sem envolvimento protagônico em guerra há 150 anos (Guerra do Paraguai) –, é exatamente esse desvio de função o papel de destaque hoje no rol das atribuições das Forças. Esse tropeço cultural e o sufoco fiscal que cerceia o cumprimento dos encargos da União sugerem naturalmente as perguntas: se não temos ameaça clássica, efetiva ou ao menos verossímil, que possa exigir o emprego das Forças Armadas, por que empenhar recursos escassos em submarinos, aviões e carros de combate modernos, na defesa antiaérea...? Se o nosso problema é a criminalidade, a violência e a desordem epidêmicas, por que não direcioná-los para o preparo coerente com ele, de custo muito menor, até mesmo apoiando os Estados, em crise fiscal tão ou mais grave do que a federal, no preparo e modernização de suas polícias?

Compreensível no povo, o desvario também acontece em setores bem informados e da mídia, por convicção equivocada, mas sincera, ou porque ainda vivem o rescaldo do período autoritário – um contrassenso, já que os militares dedicados à a defesa nacional foram menos envolvidos na heterodoxia daquele período. No mundo político, as opiniões se estendem dos que veem a atuação militar na garantia da lei e da ordem como aviltamento da Federação aos que veem com simpatia a assunção de responsabilidade estadual pelo governo federal.

Não se pode menoscabar a garantia da lei e da ordem, mas enfatizá-la acima da defesa nacional é desafiar irresponsavelmente o futuro: a dinâmica da História não assegura perpetuidade à segurança sentida hoje, muito menos num mundo integrado e de interdependência crescente, com suas atribuições e conflitos de toda ordem; e Forças Armadas modernas não se constroem de um dia para o outro, seu preparo é caro, convindo estendê-lo criteriosamente no tempo. Já se foi a época em que se organizava rapidamente um Exército via mobilização e treinamento dos recrutas para o uso de armas e táticas simples.

Não há como fugir dessa realidade: nossa condução política, aquém dos desafios brasileiros (razão maior do déficit social), e nosso paradigma cultural propenso à tolerância trouxeram o Brasil ao cenário de insegurança pública dramático, que exige atuação militarpolicial expressiva e frequente na garantia da lei e da ordem. Essa atuação constitucional é heterodoxa sob a perspectiva da finalidade básica clássica das Forças Armadas e seria desnecessária se os governos estaduais tivessem preparado corretamente seus sistemas policiais – preparo material e humano, profissional e ético. A necessidade da cirurgia federal, paliativo transitório, vai continuar se repetindo enquanto persistir a fragilidade do quadro estadual.

Sem a concomitante redução de nosso dramático déficit social, o sucesso das interveniências milibares na garantia da lei e da ordem tende a ficar (tem ficado) abaixo do propalado pelo otimismo publicitário. Consequência natural: corremos o risco de queda na já cética simpatia do povo pela presença militar no seu cotidiano e de comprometimento da credibilidade das Forças Armadas – risco tanto maior quanto maior for a dimensão da intervenção. Pior ainda se em conflitos entre delinquentes e forças federais “balas perdidas” vierem a matar inocentes: elas serão imediatamente atribuídas aos militares-policiais, como vêm comumente sendo aos policiais-militares. Esse risco existe hoje no Rio de Janeiro, onde a insegurança pública chegou ao nível apocalíptico e a intervenção vem sendo enaltecida como redentora. Ela trará com certeza algum alívio, mas será um alívio parcial e provavelmente transitório, que só terá continuidade se o Estado exercer com competência sua responsabilidade – e os municípios, no tocante às suas, basicamente sociais.

Enfim e resumindo: no Brasil de propensão cultural pacifista e hoje tumultuado por graves problemas internos de criminalidade, violência e desordem, aumenta no povo a indiferença (já grande) pela defesa nacional e a ideia da desimportância das Forças Armadas, ao menos para essa finalidade. Bastarnos-ia uma Marinha, um Exército e uma Aeronáutica com as feições de uma guarda costeira, uma guarda nacional (ou força nacional de segurança) e uma guarda nacional aérea, preparadas para as atribuições inerentes a essas instituições e para apoiar os sistemas policiais na segurança pública!

Essa cultura de indiferença pela defesa fragiliza o País no futuro incerto, na sua inserção na ordem internacional. Convém conter a presença militar na garantia da lei e da ordem nos limites da imprescindibilidade temporária. E para que a imprescindibilidade temporária não continue frequente é preciso – além de medidas sociais, fora do foco deste artigo – que os Estados preparem seus sistemas policiais em coerência com a realidade.

Federação é o modelo adequado ao Brasil, grande, complexo e heterogêneo, desde que praticada com competência e responsabilidade.

Se Estados preparassem suas polícias, ação dos militares na segurança não seria necessária.

Escolhas erradas e custosas

O Estado de S. Paulo - 29/05/2018

Ana Carla Abrão

Ao assistir aos impactos da greve dos caminhoneiros, não há como não relacionar as causas dessa situação aos erros das nossas escolhas de políticas públicas. Como no caso de um acidente aéreo, é a combinação das causas que gera a tragédia. Aqui, como lá, é a combinação de erros que nos trouxe ao caos.

O Brasil subsidiou à larga a compra de caminhões; não conseguiu viabilizar a ferrovia norte-sul e nenhuma das ferrovias que nos garantiriam uma menor dependência do modal rodoviário. Criamos um sistema tributário esquizofrênico que contribui com a ineficiência e incentiva que esses mesmos caminhões atravessem o Brasil guiados por uma guerra fiscal que impõe perdas a quase todos.

Tributamos os combustíveis fósseis como deveria ser, mas muito menos porque são poluentes e muito mais porque Estados e municípios dependem desses recursos para evitar sua bancarrota. Jogamos a Petrobrás na lama, assaltada por interesses nada republicanos que causaram prejuízos bilionários ao País, e seguimos uma política de preço de combustíveis que visava a mascarar uma inflação que já vinha sem controle. Finalmente, mantivemos a combinação de um monopólio estatal no refino de combustíveis com uma agência reguladora capturada, que pouco faz considerando a ausência de concorrência.

Todos esses fatores escondem ainda a causa raiz de nossos males: uma infraestrutura deficitária e precária, que recebe poucos e maus investimentos. O setor público perdeu sua capacidade de investir ao ter suas receitas totalmente consumidas por gastos correntes obrigatórios – e em todos os níveis federativos. Por outro lado, o setor privado enfrenta um ambiente de negócios ruim, onde faltam estabilidade de regras, planejamento e segurança jurídica. Além disso, investe-se mal, porque o vício em subsídios distorce a seleção dos melhores projetos e permitiu, no passado recente, a escolha de projetos mal estruturados e mal dimensionados, fechando a cena que nos trouxe ao atual déficit em infraestrutura.

O investimento no setor atingiu o pico nos anos 70. Naquele período, chegamos a investir quase 7% do PIB, em média. Desde 1980, no entanto, as taxas de investimento diminuíram continuamente até os anos 90, quando as reformas de meados da década, incluindo a criação de agências reguladoras e privatizações, ajudaram a estimular o investimento. Ainda assim, já em 2003, os gastos com o setor despencaram para 1,3% do PIB. Desde então, os investimentos em infraestrutura se mantiveram em torno dos 2% do PIB, apenas o suficiente para cobrir um pouco mais do que a depreciação.

Nosso maior déficit está no setor de transportes. Temos cerca de 200 vezes menos estradas pavimentadas do que os EUA, e a nossa rede ferroviária não chega a 10% do tamanho da dos EUA e da China. Conforme estimativas de Frischtak e Mourão (2017), o setor conta com um estoque de capital de 12% do PIB, quando seriam necessários 26% para garantir a universalização e um mínimo de qualidade. Para se chegar lá, a taxa de investimento terá de ser 131% maior que a observada entre 2011 e 2016, um desafio enorme, que poderá levar 25 anos, no melhor dos cenários.

Mas a comédia de erros não acaba aqui. Juntemos, às más escolhas e à incapacidade de resolvermos os nossos gargalos e aumentar a produtividade, uma consistente tendência em atender interesses particulares e setoriais. Essa,

a pior das motivações para o desenho de políticas públicas e a receita certa para o colapso econômico, social e institucional. Apesar dos resultados desastrosos que estamos colhendo, essa continua sendo a característica principal de ações governamentais e tem deixado o País – e consequentemente a sociedade brasileira – cada vez mais reféns de chantagens e pressões de grupos específicos.

O que vivemos hoje, com os graves impactos econômicos e as incertezas geradas pela greve dos caminhoneiros e eventualmente de outras, é consequência, portanto, de uma sucessão de grandes erros de políticas públicas que nos fazem flertar, cada vez mais, com o caos econômico e social.

O que vivemos é consequência de uma sucessão de erros de políticas públicas

Início da retomada pode se reverter

O Estado de S. Paulo - 29/05/2018

Claudio Considera

O Brasil está há nove dias praticamente parado. Os caminhoneiros, ao paralisarem o transporte e bloquearem estradas, estão causando transtornos ao processo produtivo de forma generalizada. Há perdas na agropecuária, na indústria, nos serviços. Com isso, o PIB brasileiro terá seu valor de maio substancialmente reduzido, com diversos reflexos sobre o valor de junho e os demais meses de 2018.

Para um desempenho já bastante prejudicado vis-à-vis o que se previa para este ano, essa não é uma boa expectativa. O Monitor do PIB-FGV, que busca antecipar a direção do PIB, estima para o primeiro trimestre um crescimento abaixo das expectativas do mercado: prevê um incremento de 0,3% nos três primeiros meses de 2018, comparado com o quarto trimestre de 2017, e apenas 0,9% comparado com igual trimestre de 2017.

Uma tentativa de se estimar a perda apenas no período de 10 dias de greve, tendo por hipótese que metade da economia teria ficado parada, mostra que o prejuízo seria de cerca de R\$ 100 bilhões a menos no PIB deste ano. Mas outras perdas também aparecem, principalmente com relação aos preços, com elevações generalizadas dos alimentos. Com a atividade atingida negativamente, o emprego também não terá bom desempenho.

Em economia, a mudança de expectativas pode ser fatal, e o início da retomada de crescimento, que tem sido anunciada, pode se reverter. Não se pode ainda descartar o efeito multiplicador de ações grevistas em outras atividades essenciais, como começa a aparecer entre petroleiros.

Quem paga a conta?

O Estado de S. Paulo - 29/05/2018

Bernard Appy

Se no Brasil imperassem regras iguais para todos, seria muito mais difícil para um setor tornar o País refém.

Para entender as consequências da greve dos caminhoneiros, é preciso saber quem pagará a conta das concessões negociadas com o governo. Como procuro explicar a seguir, o custo social dessas concessões é muito superior ao custo que resultaria do repasse do preço dos combustíveis aos fretes.

A causa primária da greve foi, sem dúvida alguma, o forte reajuste do preço do óleo diesel verificado nas últimas semanas, reflexo da alta mundial do preço do petróleo e da desvalorização do real.

Em mercados competitivos, altas de custos são repassadas a preços. No caso dos caminhoneiros, no entanto, há dois motivos que fizeram com que, ao menos em parte, o aumento do preço do diesel levasse à compressão da rentabilidade dos transportadores.

O primeiro motivo é a política de preços da Petrobrás. Os transportadores acertam o preço do frete com seus clientes com antecedência, mas o preço do diesel vinha sendo elevado diariamente, inviabilizando o repasse do aumento de custo ao preço do frete. O segundo motivo é a própria situação da economia brasileira. Num contexto de alto desemprego e demanda fraca é difícil repassar aumentos de custos para os preços. Essa não é, no entanto, uma situação exclusiva do setor de transporte de cargas, e sim de toda a economia brasileira.

Neste cenário, é compreensível o descontentamento dos caminhoneiros, que resultou na greve. Mas isso não justifica o formato assumido pela greve e muito menos seus resultados.

Por um lado, a greve tem claramente uma dimensão oportunista, com os caminhoneiros aproveitando o clima geral de revolta contra a política e a corrupção e a insatisfação com a situação da economia para defender interesses corporativistas.

Por outro lado, o bloqueio de estradas, a vedação à passagem de transportadores que não querem aderir à greve e a interrupção do fornecimento de bens essenciais, como insumos hospitalares são inadmissíveis em um Estado e Democrático de Direito. Tal situação é agravada pelo fato de que a paralisação é estimulada por donos de empresas de transporte insatisfeitos com a redução de sua rentabilidade, o que caracteriza locaute e é ilegal.

Por fim, e principalmente, as concessões negociadas pelos caminhoneiros com o governo têm um elevado custo social, muito superior ao custo que resultaria do repasse do aumento do preço do diesel aos fretes.

A redução de tributos e a subvenção à Petrobrás, adotadas para reduzir o preço do diesel, jogaram para os contribuintes um aumento de custo que deveria ser absorvido pelo setor privado. Segundo o ministro da Fazenda, este custo deverá ser de R\$ 13,5 bilhões em 2018, quase metade do orçamento total do programa Bolsa Família para 2018. De fato, o custo fiscal das concessões aos caminhoneiros será ainda mais elevado, por conta do ressarcimento das concessionárias de rodovias pela redução da receita com o pedágio dos caminhões.

Outras concessões feitas aos caminhoneiros, como a fixação de um preço mínimo para o frete e a garantia de uma porcentagem mínima dos fretes da Conab para os transportadores autônomos, reduzem a competição no mercado de fretes. Quem pagará a conta serão os consumidores em geral, por meio de um custo de frete maior que o que resultaria da livre operação do mercado.

Se no Brasil imperassem regras iguais para todos seria muito mais difícil para um setor tornar o País refém

A única medida razoável do pacote negociado com o governo é o estabelecimento de um prazo mínimo (de 30 dias) para a revisão do preço do diesel, o que aumenta a previsibilidade para os caminhoneiros.

No agregado, no entanto, o resultado das concessões feitas aos caminhoneiros é a redução da competição no setor e a transferência para os contribuintes de um problema de aumento de custo que seria resolvido de forma muito mais eficiente no âmbito privado. Se no Brasil imperassem regras iguais para todos – inclusive no âmbito tributário – seria muito mais difícil para um setor tornar o País refém sem que ficasse claro que os benefícios concedidos a esse setor são arcados por toda a sociedade.

O ovo...

O Estado de S. Paulo - 29/05/2018

Direto da fonte/Sonia Racy -

Com a recusa de voltar ao trabalho manifestada por parte dos caminhoneiros – coisa que dificilmente pode ainda ser chamada de greve depois de o governo ceder em todas as frentes –, a situação da agropecuária brasileira se agrava.

Ontem, a Mantiqueira, maior produtora de ovos do Brasil, detentora de 12% do mercado nacional, teve que sacrificar... 100 mil galinhas por falta de comida.

...e a galinha

Segundo contou à coluna Leandro Pinto, dono do Grupo, se a situação continuar assim até o fim da semana, serão mortas mais 500 mil das 11 milhões de galinhas que compõe o seu plantel. “Optamos por começar com as mais velhas”, pontuou.

Que passou o dia em Brasília tentando reverter a situação na CNA e no Ministério da Agricultura.

Prioridade

A Confederação Nacional da Agricultura, aliás, enviou ofício ontem para os ministros Raul Jungmann e Joaquim Silva e Luna, pedindo escolta para produtos perecíveis, carga viva e insumos de animais em todo País.

Calcula que 64 milhões de aves adultas e pintinhos já foram mortos.

Privatização da Eletrobras e a desindustrialização

Valor Econômico - 29/05/2018

Joaquim de Carvalho e Roberto D'Araújo

A indústria, o comércio, as comunicações, os bancos, a conservação dos alimentos, enfim, praticamente tudo depende de energia elétrica.

Mais de 70% da eletricidade consumida no Brasil vêm de usinas hidrelétricas e a geração de energia é apenas uma das utilidades de seus reservatórios, ao lado de outras, importantes, como o abastecimento de água, a irrigação, o controle de enchentes, etc.

Tudo isto requer despesas permanentes em preservação ambiental e a experiência mostra que investidores privados relutam em fazer tais despesas. Por esta razão, até nos Estados Unidos - onde o sistema elétrico é privado, com matriz de base térmica - as grandes hidrelétricas pertencem a entidades públicas, como a Tennessee Valley Authority, o US Army Corps of Engineers e a North Western Energy Company. A também estatal Bonneville Power Administration opera toda a integração entre as grandes usinas e coordena o intercâmbio com a estatal canadense British Columbia Hydro. Entretanto, algumas hidrelétricas menores são privadas, mas a soma das capacidades de todas elas é muito menor do que a capacidade das grandes hidrelétricas estatais. Quanto às termelétricas, pertencem a grupos privados, que controlam também as usinas nucleares.

Os problemas da Eletrobras (holding e subsidiárias) devem-se principalmente ao empirismo e à interferência corruptora de alguns políticos.

Nada melhorou com as privatizações, iniciadas em 1995. Para justificá-las, dizia-se que o Estado não tinha recursos para investir na expansão do sistema, papel que caberia ao empresariado. Prometia-se que, no ambiente competitivo

do mercado, as tarifas ficariam mais baratas e afirmava-se que, livre das estatais, o governo teria mais recursos para os programas de ensino básico, saúde e segurança pública.

O resultado foi o oposto do prometido. Os recursos para educação, saúde e segurança continuaram escassos e as tarifas ficaram muito mais caras, porque o modelo originalmente projetado pela empresa inglesa contratada para planejar a reestruturação do sistema elétrico não é adequado para o Brasil.

Visando mercantilizar a eletricidade (que é um monopólio natural) convertendo-a em mercadoria, este modelo cria os mercados "livre" e "cativo" e instâncias intermediárias como as Comercializadoras e a Câmara de Comercialização.

Isto pode funcionar em países de matriz elétrica térmica, como a Inglaterra, mas não no Brasil, país continental, com matriz hídrica e usinas operando com regimes fluviais quase opostos.

Hoje, o "mercado livre" representa 27% do consumo do país. Durante 10 anos, os preços nesse mercado chegaram a apenas 10% das tarifas do "mercado cativo".

O empresariado pouco investiu na expansão do sistema e, para evitar apagões, o governo obrigou a Eletrobras a entrar como sócia minoritária em parcerias ruinosas, nas quais a repartição de custos e ganhos não é transparente.

Dessa cadeia de equívocos resultou que, entre 1995 e 2017, as tarifas de eletricidade para o setor residencial subiram mais de 55% e as do setor industrial subiram cerca de 130%, acima da inflação. Por isto, as famílias de baixa renda encontram dificuldade para pagar as contas de energia - e inúmeras empresas industriais fecharam as portas, desempregando milhares de operários e técnicos qualificados.

Vê-se então que, caso a Eletrobrás seja privatizada, a tendência é que o sistema elétrico fique estagnado e o Brasil volte a ser um simples exportador de commodities. E se a privatização depender de capitais externos, os novos controladores poderão atribuir prioridade às remessas de lucros, pesando sobre as contas externas e descapitalizando ainda mais o país.

Por conseguinte, em vez de privatizar a Eletrobras, o governo deveria recuperá-la, blindando-a de influências políticas e submetendo-a a uma administração profissional, supervisionada por um órgão de controle integrado por especialistas de notória idoneidade e capacidade técnica, eleitos por federações da indústria e do comércio, que são os maiores interessados na qualidade dos serviços de eletricidade e na modicidade tarifária. Esse órgão teria assento nas reuniões da diretoria executiva, com poder de veto sobre decisões relativas a concorrências, contratações de pessoal e publicidade. Uma vez feito isso, a "nova" Eletrobrás celebraria contratos de desempenho com o governo.

As hidrelétricas ainda pertencentes à Eletrobras (Furnas, Chesf, Eletronorte e metade de Itaipu) respondem por uma oferta da ordem de 170 milhões de MWh por ano. Como essas hidrelétricas têm idades em torno de 30 anos, o capital investido está quase todo amortizado, de modo que, em média, o custo da energia nelas gerada está em torno de R\$ 39/MWh. Esta energia poderia ser repassada às distribuidoras por uma tarifa de R\$ 160/MWh, muito inferior aos sufocantes R\$ 250/MWh pretendidos pelo governo, no projeto de privatização.

Assim, supondo-se o grupo Eletrobrás seja mesmo despolitizado e profissionalizado, o seu lucro pode chegar a R\$ 20 bilhões por ano, superando o valor que o governo pretende arrecadar com a sua venda, que é de apenas R\$ 12 bilhões. Aliás, só o know how acumulado ao longo dos 30 anos de existência do Cepel (Centro de Pesquisas da Eletrobrás) vale mais do que isso.

Em vez de abrir mão desse extraordinário fluxo financeiro, o governo deveria destinar uma parte, digamos 50%, à "nova" Eletrobras, para investimentos na expansão do sistema elétrico e no seu desenvolvimento tecnológico. Outros 30% iriam para o Tesouro Nacional e os 20% restantes capitalizariam um fundo soberano a ser criado no BNDES ou no Banco do Brasil, cujas ações seriam vendidas ao público.

As distribuidoras estaduais que foram "penduradas" na Eletrobras seriam restituídas aos respectivos Estados, para serem despolitizadas e profissionalizadas ou, alternativamente, privatizadas.

As termelétricas a carvão seriam desativadas e aquelas a gás natural ficariam de reserva.

2019, o ano do ajuste

Valor Econômico - 29/05/2018

Roberto Castello Branco

Décadas de políticas públicas de governos de orientação social-democrata e socialista resultaram num Estado gigantesco e fraco, pois não consegue cumprir obrigações básicas como a segurança pública, mas cuja presença se faz sentir em várias dimensões. A coexistência no balanço de pagamentos do país de uma conta de capital aberta com o fechamento ao comércio internacional de bens e serviços é exemplo não muito percebido dessa onipresença.

As boas práticas globais recomendam que se faça primeiro a abertura ao comércio internacional e só depois a da conta capital. No Brasil, ficamos só na abertura da conta capital, exatamente porque é importante para o financiamento dos gastos públicos. Mantivemos a economia fechada à competição para proteger uma clientela beneficiária da intervenção do Estado,

mesmo que isso implique custos significativos para o desenvolvimento econômico.

Estamos no quinto ano consecutivo de déficit primário, o endividamento público é considerável, a razão dívida/PIB é crescente e a mais elevada entre as principais economias emergentes.

Neste ano de eleições presidenciais, temos visto várias propostas de reequilíbrio do orçamento do governo, e, com raras exceções, apontam, o que é bom, a necessidade de reformar a previdência. Algumas vão mais além e sugerem medidas para viabilizar um período de transição até que os efeitos dessa reforma sobre as contas públicas se materializem, como a flexibilização do teto de gastos ou da regra de ouro e o aumento temporário de impostos.

Propostas de suavização de restrições a gastos públicos não são definitivamente o que se poderia considerar como boa ideia. Primeiro, tais medidas tendem a produzir impacto negativo sobre as expectativas, ao sinalizar postergação de um ajuste inevitável, dada a necessidade de preservar a sustentabilidade intertemporal da dívida pública. Segundo, o foco é equivocado, ao mirar nos efeitos - riscos de paralisação do governo e/ou de prisão de policy makers - e não na causa, a indisciplina sistemática dos gastos públicos.

A proposta de alta temporária de tributos parece ingênua diante da experiência brasileira, onde nesse campo o que é transitório tende a se tornar permanente. Ademais, já temos muitas distorções provocadas por um sistema tributário assemelhado a uma colcha de retalhos. É hora de reformá-lo e não de colocar mais um retalho.

A opção por um ajuste fiscal gradualista tende a prolongar a ação dos efeitos do desequilíbrio orçamentário: a contaminação da política monetária, a fragilidade diante de choques externos, o "crowding out" dos gastos privados, taxas de juros reais elevadas e as distorções na alocação de recursos que impactam a produtividade e o crescimento econômico. Ademais, o gradualismo dá oportunidade para os beneficiários do status quo se organizarem e pressionarem para bloquear o ajuste fiscal.

Um novo governo possui no início de seu mandato capital político suficiente para aprovar medidas que encontrariam forte oposição política em outro contexto, o que viabilizaria a aplicação de tratamento de choque para o desequilíbrio fiscal. Não há tempo a perder com soluções criativas, mas protelatórias. O ano de 2019 pode ser um divisor de águas na reestruturação do Estado brasileiro.

Simultaneamente à aprovação de uma profunda reforma da previdência, a nova administração deve endereçar imediatamente quatro questões: cortes significativos de subsídios de crédito e gastos tributários, reforma da administração pública, maior flexibilidade na gestão das despesas orçamentárias e amplo programa de privatização, com inclusão obrigatória de

Petrobras, Eletrobras, BB, Caixa, Basa, BNB, Correios, Infraero, Casa da Moeda, CBTU e Companhias Docas.

A devolução adicional de recursos do BNDES e a venda da carteira de ações da BNDESPar podem gerar algo perto de R\$ 250 bilhões, o que daria algum alívio ao Tesouro no curto prazo.

Existe potencial para ajuste no corte dos gastos tributários da União, que somaram R\$ 270 bilhões em 2017, equivalentes a 4,1% do PIB. Boa parte dessas isenções fiscais criam regimes tributários diferenciados e, portanto, geradores de distorções em troca de quase nenhum benefício social.

O Simples (R\$ 76 bilhões) é um caso típico, pois a evidência empírica sugere a inexistência de efeitos significativos sobre a formalização de empresas nem tampouco sobre o emprego. O tratamento fiscal diferenciado concorre para garantir a sobrevivência de uma cauda de pequenas empresas muito pouco produtivas, travando a realocação de recursos e o crescimento da produtividade.

Os subsídios de crédito já estão em declínio após o pico de R\$ 145 bilhões em 2015, tendo alcançado R\$ 84 bilhões em 2017. Há, porém, espaço para cortes adicionais via diminuição do tamanho do BNDES e outras medidas, tais como o fim do Fundo de Marinha Mercante e a reformulação dos fundos constitucionais.

Simultaneamente à extinção de ministérios, outros órgãos da administração federal e cargos em comissão, a máquina pública precisa passar por profunda reestruturação. Isto deve compreender restrição da estabilidade no emprego a determinadas carreiras, avaliação sistemática de performance de funcionários, fim de privilégios, como os chamados "penduricalhos", e o estabelecimento de critérios específicos para titulares de cargos de gestão - à semelhança da Lei das Estatais - para evitar a politização do serviço público, prática danosa intensificada nos últimos governos e em alta na administração Temer.

O novo governo disporá de oportunidade histórica para transformar a economia brasileira, implementando reformas que substituam a presença do Estado por uma iniciativa privada vibrante e capaz de liderar uma longa fase de prosperidade. Disparar um poderoso ataque contra o desequilíbrio fiscal será um excelente começo.

Meta de inflação pronta para cair abaixo de 4% **Valor Econômico - 29/05/2018**

Alex Ribeiro

No mês que vem, o Conselho Monetário Nacional (CMN) vai decidir se o Brasil terá, finalmente, uma meta de inflação menor do que 4%, aproximando-se um pouco mais do percentual de 3% adotado por vários países da nossa região, como Chile, México e Colômbia. Mas alguns respeitados economistas, como o

ex-diretor do Banco Central Sergio Werlang, um dos introdutores do regime de metas de inflação no Brasil, acreditam que esses 4% representem uma fronteira perigosa. Se almejarmos cair abaixo dela, ficaremos vulneráveis a crises de confiança que atingiriam a política fiscal e monetária.

Mais para o início do ano, havia alguns especialistas que defendiam reduzir as metas já definidas para 2019, de 4,25%, e para 2020, de 4%. A ideia era aproveitar que a inflação está muito baixa, em menos de 3%, para convergir mais rápido para os padrões de outros emergentes. O Banco Central e o Ministério da Fazenda sempre foram contra abrir um precedente de mudar a meta no meio do caminho, que mais tarde poderia ser usado para subi-la. Depois do choque externo que pressionou o dólar, criando um pouco mais de dúvidas sobre o cenário inflacionário, essa proposta se tornou ainda mais improvável.

O debate atual não tem nada a ver, por outro lado, com o oportunismo de definir uma meta de inflação mais alta para manter juros baixos por mais tempo e, assim, sustentar a economia no curto prazo. Em junho, o CMN definirá a meta de 2021, ano que está completamente fora do raio da ação imediata da política monetária. Mudanças nos juros atingem seu efeito máximo na inflação com uma defasagem de cerca de dois anos.

A questão é se o Brasil poderia se dar ao luxo de caminhar aos padrões internacionais ou se, por alguma característica própria, teria que conviver com um índice mais alto, pelo menos até essas condições mudarem. O tema foi debatido por Werlang e outros economistas, como os ex-diretores do BC Afonso Bevilaqua e Mário Mesquita, em dois eventos no Rio na semana passada, o Seminário Anual de Política Monetária, organizado pelo economista José Julio Senna, da Fundação Getúlio Vargas (FGV); e o Seminário Anual de Metas de Inflação do BC.

Segundo Werlang, quando o regime de metas de inflação foi adotado pelo Brasil, há 19 anos, o BC perguntou qual seria a meta ideal ao professor Aloísio Araújo, da Escola de Pós-Graduação em Economia (EPGE) da FGV. "Ele demorou mais de 15 anos para responder, e a resposta são dois artigos acadêmicos", brincou Werlang. "A conclusão é que países com fragilidade fiscal como o Brasil devem ter uma meta de inflação um pouco maior, de pelo menos 4%."

No mais recente artigo, de 2018, Araújo e os economistas Rafael Santos e Paulo Lins dizem que estudos feitos até agora mostravam países em duas situações extremas nas interações entre políticas monetárias e fiscais: quando a situação fiscal é tão precária que a política monetária fica a ela subordinada, ou seja, o BC fica de mãos atadas para controlar a inflação porque tem que socorrer as contas públicas; e quando a situação fiscal é sólida, e os juros podem atuar para controlar a inflação.

Entre esses extremos que geralmente se aplicam a países desenvolvidos, porém, estariam economias com fragilidade fiscal, sem ainda ter chegado à

beira da insolvência, como o Brasil. Nessa situação, o BC deve manter um olho na inflação e outro no fiscal, e a meta deve ser calibrada em um nível ótimo para atender ambas as preocupações. "O momento atual exige que o CMN seja conservador na escolha das metas para anos depois de 2020, mantendo-as em 4%", escreveram Araújo e Lins no blog do Ibre/FGV.

Werlang coloca a problema de um outro ângulo: a meta de inflação deve ser mais alta para que, num país com alta rigidez no gasto público, o governo faça o ajuste fiscal por meio da queda real da despesa. Um exemplo seria aumentar salários do servidor abaixo da inflação. Essa não é a primeira vez que Werlang defende uma meta de inflação maior - no ano passado, ele apresentou raciocínio semelhante no Seminário Anual de Política Monetária. No fim, o CMN resolveu adotar metas mais baixas para 2019 e 2020.

Bevilaqua lembrou que os temores de a meta mais baixa levaria a juros mais altos não se confirmaram. "A redução das metas abriu espaço para os juros caírem mais, e não menos", disse. Isso porque, afirmou, com uma meta menor, os juros menores para estabilizar a economia são também menores, dada a mesma taxa de juros neutra. Aproximar ainda mais a inflação brasileira dos padrões internacionais em 2021 poderia contribuir para baixar os próprios juros neutros, argumentou, ao reduzir a percepção de risco na economia brasileira.

"A manutenção da meta de inflação elevada no Brasil só tem gerado inflação mais alta, sem ganhos para a atividade econômica", disse Mesquita, atual economista-chefe do Itaú. "As metas elevadas têm contribuído para aumentar a incerteza inflacionária e o risco macroeconômico, em vez de animar o desejo de investir." Ele reconhece que, diante da política monetária, também se impõem as questões fiscais, mas diz que esses problemas "devem ser resolvidos pelas autoridades fiscais e pelo Congresso, não aceitando mais inflação."

Como decidirá o CMN? O que se sabe é que um dos seus membros, o presidente do BC, Ilan Goldfajn, já manifestou seu desejo de que a meta convirja no longo prazo para os 3%.

Sobre a atuação do BC no mercado de câmbio, há duas estratégias principais: a venda de contratos de swaps cambiais em datas e volumes pré-anunciados e intervenções menos previsíveis. O BC, por enquanto, optou pela primeira, com a rolagem das operações em mercado e a oferta líquida de US\$ 750 milhões por dia em novos swaps. Na crise de 2008 e 2009, porém, o BC anunciou a venda de US\$ 50 bilhões em leilões mais erráticos.

A vantagem das intervenções discricionárias é desarmar posições especulativas. Seu defeito é que, a cada leilão, o mercado se pergunta se o BC está estabelecendo ou teto para a cotação do dólar. Alguns operadores do mercado dizem que o BC tem um capital de credibilidade que permitiria atuar de uma forma mais discricionária no câmbio.

Para tirar o Brasil do corner

Correio Braziliense - 29/05/2018

Raul Velloso

Se alguém tiver saído do Brasil um dia antes da explosão da atual crise de abastecimento de combustíveis, deve ter-se chocado com o caos inesperado que passou a imperar no país da noite para o dia, enquanto no exterior tudo parecia calmo nesse setor.

É fato que desde que o governo Temer se iniciou até hoje, o preço externo do barril praticamente dobrou. Dado o atraso de preços herdados da fase Dilma e a bagunça geral na Petrobras, até que a desculpa da arrumação da casa deve ter permitido que se implantasse um realismo tarifário, com mudanças frequentes de preços nessa área, sem maiores reações contrárias. Mas, agora, o que se constata é que alguma gota d'água fez a bomba estourar. Ou, então, dada a sua fraqueza intrínseca, o governo não teria mesmo como enfrentar problemões latentes, como esse. E, assim, além da crise fiscal e da crescente precariedade da infraestrutura (que aumenta custos dos que trafegam nas rodovias), passa a enfrentar um novo abacaxi de grande dimensão.

Quando se tem um bem transacionável com o exterior, como o petróleo, “realismo tarifário” é algo simples de conceituar. Os preços internos devem acompanhar os externos, ou seja, refletir o “custo de oportunidade” desse bem para o país, a não ser que se trate de uma situação temporária e excepcional, o que não é o caso agora. Esse é o guia correto para produtores e consumidores tomarem decisões. Caso contrário, seria o que, loucamente, a Venezuela fez: com muito petróleo, manteve os preços artificialmente baixos após as crises dos anos 1970. Nas ruas, desfilavam carrões americanos bebedores de gasolina, enquanto o mundo estudava alternativas como automóveis mais econômicos, uso do álcool etc. A dúvida que me ocorre é se, a exemplo do que ocorreu aqui na primeira crise do petróleo, não se deveria adotar uma solução gradual, incluindo uma menor frequência de reajustes tarifários.

Lá atrás, quando estourou a primeira crise do petróleo e produzíamos quase nada do que consumíamos, o problema apresentado como o mais urgente era a impossibilidade de gerar os dólares adicionais requeridos para pagar o custo a mais do combustível importado. Se não havia petróleo para retirar do território brasileiro tão cedo, raciocinava o governo da época, de que adiantaria ajustar imediatamente o preço interno ao externo, se o efeito líquido principal seria aumentar a despesa do país em dólares, estes superescassos, ao lado de a população conter um pouco o consumo e gastar mais na moeda local? O temor maior era a economia, que vinha crescendo a todo vapor, entrar numa das piores recessões já vistas, sem muita saída a curto prazo. Daí a estratégia de ajuste gradual que se adotou.

De lá para cá, muita coisa mudou. A produção interna aumentou de forma significativa, chegando perto do consumo, e a capacidade de resposta dos

mercados envolvidos a aumentos de preços se tornou bem maior. Ou seja, primeiro o problema não é tanto de maior gasto em dólares, como antes. Assim, a questão a resolver é mais interna do que externa. E se acreditarmos que o mundo operará com um petróleo sistematicamente mais caro, não há saída. É preciso deixar os mercados funcionarem o mais livremente possível, desempenhando o papel central que deles se espera. Na grande escassez, preços mais altos vão simultaneamente reduzir o consumo e estimular a produção. O que tem de ser escolhido é quão gradual o ajuste precisa ser.

Aqui, a pergunta relevante é se o setor de transporte de cargas conseguirá, no momento em que vivemos a mais longa e mais profunda recessão de nossa história, ou seja, sem quebraadeira generalizada, passar para a frente, sem maiores problemas, aumentos tão frequentes nos preços dos combustíveis como os que têm ocorrido ultimamente. Informações esparsas sugerem, inclusive, que, para complicar ainda mais o quadro, há elevado grau de capacidade ociosa no momento atual, por ter havido uma onda de investimento em veículos acima do ideal nos últimos tempos, em boa medida por estímulos governamentais.

De qualquer forma, não se trata de o governo simplesmente mandar a Petrobras acabar com a política de preços realistas que vinha seguindo, ainda que explicitamente e assuma o ônus de criar mais um subsídio no orçamento superapertado que administra. Seja qual for a solução adotada, é preciso explicar detalhadamente à sociedade as causas que levaram aos problemas atuais. Nesses termos, se hoje o déficit público é tão difícil de administrar, imagine se tivermos de aumentá-lo pesadamente todas as vezes que pressões oriundas de situações como a do petróleo encontrarem respaldo em gestões governamentais em fase de decomposição política como a atual.

A vez do transporte ferroviário

Correio Braziliense - 29/05/2018

Mercado S/A

A crise gerada pela greve dos caminhoneiros e o locaute das transportadoras deve acelerar a renovação dos contratos de concessão ferroviária, em análise pelo Tribunal de Contas da União (TCU). Segundo o presidente da Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (Abifer), Vicente Abate, o Brasil precisa diversificar seu modal logístico, reduzindo a dependência do transporte rodoviário e abrindo caminho para os trens. “As vantagens da renovação antecipada não se refletem apenas nas empresas do setor, mas beneficiará toda a economia”, diz o executivo. Entre as grandes nações, o Brasil é de longe o país mais dependente de rodovias. Elas transportam 65% de toda a carga nacional, ante 15% dos trens e 20% do chamado sistema aquaviário. Nos Estados Unidos, a proporção é inversa: 43% ferroviário, 32% rodoviário e 25% aquaviário. Até a China tem modais mais equilibrados (50% rodoviário, 37% ferroviário e 13% aquaviário). Os dados são do Instituto Energia e Meio Ambiente.

Brasil é o 22º país com a gasolina mais barata

Nos últimos dias, grupos de WhatsApp espalharam que a gasolina brasileira é uma das mais caras do mundo. Errado. Segundo levantamento da Bloomberg com dados coletados no primeiro trimestre, o Brasil ocupa o 22º lugar no ranking dos países com preços mais baixos do combustível. A lista é liderada pela Venezuela, onde o litro saía por R\$ 0,01 no período analisado. Dos 60 países pesquisados, a Noruega tinha a gasolina mais cara — R\$ 7,09 por litro.

Modelo sem estoques ampliou efeitos da paralisação

A greve dos caminhoneiros chamou a atenção pela rapidez com que causa impactos na economia. Isso se deve ao modelo de negócios consagrado na indústria. Ele consiste em cadeias de suprimentos enxutas, flexíveis e altamente terceirizadas, o que resulta na eliminação quase total dos estoques. Ou seja, os produtos estão sempre rodando em um caminhão, e nunca armazenados. Foi por essa razão que dois dias de paralisação foram suficientes para travar a economia.

Empresa de logística perde R\$ 2 milhões por dia

O dono de uma grande empresa de logística de São Paulo que atua em todo o território nacional está furioso com a greve dos caminhoneiros. Ele explica o motivo. “Perdi algo como R\$ 2 milhões por dia”, diz. “Em uma semana, foram R\$ 14 milhões. Quem vai pagar essa conta?” O movimento, diz ele, pegou sua companhia de surpresa. “Insinuem que é locaute, mas posso falar por mim. Aqui não estimei paralisação nenhuma, eu quero mais é trabalhar.”

2,4 pontos

Foi quanto caiu o Índice de Confiança de Serviços em maio na comparação com abril, segundo dados da Fundação Getúlio Vargas. Foi a terceira queda consecutiva, o que devolveu o número ao patamar de novembro do ano passado

“Estamos cientes das alegações feitas contra o senhor Freeman e, a partir deste momento, a Visa suspenderá todas as ações de marketing feitas com o ator”

Comunicado da Visa, que havia acabado de contratar o ator de Hollywood Morgan Freeman para estrelar uma campanha global. Freeman foi acusado de assédio sexual por oito mulheres

Rapidinhas

A seguradora suíça Swiss Re Corporate Solutions está apostando que as mudanças climáticas vão turbinar seus negócios no Brasil, onde opera há dois anos. Chamada de seguro paramétrico, a apólice que cobre danos como tempestade, inundações e estiagem possui apenas R\$ 22 milhões em prêmios emitidos.

A companhia é a primeira a oferecer o seguro paramétrico no mercado brasileiro e a estimativa é que o segmento multiplique por 10 em cinco anos. “O projeto ajuda as empresas a minimizar eventuais perdas em seus resultados financeiros diante de eventos climáticos imprevisíveis”, afirma o CEO Luciano Calheiros.

A Bossa Nova Sotheby's International Realty, imobiliária especializada em empreendimentos de alto padrão, definiu uma audaciosa meta de crescimento: ser a segunda maior imobiliária de alto padrão em São Paulo até dezembro de 2020 e a terceira do Rio de Janeiro, até 2022.

No ano passado, a empresa alcançou, na operação global, R\$ 108 bilhões em VGV (Valor Geral de Vendas). Com a alta no mercado brasileiro, a Bossa Nova acredita que conseguirá se posicionar na liderança em residências com tiquete médio de R\$ 25 mil o metro quadrado. No mercado internacional, a empresa opera na Espanha, Estados Unidos, França e Portugal.

Greve põe em xeque a economia liberal

DCI - 29/05/2018

Plano de voo/Liliana Lavoratti -

Um dos efeitos colaterais da crise desencadeada pelos sucessivos aumentos dos preços dos combustíveis, com inúmeros transtornos econômicos, sociais e políticos é o liberalismo econômico ter sido colocado em xeque. E mais: esse discurso pode perder espaço no debate eleitoral. “A política de reajustes adotada pela Petrobras, que levava em conta a variação do barril do petróleo no mercado internacional e a flutuação do dólar, vem sendo duramente criticada pela opinião pública. Políticos, inclusive aliados do governo, cobram a demissão do presidente da estatal, Pedro Parente, e defendem intervenção na definição dos preços”.

Crise dos combustíveis dificulta...

A avaliação é dos analistas da Arko Advice, consultoria baseada em Brasília. Eles ressaltam que no Congresso, até mesmo parlamentares simpatizantes da chamada economia de livre mercado advogam a mudança dessa fórmula – já alterada para atender reivindicação dos caminhoneiros e transportadoras e será mensal para o diesel, daqui a 60 dias. “A opinião corrente é que a crise dos combustíveis dificulta o avanço de outras propostas de cunho fiscal-desestatizante, como a privatização da Eletrobras e a Reforma da Previdência”, afirma a Arko.

...agenda fiscal-desestatizante

No caso da Eletrobras, lideranças partidárias acreditam que a sociedade faz uma associação entre o aumento dos combustíveis e a possível alta da energia

com a privatização do sistema. E tal visão contamina também a discussão de outras propostas com o mesmo viés. A fixação de uma ideia negativa sobre o receituário econômico liberal acaba dando ênfase às narrativas contrárias, que prevalecem nesses momentos de indignação. Mas também não dá para afirmar que quem se opor a essa agenda ganhará favoritismo do eleitorado.

Presidenciáveis calibram o discurso

E nesse contexto, presidenciáveis mais distantes da doutrina liberal – Ciro Gomes (PDT), Marina Silva (Rede), Jair Bolsonaro (PSL) e Álvaro Dias (Podemos) – aproveitam a situação para culpar a atual política econômica pelo caos. Já os candidatos de centro à direita, terão dificuldade para abordar temas relacionados ao ajuste fiscal. “Calibrar o discurso na medida certa, tornando-o palatável à grande massa do eleitorado e à opinião, é um grande desafio: nem parecer um ultradefensor do livre mercado, nem se apresentar numa linha estatizante-populista”, diz a consultoria.

Liberais não terão como fugir

Ainda de acordo com a Arko, o tucano Geraldo Alckmin (PSDB) terá de se equilibrar bem nesse cenário. “Pedro Parente é um quadro historicamente ligado aos tucanos e integrou o governo FHC. Em 2006, quando disputou a eleição presidencial, Alckmin não soube lidar com o debate sobre privatizações e acabou abatido por Lula, do PT.” Henrique Meirelles, ex-ministro da Fazenda e pré-candidato do MDB, bem como João Amoedo (Novo) e Flávio Rocha (PRB), os mais liberais na corrida presidencial, também não terão como fugir da pauta e sofrerão ataques.

UE adotará novas sanções contra Maduro **O Estado de S. Paulo - 29/05/2018**

Os governos da União Europeia chegaram ontem a um acordo para adotar novas sanções contra o regime de Nicolás Maduro, na Venezuela. Bruxelas, porém, garantiu que as medidas serão focadas em membros do governo e não afetarão a vida dos venezuelanos, que atravessam uma crise humanitária.

Há uma semana, o Estado antecipou a informação, apontando que o bloco europeu, antes de anunciar a decisão, estava aguardando para ver a reação de Caracas diante da nova reeleição de Maduro. Por enquanto, os europeus não explicaram quais serão essas medidas. No entanto, Bruxelas indicou que elas serão “restritivas e reversíveis”, dependendo do comportamento do governo venezuelano.

O motivo central da nova onda de sanções é o caráter considerado “irregular” das eleições realizadas há uma semana. “As eleições na Venezuela não foram livres, justas ou transparentes”, indicou o secretário alemão para a Europa, Michael Roth.

Para a Europa, uma nova eleição precisa ser convocada no país, pedido que já havia sido feito na semana passada pelo G-7. O bloco ainda diz estar “profundamente preocupado com as necessidades humanitárias urgentes da população, incluindo dos cidadãos europeus que vivem no país”. Para a UE, é “urgente que haja algum tipo de resposta”.

O bloco diz que as condições nas quais ocorreram as eleições não permitiram que a oposição pudesse competir em igualdade de condições. Ao contrário dos EUA, Bruxelas tem evitado atacar o setor de petróleo, temendo levar o país sul-americano a um caos ainda maior. As primeiras sanções da UE contra a Venezuela foram adotadas em novembro, com a suspensão da venda de armas.

No começo de 2018, sete funcionários de alto escalão do regime chavista passaram a ser alvo de sanções. Agora, o objetivo é ampliar essa lista e atingir também parentes de líderes, que poderiam estar servindo de “laranjas” para esconder os recursos desses dirigentes.

“A UE está profundamente preocupada com as necessidades humanitárias urgentes da população, incluindo dos cidadãos europeus que vivem no país. É urgente que haja algum tipo de resposta” Michael Roth

SECRETÁRIO ALEMÃO PARA A EUROPA,

Indicação de premiê pró-UE agrava crise e aproxima Itália de nova eleição

O Estado de S. Paulo - 29/05/2018

O presidente da Itália, Sergio Mattarella, indicou ontem Carlo Cottarelli, ex-dirigente do FMI, como primeiro-ministro provisório. O economista substituirá Giuseppe Conte, jurista e professor universitário indicado na semana passada, que renunciou no fim de semana após uma tentativa frustrada de liderar uma coalizão entre o partido populista Movimento 5 Estrelas (M5S) e a Liga, de extrema direita.

Cottarelli, de perfil tecnocrata, deve ficar no poder só até a realização de novas eleições. Sua nomeação agravou a crise política iniciada com as eleições legislativas de março. Desde então, os partidos se sucedem na tentativa de formar uma maioria estreita no Parlamento, sem sucesso. Na semana passada, Conte, acusado de mentir em seu currículo, chegou a aceitar a missão de formar uma coalizão entre o M5S e a Liga, mas a tentativa durou três dias.

A decisão de Conte de nomear para o cargo estratégico de ministro da Economia o eurocético Paolo Savona, crítico contumaz da moeda única europeia e da Alemanha, levou Mattarella a usar seus poderes constitucionais para vetar o novo governo. Desautorizado em uma decisão inédita por parte de um chefe de Estado, Conte renunciou sem se submeter ao voto de confiança do Parlamento italiano.

“Não posso aceitar que um responsável tido como partidário de uma linha pudesse provocar, provavelmente, talvez até inevitavelmente, a saída da Itália da zona do euro”, justificou Mattarella, ao anunciar a escolha de Cottarelli.

O presidente alegou ainda que o plano de governo da coalizão entre M5S e Liga era infundado e não trazia estimativas realistas de financiamento. Economistas italianos previam que as medidas a serem adotadas pelo governo de Conte, como corte de impostos, criação de uma renda mínima universal de € 780 e a redução da idade mínima de aposentadoria, criaria um buraco no orçamento avaliado entre € 100 bilhões e € 150 bilhões por ano. Isso agravaria a situação do país, que já tem a segunda maior dívida da UE, atrás apenas da Grécia, com 132% do PIB.

O veto de Mattarella foi criticado pelos dois partidos que liderariam a coalizão, já que Cottarelli deverá formar um “governo técnico”, sem nomeações ligadas a partidos políticos e, portanto, distante do plano de governo que M5S e Liga vinham preparando. Pesquisas de opinião mostraram que 60% dos italianos não aprovaram a atitude do presidente.

Cottarelli é conhecido na Itália como “Senhor Tesoura”, após sua passagem pelo FMI. Aos 64 anos, ele foi uma espécie de ministro da desburocratização do governo de Matteo Renzi, do Partido Democrático, sem grande sucesso.

Seu maior desafio agora será obter o voto de confiança do Parlamento, assim como outro tecnocrata, Mario Monti, que governou entre 2011 e 2013 sem passar pelo crivo das urnas. Se não for aprovado pelo Parlamento, Cottarelli poderá apenas gerenciar os assuntos correntes do Estado, sem realizar reformas, à espera das eleições, que devem ser marcadas para setembro.

“Não posso aceitar que um responsável tido como partidário de uma linha pudesse provocar, provavelmente, a saída da Itália da zona do euro” Sergio Mattarella

China sinaliza que manterá economia aberta e reformas **Valor Econômico - 29/05/2018**

Em meio a inquietações sobre vulnerabilidades de emergentes, a China sinalizou a seus sócios no grupo dos Brics - Brasil, Rússia, Índia e África do Sul - que manterá firme a política de reformas e abertura econômica e continuará contribuindo "bastante" para a estabilidade mundial.

O ministro chinês de Finanças, Liu Kun, abriu a 3ª reunião anual do Novo Banco de Desenvolvimento (NBD), o banco dos Brics, refletindo tanto o fato de ser o país sede do banco como seu poder na instituição.

Kun avaliou que a economia global deverá manter o ritmo de recuperação, acrescentando logo que incertezas persistem no cenário internacional.

Em seguida, o representante do Brasil e presidente do board de diretores do banco, o secretário de Assuntos Internacionais do Ministério da Fazenda, Marcelo Estevão, observou que a reunião do NBD ocorria num ambiente ainda positivo, mas crescentemente desafiador.

"A normalização da política monetária nos EUA acarretou um movimento global de valorização do dólar e endurecimento das condições financeiras, com impactos nas economias emergentes e em desenvolvimento", afirmou. "Políticas voltadas para dentro, tensões políticas e endividamento global historicamente alto são importantes preocupações para esses países".

Estevão tratou de acentuar que, no caso do Brasil, as contas externas contribuem "para sua resiliência no cenário atual". Exemplificou com o estoque de reservas internacionais de quase US\$ 400 bilhões e regime de câmbio flutuante.

O vice-ministro de Finanças da Rússia, Sergey Storchak, citou a constatação de Christine Lagarde, diretora do Fundo Monetário Internacional (FMI), sobre "nuvens" que estão crescendo, como o enorme endividamento global das empresas; e desafios ao multilateralismo e fortes tendências populistas.

Para o russo, esse cenário deve ter impacto no trabalho do NDB, por exemplo, para ser bem mais atento nos riscos de financiamentos da região.

Na mesma linha, o representante da Índia, Subhash Chandra Garg, funcionário do Ministério de Finanças, apontou que além do endividamento em alta há a "disparada" do preço do petróleo e tendências protecionistas que deixam vários emergentes vulneráveis.

Para o ministro de Finanças da África do Sul, Nhlanhla Nene, o papel do banco do Brics é ainda mais importante no cenário atual, quando os países necessitam de financiamento para levar adiante reformas na infraestrutura sustentável.

Em crise política, Itália deve antecipar eleições; mercados reagem mal

Valor Econômico - 29/05/2018

A Itália provavelmente terá novas eleições para o Parlamento em alguns meses, após o fracasso da tentativa de formar um governo de coalizão. A crise política afetou os mercados, e a Bolsa de Milão fechou em queda de 2,1%.

As eleições de março na Itália resultaram num Parlamento dividido, mas com forte avanço de dois partidos populistas, o Movimento 5 Estrelas (M5S) e a Liga. Esse partidos, cujos programas em geral são mais divergentes do que convergentes, tentaram formar um governo de coalizão.

No domingo, porém, o presidente italiano vetou a indicação de um economista antieuro e hostil à União Europeia para o cargo de ministro das Finanças. Com isso, os dois partidos preferiram não indicar outro nome e desistiram de formar o governo.

Na Itália, quem governa de fato é o premiê. O presidente tem uma função mais institucional.

O presidente Sergio Mattarella então indicou ontem o ex-economista do FMI Carlo Cottarelli para tentar formar um governo técnico. Mas há resistência dos principais partidos no Parlamento, e o cenário mais provável é o de convocação de eleições antecipadas.

O risco com a antecipação das eleições é que os partidos populistas podem ampliar as suas bancadas no Parlamento, num momento em que os partidos mais tradicionais estão perdendo apoio e em crise interna.

Segundo analistas, o M5S e a Liga farão campanha dizendo que foram barrados de governar pela elite política tradicional, que privilegia os mercados e a União Europeia. O discurso desses partidos ontem já era de o povo contra os mercados e a UE.

Isso repercutiu mal nos mercados. A Bolsa de Milão teve forte queda, o que influenciou outras bolsas europeias. O spread dos títulos da dívida italiana voltaram a subir em relação aos títulos alemães, que são referência na zona do euro. O euro também caiu.