

Economia em Debate

nº 261

(05/06/2018)

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)

‘É muita galinha para pouco milho’

O Estado de S. Paulo - 05/06/2018

O caminhoneiro Jaime Tonetti, de 57 anos, é de Jacareí (SP). Mas, durante a greve dos caminhoneiros, parou seu veículo – um MH Volvo financiado, modelo ano 2000 – perto de Fortaleza (CE), para onde transportava uma carga para uma grande cervejaria. Ativo em vários grupos de WhatsApp da categoria, ele se converteu, de forma involuntária, em um dos “cabeças” do movimento na região. Ficou nove dias parado na estrada e só seguiu viagem na última quinta-feira, quando retornou ao trabalho. “Você acha que alguém fica nessa situação por nove dias, se a coisa não for grave?”, questiona. “Paramos por vontade própria. A gente estava com tudo engasgado.”

Filho de caminhoneiro, Jaime trabalha há mais de 50 anos no setor e há 37 dirige o próprio veículo. O dinheiro não dá para pagar as contas. “Tenho sorte de ter casas alugadas e de a minha mulher ter emprego. Porque dinheiro como caminhoneiro não ganho.” Ele explica que a briga por cargas só achata o preço do frete: “É muita galinha para pouco milho.”

Custos. Trabalhando com seu caminhão em rotas longas – como os 3 mil km que separam São Paulo e Fortaleza –, Jaime diz que ter dificuldades para pagar o financiamento de seu Volvo usado. O caminhoneiro diz que, em média, o frete para as capitais do Nordeste giram em torno de R\$ 11 mil. Desse valor, cerca de R\$ 5 mil são gastos atualmente com diesel – o MH ano 2000 consome cerca de 1,4 mil a cada “perna” da viagem.

A cada ida e volta para Fortaleza ou Recife – rotas que faz com frequência –, Jaime acredita que sobrem cerca de R\$ 2 mil ao fim do mês. É um valor insuficiente para arcar com os custos fixos do próprio caminhão: entre prestação, seguro e estacionamento, ele diz desembolsar R\$ 3,8 mil por mês.

Embora Jaime tenha ficado insatisfeito com o acordo que encerrou a greve, a queda de R\$ 0,46 no diesel, caso se concretize, representará um bom alívio em seus custos. Na viagem de ida e volta para Fortaleza, o corte no preço representaria uma economia de cerca de R\$ 1,3 mil. Considerando o valor líquido que vem sobrando nas mãos do caminhoneiro atualmente, isso representaria um “reajuste” de 65%.

Mais rigor na gestão dos fundos de pensão

O Estado de S. Paulo - 05/06/2018

Com a Resolução n.º 4.661, que dá cumprimento a normas aprovadas pelo Conselho Monetário Nacional, o Banco Central impôs regras mais rigorosas para as operações das entidades fechadas de previdência complementar (EFPC). A medida era necessária para impedir, ou dificultar ao máximo, o surgimento de novos rombos como os registrados nos últimos anos em fundos de pensão – como são conhecidas as EFPC – como Postalis (dos Correios), Funcef (da Caixa Econômica Federal) e Petros (da Petrobrás).

A Resolução trata de vários aspectos das operações das EFPC, da autorização e especificação de limites de cada aplicação financeira em relação ao patrimônio até a definição dos tipos de investimentos vedados a essas entidades, para assegurar que elas possam cumprir seus planos de complementação de aposentadorias.

O texto estabelece normas estritas sobre a responsabilidade dos gestores das EFPC na tomada de decisões de investimento. Em alguns casos ocorridos no passado recente, gestores que deveriam decidir as aplicações dos recursos dos fundos de complementação de aposentadoria “terceirizaram” o processo. Desse modo, quando os investimentos não produziam os resultados esperados ou ocasionavam perdas, esses gestores diziam não ser responsáveis pelas decisões.

De acordo com a Resolução, a avaliação de agências classificadoras de risco não substitui a necessária análise dos riscos de investimentos e de outras aplicações financeiras por comitês compostos por profissionais qualificados, que devem justificar suas opções. Serviços terceirizados podem ser contratados, mas só com empresas credenciadas pela Comissão de Valores Mobiliários (CVM).

Outra disposição rigorosa é a obrigatoriedade de as EFPC definirem uma política de investimentos para cada um de seus planos, tendo como horizonte o prazo de cinco anos, com revisões anuais.

Pode ser que, como observaram alguns administradores, a mudança acarrete aumento de custos para fundos que não dispõem de estrutura adequada. Mas tais custos serão muitíssimo menores do que os prejuízos em que algumas EFPC incorreram por incompetência ou má-fé de seus gestores. As novas regras reduzem o risco de repetição dessas perdas, que resultaram no aumento da contribuição de seus participantes ou redução do valor de aposentadorias.

Empresas multadas na greve têm 15 dias para pagar R\$ 67 mi

O Estado de S. Paulo - 05/06/2018

O ministro Alexandre de Moraes, do Supremo Tribunal Federal (STF), decidiu ontem dar um prazo de 15 dias para nove transportadoras pagarem multas que totalizam R\$ 67,2 milhões, por terem descumprido a ordem da Corte de liberar as rodovias obstruídas pela greve dos caminhoneiros.

Na quarta-feira passada, o ministro concedeu o mesmo prazo para 96 empresas, que devem um total de R\$ 141,4 milhões em multas. Os dados das novas transportadoras foram apresentados ao STF na semana passada.

Assim como na outra decisão, caso não seja efetuado o pagamento das multas, Moraes determinou que as empresas sofrerão penhora de bens. A sanção é resultado de decisão do próprio ministro, que, ao atender pedido da União feito no dia 25 de maio, permitiu aplicação de multa de R\$ 100 mil por hora às entidades e empresas que atuassem na interdição de vias.

Complemento. Na decisão de ontem, no entanto, o ministro pede que a Advocacia-Geral da União (AGU) detalhe um pedido de complementação de multas relativo às 96 transportadoras que sofreram sanção na primeira leva apresentada ao Supremo.

Segundo a AGU, “o valor cobrado das 96 empresas que já constavam na primeira relação de companhias que desobedeceram a determinação do Supremo subiu de R\$ 141,4 milhões para R\$ 272,3 milhões, uma vez que veículos de muitas delas continuaram impedindo o livre tráfego nas rodovias”.

Por enquanto, só ameaças

O Estado de S. Paulo - 05/06/2018

O governo anunciou que usará “todo o poder de polícia” para que o desconto de R\$ 0,46 no diesel chegue ao consumidor, mas não disse como agirá.

O governo prometeu fiscalizar “com toda energia” o cumprimento da queda de R\$ 0,46 no preço do diesel, mas não publicou até ontem orientação para que a rede de Procons pudesse multar os postos que não repassam o desconto aos consumidores em até R\$ 9,4 milhões.

Mesmo assim, a Secretaria Nacional de Defesa do Consumidor (Senacon), ligada ao Ministério da Justiça, recebeu 6 mil denúncias de clientes relatando o descumprimento do repasse por postos até as 18 horas de ontem. As reclamações seriam repassadas aos Procons.

Só no Estado de São Paulo, o Procon recebeu 4.521 acusações contra postos que teriam praticado preços abusivos e avaliou que 1.429 casos apresentam “informações suficientes para a notificação e possível multa dos postos denunciados”.

Após reunião no Palácio do Planalto de manhã, o ministro-chefe do Gabinete de Segurança Institucional, Sérgio Etchegoyen, disse que o governo usará “todo o poder de polícia” para garantir o repasse do desconto. Para assegurar que a redução do preço na refinaria chegue mais rápido à ponta consumidora, a BR Distribuidora já aplicou o desconto em todo o seu estoque, “independente de quanto tenha custado”.

O presidente da Federação Nacional do Comércio de Combustíveis e Lubrificantes (Fecombustíveis), Paulo Miranda Soares, informou à tarde que nenhum posto havia sido multado por não repassar o desconto. Ele explicou que a portaria expedida pelo Ministério da Justiça na sexta-feira, determinando

o imediato repasse à ponta do desconto, é “superficial” e não deixa claro como será aplicada.

“O desconto é nas refinarias, mas postos não compram das refinarias, eles compram das distribuidoras”, afirmou o executivo. “Só vou conseguir repassar se a distribuidora reduzir o diesel para mim.” Ele disse ter pedido esclarecimentos ao ministério.

A aplicação do desconto é de interesse dos postos, disse o presidente da Fecombustíveis. Segundo ele, os 41 mil postos de combustíveis do País são, na cadeia do petróleo, o elo onde há maior competição.

“Não tenho dúvidas de que os R\$ 0,46 serão repassados”, afirmou o secretário executivo do Ministério de Minas e Energia, Márcio Félix. Ele disse que alguns postos têm estoques comprados “a outros preços”, por isso não dão o desconto. Por outro lado, estabelecimentos até usam a redução do preço do diesel como peça de propaganda. Segundo Félix, Estados como Rio, Amapá e Espírito Santo, já decidiram dar desconto. Ele acredita que outros seguirão o movimento.

O governo avalia que, após uma semana de fila nos postos, o abastecimento está normalizado, segundo Etchegoyen. Ele afirmou que o fornecimento de gás, que está em falta em alguns Estados, está normalizado nas distribuidoras.

Caminhoneiro hoje tem renda próxima de zero

O Estado de S. Paulo - 05/06/2018

Durante a greve dos caminhoneiros, os manifestantes argumentavam que a atividade de transporte rodoviário era economicamente inviável. Estudo do Instituto de Logística e Supply Chain (Ilos), elaborado a pedido do ‘Estado’, mostra que a situação da categoria se deteriorou bastante desde 2014. Em 2016 e 2017, a atividade trabalhou no vermelho e, hoje, gera renda perto de zero. No acumulado de 2018, a margem de lucro ficou em 3%. Ou seja: após fazer um frete de R\$ 10 mil, o profissional ficará com R\$ 300 nas mãos após os custos.

Apesar de a atividade ter saído do fundo do poço, quando exigiu margens negativas de até 15% (veja quadro ao lado), a situação do setor ainda é muito delicada, de acordo com Maurício Lima, diretor do Ilos. Além de o frete mal cobrir os custos do caminhoneiro, apesar da melhora da economia desde 2017, o especialista diz que esses profissionais estão endividados por causa do movimento de troca de veículos na época do ProCaminhoneiro, programa de financiamento do governo Dilma.

O transporte rodoviário viveu a “tempestade perfeita”. Graças ao financiamento de caminhões com juro baixo, a frota cresceu no momento em que a demanda por frete despencou junto com a economia, que retraiu 7% em 2015 e 2016. Em crise, as empresas, além de contratarem menos, também reduziram os

preços pagos pelo transporte de mercadorias. “O caminhoneiro ficou sem nenhum poder de barganha.”

Diante do baixo retorno da atividade atualmente, os caminhoneiros buscam saídas para continuar trabalhando enquanto os preços praticados não melhoram. Embora seja difícil economizar em combustível – item que pode chegar a quase 50% dos custos em viagens de longa distância, segundo a Ilos –, Lima diz que os motoristas podem recorrer a “gambiarra” para adiar gastos com manutenção do veículo, por exemplo – a despeito do perigo que essa decisão pode representar.

Aperto. A empresa de tecnologia CargoX, que funciona como elo entre transportadores e cargas chegou ao mercado justamente em meio à crise do setor. Hoje, a empresa, que tem 300 mil caminhões cadastrados em sua plataforma, que trabalha no sistema “spot” – ou seja, contratados de imediato, e não por meio de acordos de longo prazo.

Segundo Federico Vegas, fundador e presidente da Cargo X, o atual preço do frete reflete uma relação de oferta e demanda desequilibrada. O executivo estima que mais transportadoras deverão sair do mercado antes de o preço médio do frete voltar a ser economicamente viável. Segundo ele, 30 mil transportadoras desistiram de operar em 2017.

Embora hoje realize se ocupe de atividades feitas por transportadoras, a Cargo X, que já recebeu US\$ 35 milhões em investimentos, se define como uma plataforma de tecnologia que visa a aumentar a produtividade do movimentação de cargas. “Hoje, 40% dos caminhões fazem a viagem de volta vazios”, diz ele, lembrando que isso compromete o já quase nulo ganho atual dessa atividade.

O ganho de produtividade, diz Vegas, é especialmente importante em um mercado deprimido como o atual. Além da redução da oferta de caminhões, ele diz que não existirá milagre para o reajuste do preço do frete. Tudo dependerá da retomada da economia. “As empresas tiverem fortes perdas de margem (com a crise). Então, todo mundo está focado em cortar custos, em sobreviver.”

“O caminhoneiro ficou sem poder de barganha.” Maurício Lima

DIRETOR DA CONSULTORIA ILOS

“40% dos caminhões fazem viagem de volta vazios.” Federico Vegas

PRESIDENTE DA CARGO X

Mercado reduz projeção para PIB mais uma vez

O Estado de S. Paulo - 05/06/2018

Em meio à desconfiança na retomada da atividade, os economistas do mercado financeiro voltaram a reduzir suas projeções para o Produto Interno Bruto (PIB) em 2018. O Relatório de Mercado Focus do Banco Central, divulgado ontem, mostrou que a projeção de crescimento este ano passou de 2,37% para 2,18%. Foi a quinta semana consecutiva de baixa nas estimativas.

A greve dos caminhoneiros, que provocou desabastecimento e paralisou a atividade em vários setores nas últimas semanas, foi apenas o fator negativo mais recente para o PIB brasileiro. Na semana passada, o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) já havia divulgado um crescimento de apenas 0,4% do PIB no primeiro trimestre deste ano, ante o quarto trimestre de 2017. Com o número sobre a mesa, muitos profissionais passaram a estimar um PIB mais próximo de 2% este ano.

O Sistema de Expectativas de Mercado do Focus mostrou ontem que, entre as instituições que abastecem o relatório com projeções, pelo menos uma delas já trabalha com uma alta de apenas 1,20% do PIB em 2018. Se confirmado, o resultado será decepcionante, já que o governo chegou a citar no ano passado um crescimento de 3% ou mais este ano. Atualmente, a estimativa do Banco Central é de avanço de 2,6%, enquanto o Ministério da Fazenda trabalha com 2,5%.

O Focus mostrou ainda que o horizonte para o PIB não é muito melhor nos próximos anos. Os economistas projetam um crescimento de 3% para a economia em 2019, mas de apenas 2,50% em 2020, 2021 e 2022.

Com a atividade em marcha lenta, as projeções também indicam uma inflação controlada nos próximos anos. A estimativa do mercado para o IPCA – o índice oficial de inflação – em 2018 passou de 3,60% para 3,65%. Apesar da alta, o percentual projetado ainda está abaixo do centro da meta de inflação perseguida pelo BC este ano, de 4,5%, com margem de tolerância de 1,5 ponto percentual (inflação entre 3,0% e 6,0%). No caso de 2019, os economistas projetam um IPCA de 4,01%.

Juros. O relatório Focus mostrou ainda que o mercado financeiro espera que a Selic (a taxa básica da economia), atualmente em 6,50% ao ano, permaneça neste patamar até junho de 2019, quando o BC daria início a um novo ciclo de alta dos juros. A projeção é de que a Selic suba de 6,50% para 6,75% em junho do próximo ano. Depois disso, a taxa passaria para 7,00% em julho, 7,25% em agosto, 7,50% em setembro, 7,75% em outubro e 8,00% em novembro de 2019.

Postos continuam sem diesel em SP

O Estado de S. Paulo - 05/06/2018

No posto BG Leste, em Guarulhos, o gerente Julio Mansour diminuiu o preço do litro do diesel em R\$ 0,46 na sexta-feira, quando recebeu da distribuidora 5 mil litros do combustível – metade do que o de costume. O volume foi todo vendido em menos de 24 horas e, desde sábado, Mansour espera uma nova carga. Ele também está sem etanol e, na tarde de ontem, restava apenas 15% da gasolina que recebeu no sábado. “Estou falando com os distribuidores desde ontem, para ver se eles me ajudam. Nos dois postos que temos aqui na (Rodovia) Ayrton Senna, o movimento na lanchonete caiu 80%, e são 200 funcionários praticamente parados.”

A falta de diesel também é observada por toda a cidade de São Paulo. Um posto da rede Duque na Avenida dos Bandeirantes, na zona sul, não recebeu o combustível mesmo após o fim da greve. As placas com os preços já indicam o novo valor do produto. O litro do diesel S-10 está R\$ 3,639; antes saía por R\$ 4,099, o que significa um desconto de R\$ 0,4591.

No Tri, um posto de bandeira branca na zona leste onde a redução foi de R\$ 0,46 no litro, o diesel também ainda não chegou. “Parece que está tendo muito pedido e as distribuidoras dão prioridade para os postos de suas bandeiras”, disse o gerente, Bismarque Sampaio. Na zona oeste, o posto Promissão reduziu o preço de R\$ 4,099 para R\$ 3,539 na manhã de ontem, após receber 5 mil litros do combustível. “Normalmente, recebemos 10 mil. O diesel comum já acabou e o S-10 vai acabar logo mais”, disse o gerente Alexandre de Melo.

O presidente do Sindicato do Comércio Varejista de Derivados de Petróleo do Estado São Paulo (Sincopetro), José Alberto Paiva Gouveia, prevê que a normalização do abastecimento ocorra até amanhã. Ele afirma que a fiscalização do preço nos postos não deverá ser simples, já que a portaria que estabeleceu a prática não deixa explícito que o corte no litro do diesel deve ser de R\$ 0,46. O documento fala apenas que a “redução do valor nas refinarias deverá ser imediatamente repassada aos consumidores pelos postos”.

“Os postos nem compram de refinarias, compram de distribuidoras. Só pode dar errado fazer uma lei sem falar com o setor afetado”, acrescentou Gouveia.

Enquanto o diesel cai nas bombas, a gasolina não retornou aos níveis anteriores à greve. No posto Tri, por exemplo, o litro saía ontem por R\$ 4,099, dez centavos a mais do que antes da paralisação. No auge da greve, o valor chegou a R\$ 4,499. Na rede 53, na zona sul, o litro bateu R\$ 4,50 durante a greve e agora está custando R\$ 4,10 – 20 centavos a mais do que antes dos protestos.

Para as distribuidoras, porém, o preço do litro descontados os impostos era de R\$ 1,9976 ontem, ante R\$ 2,0113 no sábado e R\$ 1,9671 na sexta.

Petrobrás aceita negociar reajustes

O Estado de S. Paulo - 05/06/2018

A Petrobrás negocia uma alternativas para a mudança da periodicidade de reajuste dos combustíveis, mas rejeita qualquer proposta que não respeite a paridade com os preços internacionais ou que represente prejuízos para o caixa da companhia, segundo apurou o 'Estadão/Broadcast'.

Esse espaço de negociação, na prática, estava ocorrendo ainda na gestão de Pedro Parente, que deixou o comando da empresa, na semana passada, depois de intenso bombardeio político e de setores da população.

Em janeiro, a estatal já havia alterado a periodicidade de reajuste do gás de cozinha de mensal para trimestral. Foi o primeiro movimento.

Depois, a empresa aceitou uma política de reajuste diferenciada para o diesel e que será subsidiada pela União. Mas a pressão continua para mudanças também na gasolina e no preço do gás de botijão (GLP).

O novo presidente da Petrobrás, Ivan Monteiro, não pretende dar um “cavalo de pau” na política de preços, de acordo com fontes ouvidas pela reportagem.

Para isso, os princípios básicos que norteiam a política atual devem ser mantidos. O principal deles é a referência de preços do mercado internacional. Os prejuízos terão de ser compensados pelo Orçamento da União, como foi feito com o diesel.

Concorrência. Outra preocupação é a garantia de que a empresa não ficará exposta à concorrência dos importadores durante o período entre um reajuste e outro. Para isso, o governo estuda, como já adiantou o ministro da Fazenda, Eduardo Guardia, a definição de Imposto de Importação (II) flexível para ajustar os preços da concorrência dos importadores.

Essa proposta, no entanto, ainda não foi detalhada porque é muito complexa e de difícil operação técnica em momentos de mercado com preços em alta.

Apesar das negociações, o governo enfrenta a dificuldade de bancar a política de subsídios por conta do impacto nas contas públicas. O subsídio do diesel no valor de R\$ 13,5 bilhões deixou as contas no limite, com o governo federal cancelando até mesmo despesas na área social.

Ontem, a reunião de representantes da empresa e do governo no Ministério da Fazenda teve como principal objetivo a definição do novo decreto a ser editado para prorrogar o subsídio para o óleo diesel, cujo prazo terminaria no próximo dia 7.

Segurar preço de diesel, gás e gasolina custaria R\$ 30 bilhões

O Estado de S. Paulo - 05/06/2018

O subsídio ao preço do diesel, da gasolina e do gás de cozinha para evitar que os reajustes da Petrobrás sejam repassados integralmente ao consumidor custaria R\$ 30 bilhões ao Tesouro até o fim do ano, segundo apurou o Estado. O subsídio é um desejo de parte do governo, que teme insatisfação popular com a alta dos combustíveis. A ideia em estudo por uma ala do governo é criar um “colchão tributário” para

amortecer aumentos diante de altas expressivas do barril de petróleo e do dólar. O ministro Moreira Franco (Minas e Energia) defende esse sistema e formou um grupo de trabalho para a criação de uma “política de amortecimento dos preços dos combustíveis ao consumidor”. A Petrobrás negocia alternativas para a mudança da periodicidade de reajuste dos combustíveis, mas deseja manter a paridade com os preços internacionais e rejeita propostas que signifiquem prejuízos para seu caixa.

Subsidiar o preço do diesel, da gasolina e do gás de cozinha para evitar que os reajustes da Petrobrás sejam repassados totalmente à população custaria R\$ 30 bilhões ao Tesouro Nacional até o fim do ano, segundo interlocutores do presidente Michel Temer. Esse é um desejo de parte do governo, que teme que a insatisfação popular com a alta dos combustíveis não acabe mesmo com o desconto no preço do diesel, que atendeu à reivindicação dos caminhoneiros.

A ideia em estudo por uma ala do governo é criar um “colchão tributário” para amortecer aumentos elevados no preço dos combustíveis diante de altas expressivas do barril de petróleo e do dólar. Seria algo semelhante ao que foi feito com o diesel: os reajustes passaram a ser mensais e a Petrobrás deixou de repassar ao consumidor todo o aumento. A diferença – para não prejudicar a estatal – é coberta pela União. Segundo fontes do Palácio do Planalto, no entanto, não há espaço para cobrir essas despesas remanejando recursos do Orçamento.

Do total de R\$ 30 bilhões, R\$ 13,5 bilhões devem cobrir os subsídios do diesel. Para compensá-los, o governo aumentou o número de setores que voltaram a pagar imposto sobre a folha de pagamento, quase extinguiu incentivos a exportadores e reduziu benefícios tributários à indústria química e de bebidas.

Para diminuir o preço da gasolina, seriam necessários outros R\$ 13 bilhões. O gás mais barato consumiria R\$ 4 bilhões dos cofres públicos.

O ministro de Minas e Energia, Moreira Franco, defende abertamente esse “seguro” e foi responsável por criar um grupo de trabalho para a criação de uma “política de amortecimento dos preços dos combustíveis ao consumidor”.

A primeira reunião do grupo foi feita sexta-feira, quando Pedro Parente pediu demissão do comando da estatal depois de sofrer pressão para alterar a política de preços da companhia.

O ministro-chefe da Casa Civil, Eliseu Padilha, admitiu que poderá haver mudanças na periodicidade de repasse para os usuários do preço dos combustíveis. Reiterou, no entanto, que não haverá mudança na política de preços da Petrobrás. “A política de preços da Petrobrás está preservada e não se mexe.”

Segundo Padilha, o grupo de trabalho tem de encontrar uma solução sem que a política de preços dos combustíveis seja alterada, respeitando os parâmetros do preço internacional e do dólar.

Ontem, em reunião de avaliação no Planalto, o governo reconheceu que a crise foi “muito grave” e, apesar de ela estar equacionada, há uma tensão no ar. O governo teme novas pressões, agora por parte da população em geral, contra os reajustes diários da gasolina. Há uma insatisfação também com o preço do gás, que continua alto para os consumidores, apesar de a estatal ter mudado a periodicidade dos reajustes.

De acordo com dados da Agência Nacional de Petróleo (ANP), as distribuidoras são as principais responsáveis pela falta de repasses. Com dois cortes promovidos pela Petrobrás neste ano, o preço do produto nas refinarias acumula queda de 9,2% no ano. No período, porém, o preço médio do botijão de 13 kg caiu apenas 0,3%. O preço médio do botijão é de R\$ 66,87.

Servidores de ex-territórios podem onerar União em R\$ 2bi

O Estado de S. Paulo - 05/06/2018

O Congresso aprovou, na semana passada, medida provisória que autoriza cerca de 30 mil servidores dos ex-territórios (hoje Estados) de Roraima, Amapá e Rondônia a pedir transferência para a folha de pagamentos da União. A medida deve custar mais de R\$ 2 bilhões aos cofres públicos. A MP do “trem da alegria”, no entanto, foi encaminhada pelo governo sem previsão orçamentária para bancar o aumento de custos.

Em meio ao momento mais crítico da crise dos caminhoneiros que parou o País, o Congresso Nacional aprovou a Medida Provisória (MP) 817 que autoriza servidores dos ex-territórios de Roraima, Amapá e também de Rondônia a pedirem transferência para os quadros da União. Segundo apurou o ‘Estadão/Broadcast’, cálculos internos do governo estimam que a folha de pessoal da União aumentaria em cerca de 30 mil, com impacto que pode ultrapassar R\$ 2 bilhões.

Ao longo dos anos, o Congresso aprovou emendas à Constituição (PEC) para permitir a transferência para os quadros da União de servidores desses Estados. Esses funcionários passam a fazer parte de um quadro em extinção, cujas vagas são extintas depois da aposentadoria. Os servidores são cedidos pelo governo federal para continuarem trabalhando nos próprios Estados ou em municípios dessas regiões.

As transferências foram autorizadas primeiro somente para servidores que estavam no exercício da função quando o território em que eles trabalhavam foi transformado em Estado. A última PEC, aprovada em 2017, ampliou

para os servidores que trabalharam no período de transição, entre 1988 e 1993. No entanto, o governo ainda precisava regulamentar a possibilidade e isso foi feito por meio de uma MP, aprovada pela Câmara e Senado em meio à paralisação dos caminhoneiros.

Depois de aprovada, a MP precisa ser sancionada pelo presidente Michel Temer. Além de regulamentar as PECs, a MP amplia o rol dos servidores que podem pedir a transferência, incluindo professores e carreiras de tributação, arrecadação e fiscalização de Rondônia.

De acordo com o Ministério

do Planejamento, já foram transferidos para a União 6.633 servidores, sendo a maior parte de Rondônia (4.606), seguido do Amapá (1.896) e de Roraima (131). Neste ano, a comissão que tem a responsabilidade de autorizar os pedidos continuará a analisar outros 40 mil processos. Segundo o órgão, o salário médio mensal é de R\$ 5.250 para cada servidor.

O Ministério do Planejamento informou que fixou limite de R\$ 500 milhões para o gasto com as transferências neste ano, mas o governo não podia criar despesas sem estimar o gasto para os anos seguintes.

Sem compensação. A MP do “trem da alegria” foi encaminhada pelo governo sem previsão orçamentária para bancar o aumento de custo na folha.

A Lei de Responsabilidade Fiscal, porém, exige que a criação de despesas seja acompanhada de estimativa de impacto. Despesas continuadas precisam ser acompanhadas de medidas compensatórias.

A Procuradoria-Geral da República, que ajuizou no Supremo Tribunal Federal (STF) ação direta de inconstitucionalidade contra a emenda, estimou em 18 mil servidores o aumento na folha da União.

A MP foi aprovada com emendas apresentadas pela senadora Ângela Portela (PDT-RR), que ampliaram direitos de professores, motoristas e fiscais de tributos. Estes últimos terão vencimentos equivalentes aos auditores da Receita Federal. A senadora comemorou a aprovação da MP. “A aprovação da MP traz mais esperança aos mais de 10 mil servidores de Roraima, Rondônia e

Amapá que, há muito tempo, lutam pelo seu enquadramento na União”, disse a senadora à Agência Senado.

Em campanha à reeleição, o senador Romero Jucá (MDBRR) gravou vídeo em Uiramutã, no nordeste do Estado, para também comemorar a aprovação da MP. Ontem, a reportagem não conseguiu localizar nenhum dos dois senadores, que estão no interior de Roraima.

Regra de 2003 ainda infla aposentadoria de servidor **Valor Econômico - 05/06/2018**

Uma regra válida para trabalhadores que ingressaram no serviço público até 2003 segue inflando o valor médio das aposentadorias pagas no Judiciário, Legislativo e Ministério Público. A chamada paridade e integralidade determina que o funcionário tem direito de se aposentar com o último salário e o benefício, a partir daí, é reajustado conforme os aumentos dados aos servidores na ativa.

Essa é uma das principais justificativas para que o valor médio de aposentadoria nesses Poderes seja superior ao pago para os trabalhadores da ativa nessas categorias, como mostrou o Valor. No Judiciário, por exemplo, a remuneração média do servidor inativo chega a R\$ 18 mil, contra R\$ 9,9 mil dos ativos, segundo Relatório de Avaliação Atuarial do Regime Próprio de Previdência Social (RPPS), anexado à proposta de Lei de Diretrizes Orçamentárias (PLDO) de 2019. O impacto da regra deve perdurar por, pelo menos, mais 15 anos, prevê o secretário de Previdência Social, Marcelo Caetano. Até que todos os que entraram no serviço público até 2003 se aposentem.

Um dos objetivos da reforma da Previdência Social, proposta pelo atual governo, mas que não foi adiante, era reduzir essa distorção de salários entre ativos e inativos. Apesar da pressão dos servidores públicos, a ideia era exigir que os funcionários, que passaram no concurso até 2003, tivessem que alcançar a idade mínima de 65 anos se homem e 62 mulheres para terem direito à paridade e integralidade.

Pelas regras que passaram a vigorar em 2003, os servidores públicos não têm mais direito a se aposentarem com o último salário, porém, não há teto para o valor das aposentadorias. O limite do INSS passou a valer para servidores públicos federais somente em 2013. A aposentadoria média paga pelo Instituto Nacional de Seguro Social (INSS) foi de R\$ 1,2 mil em abril, sendo que o teto é de R\$ 5.645,80. Segundo dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílio (Pnad), divulgada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), o rendimento médio real em todos os trabalhos foi de R\$ 2.182 no trimestre encerrado em abril.

Caetano defende a necessidade de mudança nas regras de concessão de aposentadorias e pensões não só para ajudar na sustentabilidade das contas

públicas como também pelo lado distributivo. Atualmente, uma parcela da população que já tem salários mais elevados também são os que recebem os benefícios mais altos.

Câmara vota emendas a cadastro positivo de crédito **Valor Econômico - 05/06/2018**

Com a proximidade das eleições, apenas um dos 73 projetos de lei na pauta de votações do Congresso Nacional esta semana tem chance de alta probabilidade de virar lei nos próximos 180 dias, segundo levantamento do Estudos Legislativos e Análise Política do Centro Brasileiro de Análise e Planejamento (Cebrap/Ello) para o Valor Política.

O projeto com chance mais alta de aprovação é o que torna automática a adesão dos consumidores aos cadastros positivos de crédito, em discussão no plenário da Câmara há mais de um mês. A proposta já teve o texto-base aprovado, mas faltam as emendas. A dificuldade de reunir um quórum mais alto, contudo, tem atrapalhado a votação.

Todos os demais 72 projetos, como a duplicata eletrônica, a regulamentação do distrato imobiliário e a autonomia do Banco Central, tem apenas baixa chance de votação, segundo a projeção do Cebrap/Ello com as propostas com impacto econômico que estão na pauta de plenário ou terminativa nas comissões do Congresso. A probabilidade, baseada num modelo estatístico sobre o histórico de votações do Legislativo desde 1988, é referente aos próximos 180 dias.

Cenário eleitoral reforça pressão sobre os juros de longo prazo **Valor Econômico - 05/06/2018**

O risco de candidatos fora do centro - Ciro Gomes e Jair Bolsonaro - se enfrentarem no segundo turno da eleição entrou claramente no radar dos investidores. Esse cenário, que ganhou ainda mais força com o episódio da greve dos caminhoneiros, explica a resistência dos juros de longo prazo em níveis elevados, mesmo com a intervenção do Tesouro Nacional e a trégua vista no exterior.

Destoando do comportamento dos demais ativos domésticos, que mostraram algum alívio na sessão desta segunda-feira, o contrato de Depósito Interfinanceiro (DI) para janeiro de 2025 terminou a sessão em alta de 3 pontos-base, a 11,330%, enquanto o DI para janeiro de 2027 fechou a 11,730%, em alta de 4 pontos. São retornos atrativos, mas o cenário incerto provoca uma resistência para se montar apostas de longo prazo.

O mercado se depara hoje com uma quebra do roteiro com o qual vinha trabalhando até aqui. O que se esperava era que, no começo de junho, o

précandidato do PSDB Geraldo Alckmin, considerado favorável a reformas, já estaria crescendo nas pesquisas eleitorais, enquanto Jair Bolsonaro teria encontrado um teto em seu desempenho. A esquerda, por sua vez, estaria completamente pulverizada.

O roteiro esperado era que, com a recuperação da economia, a inflação controlada e um maior apoio da sociedade para as reformas, seria eleito um candidato comprometido com a atual política econômica. Esse prognóstico justificou seguidos recordes do Ibovespa no começo do ano, ajudou a fortalecer o real e manteve os juros de longo prazo na casa de um dígito.

O apoio da população à greve dos caminhoneiros, no entanto, escancarou outra realidade. Há um descontentamento com a atual política econômica, que cresce à medida que a recuperação da atividade perde ímpeto. Esse quadro não apenas fortalece os candidatos com posições extremas como tira deles qualquer estímulo para defender essa política. Isso coloca em xeque o princípio de que qualquer candidato terá, necessariamente, que dar continuidade à defendida agenda de reformas. "A greve foi uma contestação da política econômica e, por isso, vir para o centro hoje não parece uma boa estratégia", afirma o gestor de um grande fundo, que prefere não ser identificado.

Profissionais de mercado tentam quantificar esses riscos, mas esse é um desafio complexo. O que parece certo é que o cenário mais negativo ainda não foi completamente captado pelos preços - o que significa que o potencial de piora ainda é elevado.

Em relatório, o economista-chefe do Rabobank Brasil, Maurício Oreg, calcula que o dólar poderia bater em R\$ 5,25 no cenário mais extremo, em que a eleição seria tomada por um discurso contrário a reformas e políticas de austeridade. A piora do ambiente de negócios também se traduziria numa disparada do custo do CDS do Brasil - uma espécie de seguro contra calotes para níveis que não são vistos desde 2015, próximos de 500 pontos-base. Ainda assim, Oreg trabalha com cenário-base de eleição de um reformista, que levaria o dólar para R\$ 3,40 e a taxa do CDS para 150 ponto-base no fim do ano.

Outro profissional de mercado, também em condição de anonimato, estima que hoje a probabilidade de Ciro e Bolsonaro se enfrentarem num segundo turno é de 35%. Ele fez projeções de quanto deveriam valer os ativos nos diferentes cenários: a vitória de Ciro levaria o dólar para perto dos R\$ 5,00, o Ibovespa cairia para 65 mil pontos e o juro de longo prazo (janeiro de 2027) iria para 13%. Já com Bolsonaro, o dólar subiria para perto de R\$ 4,00, o Ibovespa valeria 70 mil pontos, enquanto o juro longo ficaria perto dos níveis atuais, a 11%. Já a vitória de Alckmin poderia colocar o dólar em R\$ 3,00, o Ibovespa em 120 mil pontos e o juro longo em 9%.

A perspectiva de que Ciro adotaria políticas mais heterodoxas explica o impacto negativo previsto para uma eventual vitória do pré-candidato do PDT. Sobre Bolsonaro, há uma visão de que sua aproximação com o economista

Paulo Guedes possa assegurar uma agenda mínima que atenda aos anseios do mercado. "Hoje, o mercado vê Bolsonaro como uma incógnita e Ciro, como uma certeza [de política heterodoxa]", afirma a fonte.

Governo vê abastecimento normalizado e prioridade agora é fiscalizar preços

Valor Econômico - 05/06/2018

Convicto do encerramento da greve dos caminhoneiros, o governo virou a página e entrou em uma nova etapa: a meta agora é concentrar os esforços na fiscalização da adesão a medidas, com o objetivo de garantir que os pontos acordados com a categoria sejam implementados. Coordenador do comitê de monitoramento da retomada do abastecimento, o ministro do Gabinete de Segurança Institucional (GSI), Sergio Etchegoyen, disse ontem que as questões pelas quais o grupo trabalhava - abastecimento e temas relativos à defesa e à segurança - estão superadas.

"Já temos abastecimento normalizado em todo o país, de todos os itens. Não há mais nenhuma ameaça e risco à segurança institucional, às estradas. O gabinete, agora, se reorganiza para dar protagonismo a temas que permanecem, como fiscalização do que foi acordado e preço de petróleo, diesel e frete", disse Etchegoyen. Auxiliares do Palácio do Planalto devem intensificar articulações para garantir que medidas para encerrar a paralisação sejam aprovadas pelo Congresso.

Coordenado pelo ministro da Casa Civil, Eliseu Padilha, o novo grupo trabalhará com o propósito de fiscalizar e garantir que o desconto sobre o preço do óleo diesel chegue às bombas dos postos de combustível. As reuniões, segundo Padilha, serão semanais e devem acontecer às segundas-feiras.

O ministro do GSI garantiu que um dos temas que permanecerá mobilizado é o prosseguimento das ações policiais judiciais. "Os processos de violência contra caminhoneiros, pessoas em geral e sobre ações de sabotagem das linhas férreas e das torres de eletricidade continuarão. As investigações continuam; o governo se empenhará para garantir que os responsáveis sejam devidamente levados à Justiça".

Além de afirmar que o Ministério de Minas e Energia relatou que a BR Distribuidora já cortou em R\$ 0,46 todo seu estoque de diesel para garantir que o desconto chegue aos postos de combustível, Etchegoyen destacou que as distribuidoras têm que "fazer chegar esse desconto na ponta da linha". "A fiscalização será feita com toda a energia que a situação exige. Estamos desmobilizando apenas nas ações ligadas à segurança e à retomada do abastecimento, que já estão normalizados", disse o ministro do GSI.

Ontem, Padilha reiterou que o governo não pretende alterar a política de preços da Petrobras e reforçou que a intenção do presidente Michel Temer é manter Ivan Monteiro definitivamente no controle da estatal.

Apesar de auxiliares do presidente reconhecerem que os preços da gasolina e do gás de cozinha estão agora no radar de preocupação do governo, Padilha disse que não há como alterar o preço dos combustíveis para os consumidores na bomba sem mudar a política de preços. "O governo não interfere na política de preços da Petrobras. Ponto", disse. "Se não tem meio de enfrentar já está resolvido", completou. "O petróleo e dólar caíram hoje [ontem], esses são os fatores que vão determinar a variação".

Mesmo com a negativa de que a política de preços da estatal vá ser mudada, Padilha destacou que caberá ao ministro de Minas e Energia, Moreira Franco, buscar alternativas que possam impactar em uma eventual diminuição dos preços. "Moreira criou um grupo de estudo e eles estão cuidando de todos os produtos Petrobras", concluiu Padilha.

Ontem, o secretário-executivo do Ministério de Minas e Energia, Márcio Félix, reiterou a jornalistas o que já havia dito na última sexta-feira, dia em que Pedro Parente anunciou que deixaria a companhia. "Não custa a gente repetir que o governo respeita as regras de mercado e dá todo o apoio à política de preços da Petrobras e de qualquer outra empresa", afirmou Félix, que é funcionário licenciado da companhia.

Ontem, a secretária-executiva do Ministério da Fazenda, Ana Paula Vescovi, coordenou reunião com técnicos do governo para tratar do segundo decreto que regulamentará, até o fim do ano, a política de subvenção do preço do combustível. O modelo, que custará R\$ 9,5 bilhões ao Tesouro Nacional até o fim do ano, cobre R\$ 0,30 do desconto de R\$ 0,46 por litro do diesel prometido aos caminhoneiros - a diferença de R\$ 0,16 é coberta por reduções adicionais de PIS/Cofins e Cide sobre o combustível.

O decreto que está em vigor serve para cobrir apenas R\$ 0,07 da subvenção, por litro de diesel, oferecida até dia 7, quando encerra o prazo de 15 dias da redução voluntária de preço proposta pela Petrobras, no valor de R\$ 0,23 por litro. De 8 de junho até 31 de dezembro, o governo assumirá todo o custo dessa subvenção.

BNDES terá novo modelo de concessão para micro e pequenas empresas

Valor Econômico - 05/06/2018

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) prepara o lançamento de um programa piloto para fomentar a concessão de crédito para micro e pequenas empresas. A ideia - que deve começar a ser testada no segundo semestre em parceria com instituições de fomento regionais - é, além

de prover funding, assumir parte do risco das operações de crédito, a fim de ampliar a capacidade de empréstimos dessas instituições.

Trata-se de um novo modelo de negócio que seria um meio-termo entre as chamadas operações diretas - aquelas de maior porte feitas diretamente entre o BNDES e as empresas - e as indiretas, geralmente com valor abaixo de R\$ 20 milhões e realizadas por meio de um banco repassador, que assume integralmente o risco de crédito.

Os detalhes ainda estão sendo fechados, mas o plano é atuar inicialmente em parceria com as instituições que integram a Associação Brasileira de Desenvolvimento (ABDE) e com linhas de capital de giro e Finame, voltado para aquisição de máquinas e equipamentos, diz o chefe do Departamento de Relacionamento Institucional do BNDES, Carlos Alberto Vianna.

Apesar do limite de R\$ 20 milhões, a expectativa é que o tíquete médio por operação fique bem abaixo disso, na faixa de R\$ 500 mil. "O BNDES não é um banco de varejo. Existe uma questão de relacionamento com o cliente, de avaliação de risco dessas micro e pequenas empresas, que não é nossa especialidade. Com esse novo modelo, avançamos nesse segmento. No futuro talvez possamos operar diretamente com empresas de menor porte", diz o superintendente da área de operações e canais digitais do banco, Marcelo Porteiro.

Segundo o presidente da Associação Brasileira de Desenvolvimento (ABDE), Marco Aurélio Crocco, o BNDES deve atuar primeiramente com as agências de fomento com melhor governança, cujo principal exemplo é a paulista Desenvolve SP, para só então expandir para os demais integrantes da associação. Ele explica que no modelo atual, apesar de o funding ser do BNDES, a instituição repassadora precisa dispor de capital para fazer frente ao risco de calote, o que reduzia a capacidade de emprestar. "Se eu tinha R\$ 100 mil para emprestar, agora com o BNDES assumindo 30% do risco eu posso emprestar R\$ 130 mil", afirma.

Crocco, que também dirige o Banco de Desenvolvimento de Minas Gerais (BDMG), diz que o BNDES vem se mostrando sensível à pauta e havia a possibilidade de o piloto começar ainda no primeiro semestre, mas a recente mudança no comando da entidade atrasou as negociações. A ABDE reúne 31 instituições de desenvolvimento, entre bancos públicos federais (Banco do Brasil e Caixa Econômica Federal), bancos de desenvolvimento de controle estadual, bancos cooperativos, bancos públicos comerciais estaduais com carteira de desenvolvimento e agências de fomento. No caso das agências, o funding depende de aporte do acionista controlador, ou seja, do governo estadual, já que não têm depósitos de clientes e não podem acessar os mercados de capitais.

"A estruturação desse novo modelo tem custo. É preciso implementar novas rotinas, controles, trabalhar em toda a esteira da concessão de crédito. Tudo ainda está em estudo, mas a ideia é compartilhar 30% do risco", diz Porteiro,

do BNDES. "Nós esperamos estimular o mercado a correr um pouco mais de risco nesse segmento."

O superintendente da área de planejamento estratégico do BNDES, Maurício Neves, faz questão de ressaltar que, apesar de não ter uma grande capilaridade, a instituição "já é o banco da micro e pequena empresa". Segundo ele, no ano passado mais da metade dos desembolsos realizados pelo BNDES foi para esses segmentos. No primeiro trimestre deste ano, eles responderam por 54,3% do total.

Dados do Banco Central mostram que, em abril, o estoque de crédito para micro, pequenas e médias empresas representava 40,6% do total do sistema financeiro. Em 12 meses até abril, essa linha registrou queda de 16,5%, enquanto o crédito total para pessoa jurídica recuou 5,5%. A inadimplência em micro e pequenas é de 5,2%, enquanto para grandes empresas é bem menor: 1,5%.

Outra iniciativa em negociação na ABDE é a chamada operação semiautomática, em que a agência de fomento capta o cliente e faz apenas a análise de risco da operação, sendo remunerada pelo BNDES por esse trabalho. "As grandes empresas vão direto ao BNDES, mas nas pequenas e médias só os bancos e agências de fomento conseguem chegar", diz Crocco.

"Geralmente, nas operações indiretas a análise de crédito por parte do BNDES é muito rápida, quase automatizada. Agora estamos estudando uma coisa não tão direta, mas ainda parametrizada, para alguns nichos de mercado de forte impacto no desenvolvimento", afirma Neves.

Nesse projeto, o risco de crédito seria 100% do BNDES, com a ABDE ajudando apenas na estruturação das operações e aproveitando a capilaridade das instituições que integram a associação. Pela prestação desse serviço, haveria uma remuneração, mas ainda não há definição sobre valores. Neves diz que esse modelo é totalmente novo e pode ser finalizado também este ano.

Uma terceira proposta do setor, mas que depende do aval do Ministério da Fazenda, é a possibilidade de o BNDES abrir uma linha de financiamento para os Estados, para que esses possam capitalizar as instituições de fomento. "O risco para o BNDES seria o risco do Estado. Essa ideia já vem sendo discutida há um bom tempo no BNDES", comenta o presidente da ABDE.

Para o BNDES, esse é um pleito do setor, mas sem previsão de ser implementado no curto prazo. "Isso demanda um arranjo institucional muito maior, mais complexo. Existe uma série de questões externas", explica Neves.

PL do transporte de carga pode anistiar empresas

Valor Econômico - 05/06/2018

O relator do projeto de lei do marco do transporte rodoviário de cargas, deputado Nelson Marquezelli (PTB-SP), vai modificar o parecer no plenário da Câmara dos Deputados para transformar as multas e processos criminais aplicados aos caminhoneiros e transportadoras em decorrência do protesto das últimas semanas em sanções administrativas.

A informação é do assessor do parlamentar, Jonas Lima, indicado por Marquezelli para negociar com o governo e deputados as alterações no projeto, que foi uma das demandas dos caminhoneiros. O petebista diz que haverá nova reunião com o governo hoje à tarde para tentar alinhar os pontos finais e votar no plenário da Câmara à noite.

Após frustrada a primeira rodada de negociações com os caminhoneiros, o governo ameaçou com multas de R\$ 100 mil por hora parada as transportadoras que não voltassem à atividade e acusou que a manifestação tinha como pano de fundo um locaute (quando os empresários organizam o protesto e impedem os funcionários de trabalharem, o que é crime).

A Advocacia-Geral da União (AGU) pede ao Supremo Tribunal Federal (STF) multa de R\$ 340 milhões a 96 empresas por não desobstruírem as vias públicas e o ministro Alexandre de Moraes, relator do processo, já determinou a cobrança.

"A principal mudança do texto aprovado na comissão para o que será votado no plenário é a inclusão de um dispositivo para transformar as multas e processos em decorrência da greve em sanções administrativas. Vale para todos os processos", disse Lima. O Valor não teve acesso à nova versão do parecer.

Há nova reunião marcada para hoje, mas o governo, até o momento, ainda não teria apresentado ressalvas ao projeto nem mesmo à criação de um programa para renovar a frota de caminhões dos autônomos, com isenção de impostos como PIS/Pasep, Cofins e IPI. O PL ainda precisa ser votado no Senado, o que dá mais tempo para o Executivo negociar longe da pressão dos protestos.

O projeto mexe em vários pontos do transporte de cargas: muda a relação entre as empresas e a formulação de preços, exige contratação de seguros, amplia a punição para motoristas que participarem do roubo de cargas e aumenta, de 20 para até 40 pontos, o limite para um caminhoneiro profissional perder a Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

Tabelamento do frete esbarra em ruralistas

Valor Econômico - 05/06/2018

Apesar de prometer empenho para votação das três medidas provisórias encaminhadas pelo governo para atender os caminhoneiros, a bancada ruralista, que defende o setor do agronegócio, já admite que será necessária muita negociação para aprovar uma delas -- MP 832/2018 --, a que prevê tabelamento para os preços de fretes rodoviários. As outras duas, a que prevê 30% dos contratos de frete da Conab por caminhoneiros autônomos e a que proíbe a cobrança de pedágio sobre eixos suspensos, contam com relativo consenso dos ruralistas e devem ser aprovadas com alguma facilidade.

O tema, no entanto, é um tabu para o agronegócio, historicamente contrário à proposta, que inclusive já é analisada por meio de diversos projetos de lei em tramitação no Legislativo. Para o setor, a fixação de um preço mínimo elevaria em 9% em média os preços dos fretes contratados para o transporte agropecuário, podendo chegar a até 30% no caso de grãos, conforme dados da Confederação da Agricultura e Pecuária (CNA). Outro argumento é que o tabelamento interfere na lógica de mercado, regida pela lei da oferta e procura.

"É uma pauta complicada, pois tem segmentos contrários dentro do agronegócio, mas o momento também é delicado e temos que saber achar uma solução. Afinal de contas, acordo feito é acordo cumprido", disse ao Valor a presidente da Frente Parlamentar da Agropecuária (FPA), deputada Tereza Cristina (DEM-MS), referindo-se ao acordo firmado pelo presidente Michel Temer com entidades de caminhoneiros. "O Cade [Conselho Administrativo de Direito Econômico] já disse que vê com restrições tabelamento de frete numa economia de livre mercado. Mas vamos ver como resolver um problema de cada vez", acrescentou a parlamentar.

Nos bastidores, deputados da bancada do agronegócio já defendem que o setor faça concessões para aceitar o tabelamento, com ressalvas de valores, mas sem se opor à medida, com pena de que uma nova greve de caminhoneiros se instale novamente no país daqui a alguns meses.

A MP 832/2018, editada há uma semana por Temer como parte das negociações para cessar as greves que afetaram o país, criou a Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, uma das bandeiras da categoria dos caminhoneiros autônomos, que surgiu com a greve anterior da categoria, em 2015. Na última quarta-feira, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) divulgou a primeira tabela com os preços mínimos referentes ao quilômetro rodado na realização de fretes, por eixo carregado, consideradas diferentes cargas (geral, a granel, frigorificada e perigosa), válida até 20 de janeiro de 2019.

Para a assessora técnica da Comissão Nacional de Infraestrutura e Logística da CNA, Elisângela Lopes, porém, é praticamente impossível que a ANTT consiga fiscalizar a atual frota de 1,5 milhão de caminhões na ativa hoje no país. "Em épocas de safra como agora, o preço do frete aumenta e você tem

mais caminhões ofertando serviço. A partir do momento em que se tabela o frete, num mercado com tantos caminhoneiros, quem vai garantir que esse tabelamento seja cumprido?", adverte ela.

Em outra frente, porém, os caminhoneiros não abrem mão de que a MP seja aprovada no Congresso. Procurada, a Associação Brasileira dos Caminhoneiros (Abcam), uma das que negociou a pauta de reivindicações da categoria com o governo, o texto busca compensar a relação desvantajosa, "na grande maioria das vezes", do caminhoneiro perante as grandes empresas na negociação do preço do frete. "Considerando a justa finalidade do texto, não vemos margem de negociação que resulte em adiar a correção dessa relação historicamente desequilibrada.

Previsões para crescimento do PIB de 2018 seguem em queda; J.P. Morgan espera 1,2% **Valor Econômico - 05/06/2018**

A onda de reduções das estimativas para o crescimento deste ano segue firme, com bancos e consultorias incorporando nas suas projeções o efeito da greve dos caminhoneiros e o resultado fraco do PIB no primeiro trimestre. O J.P. Morgan promoveu um corte extremamente significativo em sua previsão, baixando-a de 2,4% para 1,2%.

A Oxford Economics, por sua vez, diminuiu a sua de 1,9% para 1,6%, enquanto a A.C. Pastore & Associados informou que a expansão do PIB de 2018 deve ser "significativamente inferior a 2%", sem divulgar ainda uma nova projeção oficial. No Boletim Focus do Banco Central (BC) a mediana das estimativas caiu de 2,37% para 2,18%.

Para o J.P. Morgan, apenas a paralisia da atividade relacionada à greve dos caminhoneiros pode tirar 0,7 ponto percentual do avanço do PIB neste ano. "Mas nós acreditamos que ela também vai continuar a pesar sobre a confiança de empresários e consumidores, levando a uma normalização ainda mais gradual no crescimento e tornando mais desafiador o panorama eleitoral", diz o relatório da equipe comandada pela economista Cassiana Fernandez.

Ela afirma que a greve ocorreu num quadro de aperto das condições financeiras para mercados emergentes, que "afetaram particularmente o Brasil, dado os grandes desafios fiscais e a incerteza em relação à política econômica depois das eleições". Para o segundo trimestre, a estimativa é de que o PIB ficará estável em relação ao trimestre anterior, feito o ajuste sazonal - antes, a aposta era numa alta de 0,9%. Nos três primeiros meses do ano, o crescimento foi de 0,4% sobre os três meses anteriores. "E a alta dos juros futuros, também como resultado da greve, contribuiu para apertar ainda mais as condições financeiras nas últimas semanas", diz Cassiana.

Em meados de maio, o chefe de pesquisa para a América Latina da Oxford, Marcos Casarin, havia revisado o crescimento para 2018 de 2,2% para 1,9%,

refletindo uma combinação de preços do petróleo mais altos, uma taxa de câmbio mais fraca e comércio menor com os principais parceiros. Com a greve dos caminhoneiros, a projeção foi novamente reduzida. Em relatório, Casarin estima que as graves perturbações nas cadeias de fornecimento e na logística, assim como o desabastecimento de combustíveis e outros bens, vão levar o PIB a recuar 0,3% no segundo trimestre. Para o ano, a consultoria baixou a projeção de 1,9% para 1,6%.

Para a consultoria do ex-presidente do BC Affonso Celso Pastore, o crescimento deste ano deverá ser "significativamente inferior a 2%", mesmo sem computar os efeitos da greve dos caminhoneiro. Segundo a empresa, não é preciso mais do que "uma avaliação rápida" sobre o comportamento dos componentes mais importantes do PIB do primeiro trimestre do lado da demanda e da oferta para chegar a essa conclusão.

O relatório observa que a expansão no primeiro trimestre do PIB, de 0,4%, deveu-se "quase que integralmente à agropecuária, com uma taxa anualizada de 6%, contrastando com a estabilidade da indústria", a queda anualizada de 2% da construção civil e um crescimento dos serviços à taxa anualizada de apenas 0,5%.

Com esse resultado, a herança estatística do primeiro trimestre para o ano ficou em 0,9%. Isso significa que, se o PIB terminar 2018 no mesmo nível registrado nos três primeiros do ano, o avanço da economia no ano será de 0,9%. Desse modo, "uma hipotética taxa de crescimento de 2% em 2018 somente seria atingida caso o PIB se elevasse a taxas anualizadas de 2,8% nos demais trimestres do ano". A questão, nota a consultoria, é que "os efeitos da greve tornam tal desempenho impossível no segundo trimestre, e não há perspectivas de melhora" nem do lado da oferta, nem do lado da demanda.

O quadro é pouco animador para o investimento, destaca a A.C. Pastore. "O baixo nível de utilização de capacidade da indústria, os níveis ainda elevados de endividamento das empresas, e as incertezas sobre se o próximo governo prosseguirá ou não na agenda de reformas não permitem vislumbrar uma retomada da formação bruta de capital fixo", diz o relatório. O cenário para o consumo das famílias tampouco é favorável. "Como temos alertado seguidas vezes, caiu o grau de formalização do emprego, desestimulando ainda mais o consumo, e os sinais vindos do mercado de trabalho ao lado do comportamento das novas concessões de crédito não sugerem recuperação." No primeiro trimestre, o investimento cresceu 0,6% e o consumo das famílias, 0,5% sobre o trimestre anterior.

Para completar, a greve dos caminhoneiros agravou um quadro em que a lenta retomada da atividade já dava sinais de desaceleração. "Somente com a publicação de novos dados é que saberemos a real extensão desse evento, e somente então faremos uma nova projeção de crescimento do PIB em 2018", diz a consultoria, antecipando apenas que o número ficará significativamente abaixo de 2% - a previsão mais recente é de 2,2%.

Projeto sobre relação entre BC e Tesouro avança **Valor Econômico - 05/06/2018**

O deputado Sérgio Vidigal (PDT-ES) apresentou parecer favorável ao projeto de lei 9.283, que muda o relacionamento financeiro entre o Banco Central (BC) e o Tesouro. O relator apresentou apenas uma emenda de redação, deixando claro que a apuração de resultados do BC será semestral, como é feito hoje. Ao Valor, Vidigal já tinha dito que seria favorável ao projeto.

A proposta já foi aprovada no Senado e agora precisa ser votada na Comissão de Desenvolvimento, Indústria (CDEICS) da Câmara dos Deputados, onde Vidigal é o relator. A proposta está na agenda de votação desta semana.

Finda essa etapa, o texto ainda tem de passar pela Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) e pela Comissão de Finanças e Tributação. Em cada uma delas é indicado novo relator e os parlamentares podem propor emendas ao texto. O projeto foi remetido à Câmara em dezembro do ano passado. Se for aprovado nas comissões sem mudança de mérito ou pedido para votação em plenário, o texto vai direto para sanção presidencial.

No modelo atual, toda vez que o BC tem lucro nas suas operações, notadamente na gestão das reservas internacionais, repassa o dinheiro para o Tesouro, que o integra à Conta Única. A lei prevê que o dinheiro só pode ser utilizado para o pagamento de dívida. Quanto há perda, o Tesouro repassa títulos ao BC.

A nova legislação cria uma reserva de resultados para equalizar ganhos e perdas na contabilidade de reservas internacionais e demais operações cambiais, como swaps. Com isso há uma expressiva redução nessa troca de fluxos financeiros entre BC e Tesouro, que passou dos R\$ 600 bilhões nos últimos anos.

Leilão do pré-sal pode ser usado para segurar preço **O Globo - 05/06/2018**

Enquanto se recupera do trauma provocado pela greve dos caminhoneiros, que parou o país por dez dias e provocou uma crise de desabastecimento, o governo estuda um mecanismo para reduzir a volatilidade nos preços dos combustíveis, especialmente da gasolina. Assim, uma parte do governo trabalha para acelerar a revisão do contrato da cessão onerosa (acordo pelo qual a União deu à Petrobras o direito de explorar cinco bilhões de barris na camada pré-sal) e, com isso, viabilizar o leilão do petróleo excedente nesses campos. O dinheiro obtido com essa operação — estimado em R\$ 80 bilhões — poderia ajudar a criar um “colchão” para absorver as variações provocadas pela cotação do petróleo no mercado internacional e pelo dólar. A solução, no

entanto, está longe de ser um consenso e enfrenta forte resistência da equipe econômica.

Segundo interlocutores do governo, a ideia tem a simpatia do Ministério de Minas e Energia, mas a Fazenda é contra. Os técnicos comandados pelo ministro Eduardo Guardia afirmam que essa saída seria um equívoco, pois o governo estaria usando uma receita extraordinária (que ainda não foi precisamente calculada) para bancar uma despesa constante. Além disso, a área econômica já conta com os recursos da cessão onerosa para cumprir a regra de ouro (norma pela qual o governo não pode se endividar para honrar despesas correntes) em 2019.

A avaliação da área técnica da Fazenda e da própria Petrobras é que a melhor solução seria mudar a periodicidade dos reajustes da gasolina. Interlocutores da estatal explicam que já há um entendimento de que o repasse diário de reajustes para os preços não funciona, pois gera uma volatilidade excessiva. Essa foi uma das razões pelas quais os caminhoneiros decidiram fazer a paralisação.

— A Petrobras já decidiu rever o prazo de reajuste para os preços do gás de cozinha (que passou a ser trimestral) e do diesel (que passou a ser mensal). Isso também poderia ser uma solução para a gasolina — disse um técnico que acompanha o assunto.

Na sexta-feira, em meio a pressões, Pedro Parente pediu demissão da presidência da Petrobras e foi substituído por Ivan Monteiro. Ontem, o Conselho de Administração da Petrobras confirmou o nome de Monteiro como novo presidente efetivo da estatal — até então, ele estava como interino.

Projeto busca destravar negociações

Governo e estatal tentam encontrar uma forma de garantir que a empresa não saia perdendo nessa conta. A Petrobras quer garantias de que não vai ficar desconectada dos preços internacionais. Além disso, nos períodos em que o preço no mercado externo estiver menor que o praticado no Brasil, a empresa precisa ser protegida para não sofrer ação predatória de importadores. Outra solução em estudo é adotar sistema flexível de tributos, que podem oscilar de acordo com a variação do petróleo no mercado internacional.

Na negociação que envolveu um alongamento do prazo de reajuste para o óleo diesel, a saída encontrada pelo governo para evitar uma distorção concorrencial entre Petrobras e importadores foi instituir um Imposto de Importação (II) sobre o óleo trazido do exterior. O tributo será cobrado sempre que o preço do mercado internacional for menor do que o do mercado interno e poderia ser calibrado diariamente. No entanto, no caso da gasolina, há uma percepção de que essa seria uma saída de difícil operacionalização.

As negociações entre a União e a Petrobras em torno da cessão onerosa ganharam fôlego nesta semana depois da greve dos caminhoneiros. O governo

está articulando com o deputado José Carlos Aleluia (DEM-BA) a aprovação de um projeto de autoria do parlamentar que pretende destravar as negociações entre a União e a Petrobras. Pela proposta de Aleluia, a estatal (que sairá credora na revisão do contrato) pode receber a sua parte em óleo e vender até 70% da sua participação nos campos para atrair um parceiro para explorar, produzir e comercializar o produto. Pela legislação atual, isso não é possível. Ou seja, a empresa teria de fazer todo o investimento com recursos próprios, e não há caixa suficiente para isso.

A aprovação do projeto abre caminho para resolver o impasse, e a União ficaria liberada para fazer o leilão da parte que lhe cabe ainda neste ano. O governo aposta também no apoio do presidente da Câmara dos Deputados, Rodrigo Maia (DEM-RJ), para votar pedido de urgência e levar a proposta ao plenário da Casa ainda esta semana.

Ao ser indagado sobre se o excedente poderia formar um “colchão” para amortizar a variação dos preços da gasolina, Aleluia respondeu que caberá ao governo definir a destinação dos recursos. Ele afirmou que há boa vontade dos deputados no sentido de dar uma resposta rápida depois dos problemas causados pela greve:

— Este projeto tem prioridade porque garante recursos para a União e para a Petrobras.

Governo admite rever reajuste diário

O bate-cabeça em torno da política de preços da Petrobras ficou claro ontem. O Ministério de Minas e Energia chamou a Agência Nacional de Petróleo (ANP) para discutir o assunto. No mesmo horário, a Fazenda também mantinha uma reunião sobre política de combustíveis, focada na edição de um decreto que permitirá parte da redução no preço do diesel.

O ministro da Casa Civil, Eliseu Padilha, admitiu ontem que o governo pode rever a forma de repassar ao consumidor o preço de outros combustíveis, sobretudo da gasolina. Ele fez questão de ressaltar, no entanto, que o governo não vai mexer na política de preços da Petrobras:

— A política de preços da Petrobras está preservada, não se mexe nisso. O grupo de trabalho do Ministério de Minas e Energia está estudando uma fórmula de como o problema (dos combustíveis) pode ser resolvido. Nós podemos achar uma solução para esse repasse (ao consumidor) — disse o ministro da Casa Civil.

No Planalto, há um esforço para que o presidente Michel Temer e seus ministros mais próximos se afastem da discussão sobre os reajustes da gasolina. O objetivo é evitar a ideia de que o presidente esteja atuando para interferir na política de preços da Petrobras — o que, após mensagens confusas do Planalto, Temer negou que estivesse fazendo.

— O Planalto não pode interferir nisso e levar essa discussão para o colo do presidente. O Moreira tem que achar uma solução e apresentar para o palácio — afirmou uma pessoa próxima a Temer.

O Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) e a Agência Nacional do Petróleo (ANP) devem publicar, nesta semana, portaria conjunta criando grupo de trabalho para discutir a implementação de medidas para melhorar o mercado de combustíveis. Os técnicos terão como referência um estudo recente do Cade, que apresenta um conjunto de nove propostas, entre as quais a instalação de postos de autosserviço — ou seja, sem frentistas —, o fim da proibição de importação de derivados de petróleo pelas distribuidoras, a permissão para que os produtores de álcool vendam diretamente aos revendedores e a presença de postos de gasolina em hipermercados e outros espaços urbanos, além de mudanças na forma de tributação.

Paralisação reduz expectativa sobre PIB

O Globo - 05/06/2018

Economistas de instituições financeiras voltaram a reduzir com força suas expectativas para o crescimento da economia brasileira este ano, após dez dias de greve de caminhoneiros que parou o país, elevando também as projeções para a inflação.

A pesquisa Focus do Banco Central, com mais de cem bancos e consultorias, divulgada ontem, mostrou que a projeção para a expansão do Produto Interno Bruto (PIB) em 2018 caiu de 2,37% na semana anterior para 2,18% agora, na quinta redução seguida. Para o ano que vem, permanece a estimativa de crescimento de 3%.

A greve dos caminhoneiros terminou na semana passada após dez dias de bloqueios e manifestações por rodovias de todo o país, provocando desabastecimento generalizado e afetando diversos setores da economia. Voos foram cancelados, filas gigantescas se formaram em postos de gasolina, e muitas empresas chegaram a interromper a produção. Somam-se a isso os números do primeiro trimestre da economia, que não foram os esperados, depois que o IBGE divulgou o resultado do PIB do início do ano. Houve alta de 0,4% frente ao quarto trimestre de 2017, mas o desempenho frente ao início do ano passado desacelerou. Passou de alta de 2,1% no fim de 2017 para 1,2% no primeiro trimestre de 2018. Boa parte do avanço veio do setor agropecuário, que não deve repetir os resultados nos próximos trimestres.

A paralisação provocou escassez de alimentos e outros insumos, e os preços subiram. Por isso, as previsões para o Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) subiram pela terceira semana seguida, chegando a 3,65%. No levantamento anterior, a projeção fora de 3,60%. Para 2019, subiu de 4% para 4,01%.

As estimativas para o dólar também subiram para R\$ 3,50, tanto para 2018 quanto para 2019, ante respectivamente R\$ 3,48 e R\$ 3,47 na semana anterior. Para a taxa básica de juros, mantiveram-se as expectativas de que a Selic termine o ano a 6,5%, indo a 8% no fim de 2019, mesmos cálculos do Top-5, grupo dos que mais acertam as previsões.

Governo vai mudar política de reajustes

Correio Braziliense - 05/06/2018

O governo praticamente bateu o martelo e pretende mudar a política de preços dos combustíveis. O presidente Michel Temer está convencido de que o modelo atual de correções diárias provoca distorções. Isso ficou claro durante a greve dos caminhoneiros. O valor do diesel está congelado por 60 dias e terá reajuste mensal. No caso da gasolina, dois modelos são cogitados: o primeiro, a cada 30 dias, a exemplo do diesel; e o segundo, a cada três meses, como ocorre com o gás de cozinha (GLP) desde janeiro. A Petrobras já sinalizou ao Palácio do Planalto que não vê empecilho. O que importa para a empresa é repassar os custos.

Embora o ministro da Casa Civil, Eliseu Padilha, tenha dito ontem que o governo não pretende interferir na política de preços, nos bastidores, fontes do governo garantem que as discussões estão bastante avançadas. A mudança, no entanto, só ocorrerá após a normalização do abastecimento dos postos e a constatação de que o desconto de R\$ 0,46 no litro do óleo diesel, anunciado pelo governo, esteja efetivamente valendo para o consumidor. Medida que vai custar R\$ 13,5 bilhões aos cofres públicos.

O secretário executivo do Ministério de Minas e Energia, Márcio Félix, não descartou a nova política para a gasolina, mas não deu muitos detalhes. “Não vai ser anunciado agora, mas depois que tivermos um consenso dentro do mercado”, afirmou. “A prioridade é reabastecer o país e fazer com que o esforço dos R\$ 0,46 de redução no litro do diesel chegue ao consumidor país a fora”, explicou. O ministro-chefe do Gabinete de Segurança Institucional (GSI) da Presidência da República, Sérgio Etchegoyen, assegurou que o governo vai fiscalizar o repasse. “Vamos usar todo o poder de polícia no esforço de garantir os R\$ 0,46”, destacou.

Além disso, está sendo colocado em discussão um mecanismo de proteção da estatal contra importações nos períodos em que a cotação estimada para o preço da gasolina no mercado externo estiver mais baixa do que o valor cobrado internamente.

Riscos

Os analistas reconhecem que um prazo maior para o reajuste dos combustíveis traz maior previsibilidade, atendendo à reivindicação dos caminhoneiros. No entanto, eles alertam que os riscos aumentam, dependendo da oscilação dos preços no mercado internacional. Além disso, os especialistas consideram que congelamento e tabelamento são um retrocesso à época que antecedeu à hiperinflação, durante o governo de José Sarney, e que não deu certo.

“O governo vai sancionar um cartel oficial, com preços mínimos de fretes e de insumos. E está subsidiando sem ter recursos para isso, porque tem um orçamento deficitário de R\$ 159 bilhões para este ano, ou seja, está faltando dinheiro”, avaliou o economista Maurício Canêdo Pinheiro, professor da Escola Brasileira de Economia e Finanças da Fundação Getúlio Vargas (EPGE-FGV). Para ele, manter o valor dos combustíveis atrelado ao preço internacional em intervalos mais longos resolve a variação diária no mês, mas não resolve se a tendência de alta dos preços. “Essa política não vai evitar que o reajuste, no fim de 30 dias ou de um prazo maior, fique mais alto. O susto também será inevitável”, alertou.

O economista Fabio Klein, da Tendências Consultoria, reforçou que o governo não tem espaço fiscal para adotar a mesma política de subsídio no preço da gasolina como fez com o diesel. Segundo levantamento feito pela Tendência, a variação dos preços da gasolina no mercado interno e externo é bem maior do que a do diesel. “Pelos nossas contas, o preço da gasolina está bem abaixo do que seria a paridade com o mercado internacional. No caso do diesel, a diferença é pequena”, destacou.

Pinheiro, da FGV, criticou os subsídios e afirmou que o governo está transferindo a conta do diesel para a sociedade. “O país tem outras prioridades, mas como o governo está fraco, cedeu às reivindicações dos caminhoneiros. Corre o risco de ter aberto a caixa de Pandora. Outros setores podem pressionar por benefícios similares, apesar de o quadro fiscal não permitir muitas aventuras”, completou.

Para os especialistas, a nova política de preços da Petrobras trouxe credibilidade e lucro para a estatal ao evitar o congelamento de preços. Durante o governo da ex-presidente Dilma Rousseff, a prática fez a empresa amargar prejuízos de US\$ 40 bilhões. O congelamento do gás de cozinha durante 2013 e 2015, por exemplo, fez com que o reajuste para o consumidor em 2016 acabasse sendo de 56% para corrigir as perdas.

Segundo Pinheiro, do ponto de vista econômico, a política atual de preços da Petrobras “é acertada”, porque ajusta o preço de acordo com a variação do barril de petróleo lá fora e do câmbio. A mudança para um prazo mais longo será uma “solução de meio termo” com viés político. “Reajustes mensais podem agradar a população e garantir votos para o defensor da ideia. Mas não vai resolver se a gasolina subir lá fora e o real se desvalorizar, porque, quando virar o mês, a variação será maior”, alertou.

Redução de preço não chega às bombas

Correio Braziliense - 05/06/2018

O governo federal prometeu e decretou a redução de R\$ 0,46 no preço do diesel. A ideia era conter a greve dos caminhoneiros, iniciada em 21 de maio, que causou uma série de problemas de abastecimento no país. No entanto, no primeiro dia após o feriado prolongado, a categoria disse não ter visto grande diferença nos postos de abastecimento. Uma ronda em alguns locais revelou que a redução ainda não chegou às bombas.

Segundo a Agência Nacional do Petróleo (ANP), entre os dias 20 a 26 de maio, o preço médio do diesel girava em torno de R\$ 3,957. O maior valor registrado no período foi de R\$ 4,29, enquanto o menor foi de R\$ 3,699. O Correio circulou em alguns postos para mapear preços. O valor médio do diesel encontrado foi de R\$ 3,81. O máximo foi de R\$ 4,09 e o menor, R\$ 3,69. Questionados, alguns frentistas não souberam indicar se a redução do combustível já havia sido feita. “Aqui, o diesel abaixou pouco, mas a gasolina já aumentou”, contou um funcionário. Em outro posto, a informação foi de que o valor do diesel passou de R\$ 3,99 para R\$ 3,79, redução de apenas R\$ 0,20 e não os R\$ 0,46 prometidos pelo governo.

O caminhoneiro Wagner Borges, 36 anos, afirmou não ter visto a redução em postos de combustíveis. Se isso não acontecer nos próximos dias, ele acredita que uma solução deve ser procurar o Procon e ir atrás dos direitos do consumidor. “As notícias que chegam são que os postos não estão cumprindo. O governo até fez a medida, mas não é cumprida”, desabafou. Para Wagner, a ideia é lutar para que a proposta do Executivo vire lei. “Não adianta eles diminuírem por 60 dias e depois voltar tudo como era”, argumentou.

Com a escassez dos combustíveis em postos de todo o país, houve uma disparada nos preços. O da gasolina variou até 173%, entre os dias 18 e 30 de maio. Um levantamento realizado pela ValeCard, empresa especializada em gestão de frotas, mostrou que, durante as manifestações, o valor do litro de gasolina ia de R\$ 3,87 até R\$ 10,56.

Etanol

O etanol também apresentou variação significativa de preços: de R\$ 2,58 até R\$ 5,97, uma diferença de 131%, segundo a pesquisa. A ValeCard também informou que, mesmo com o fim da paralisação e a normalização do abastecimento, no feriado de Corpus Christi, o valor da gasolina ainda variava 83% no país, vendida por R\$ 3,80 até R\$ 6,96 o litro.

No caso do etanol, embora ainda alta, a variação de preço foi menor, de 61%, durante o feriado. O litro era vendido entre os valores de R\$ 2,99 e R\$ 4,80. Patricia Agra, sócia da área de defesa da concorrência do L.O. Baptista Advogado, explicou que os motivos de tamanha variação são o choque de oferta e o aproveitamento para um abuso de preço por parte dos empresários.

Para a especialista, cabe ao consumidor avaliar o preço cobrado e reagir. E não apenas esperar que o governo intervenha. “Tem que chamar o Procon, tem que fazer denúncia no Cade (Conselho Administrativo de Defesa Econômica) de combinação de preço, tem que buscar outro posto que venda mais barato ou outra alternativa para meio de transporte naquele momento”, ressaltou.

Benefício tende a virar salário

Correio Braziliense - 05/06/2018

O aumento pleiteado pelos juízes na Câmara de Conciliação da Advocacia-Geral da União (AGU) pode ter um impacto de sete dígitos no orçamento do Poder Judiciário, cuja proposta está prestes a ser enviada para 2019 ao Congresso. A questão envolve o pagamento do auxílio-moradia, cerca de R\$ 4,5 mensais, dos quais magistrados e procuradores só abrem mão se receberem salários maiores. O remanejamento dos subsídios faz crescer também os problemas fiscais do país, que já sofre com gastos inesperados após a greve dos caminhoneiros, em meio ao rombo acumulado pela queda da arrecadação tributária em consequência da recessão de 2015 e 2016.

No mês passado, a presidente do Supremo Tribunal Federal (STF), ministra Cármen Lúcia, pediu às associações de magistrados que resolvessem a questão até junho. É o limite para que a Justiça redija e encaminhe uma proposta orçamentária para o ano que vem. O fim do auxílio-moradia é discutido sob sigilo na Câmara de Conciliação da AGU. Desde abril, juízes, procuradores, representantes dos estados e do Ministério do Planejamento foram recebidos separadamente pelo grupo em três ocasiões. Apenas o primeiro encontro contou com todos os envolvidos.

Enquanto os juízes continuam a pleitear o aumento de salário, comemoram um benefício concedido ontem. Ganham reajuste de 3% no auxílio alimentação e no auxílio pré-escola, segundo determinação publicada no Diário Oficial da União. A portaria foi assinada pela presidente do STF, ministra Cármen Lúcia, e pelo presidente do Tribunal Superior Eleitoral (TSE) Luiz Fux. O auxílio para alimentação sobe para R\$ 910,08 — pouco menos que o salário mínimo, atualmente fixado em R\$ 937 — e o pré-escolar fica em R\$ 712,62.

Mesmo com o segredo em torno da negociação do auxílio-moradia, representantes da categoria afirmam que a conciliação traz como ideia principal uma reorganização do subsídio (que pode chegar a R\$ 33,7 mil) e a retirada do auxílio-moradia. A assessoria de imprensa da AGU não antecipou a decisão, mas afirmou que, como não existe lei que institua o auxílio-moradia, a instituição é contra seu pagamento. “É uma resolução dos tribunais garantida por liminar do ministro do STF Luiz Fux. A posição da AGU é a de que o benefício deve acabar se não houver lei no Congresso tratando sobre o tema”.

Sem imposto

O auxílio-moradia tem caráter indenizatório, sem desconto de Imposto de Renda. O valor varia de estado para estado. Segundo o último relatório do Conselho Nacional de Justiça (CNJ) encomendado pela ministra Cármen Lúcia, há 17.338 juizes no Brasil e todos recebem o benefício, cujo valor varia entre R\$ 4 mil e R\$ 5 mil. Os aposentados — cerca de 3 mil pessoas, de acordo com a Associação dos Magistrados do Brasil (AMB) — e os pensionistas, não ganham o adicional.

O aumento de salário, entretanto, causaria um efeito cascata na instituição. “Se você contar que o salário do Judiciário regula todos os salários dos procuradores da República e dos juizes, o rombo pode ser muito grande. Como não existe imposto, o rendimento líquido teria de ser compensado em 20%. Assim, o impacto fica ainda mais expressivo”, explicou o professor Geraldo Biazoto, do Instituto de Economia da Universidade Estadual de Campinas (Unicamp).

Ex-coordenador de política fiscal da Secretaria de Política Econômica do Ministério da Fazenda, Biazoto lembra que a eventual aprovação de um aumento nos salários dos juizes é a “validação de um reajuste implícito instituído via auxílio-moradia”. Ao aprovar essa negociação, abre-se um precedente para que outras categorias que também são abastecidas por penduricalhos reivindiquem a oficialização de um reajuste. “Teremos uma fila com militares, com servidores da Receita Federal e da Polícia Federal, do Itamaraty. Os aumentos tornarão a situação insustentável”, detalhou.

O aumento do Judiciário repercute nas demais categorias do serviço público, ainda que não de forma automática. Os vencimentos dos ministros são usados como referência para o teto de outras categorias. “As mudanças podem ativar uma tensão social abastecida pela crise dos caminhoneiros. Na hora que você pega um segmento já privilegiado e dá um prêmio desse tamanho, é claro que a sociedade vai reagir”, completou Biazoto.

Desde janeiro, as 27 associações estaduais de magistrados e outras do Ministério Público pressionam o Supremo na questão dos salários e do auxílios-moradia. Ano passado, tanto a ministra Cármen Lúcia quanto a procuradora-geral da República, Raquel Dodge, negaram os reajustes. Ambas afirmaram que “não era o momento”. Tanto os magistrados quanto os representantes do Ministério Público recebem, além dos salários, o auxílio-moradia. Além disso, têm benefícios como carro com motorista, gratificações, como a de acúmulo de jurisdição, e indenizações.

Levantamento do CNJ mostra que quem mais gasta com auxílio-moradia é a Justiça do Trabalho. Apenas neste ano, ela deve consumir R\$ 197,7 milhões exclusivamente com o pagamento deste benefício. “A Justiça do Trabalho é tão cara e tão lenta em sua prestação de serviços à sociedade que, caso ela fosse destituída e o Estado indenizasse seus requerentes, seria mais rápido e mais barato”, acredita a ministra aposentada Eliana Calmon, ex-corregedora do Conselho Nacional.

O auxílio-moradia dos magistrados é pago desde 2014 a todos os juízes, inclusive àqueles com imóveis nas cidades onde trabalham. A decisão foi determinada com base em liminar do ministro Luiz Fux.

STF tira da pauta ação do parlamentarismo

A presidente do Supremo Tribunal Federal (STF), ministra Cármen Lúcia, retirou da pauta do plenário a ação que discute se é possível migrar do sistema presidencialista para o parlamentarista por meio de emenda constitucional, sem a realização de um plebiscito. O processo, de 1997, seria analisado no dia 20 de junho, mas houve registro de pedido de desistência de seus autores, assinado pelo deputado federal Arlindo Chinaglia Júnior, pelo ex-ministro e ex-deputado Jacques Wagner, e pelo jurista Hélio Bicudo. A solicitação de desistência, protocolada ontem, ainda não foi analisada pelo relator do processo, ministro Alexandre de Moraes.

Combustíveis e recessão reacendem o debate sobre a reforma tributária

DCI - 05/06/2018

Os reflexos da recessão e da crise dos combustíveis reacenderam o debate sobre a importância de uma reforma tributária no Brasil. O tema estará no foco dos candidatos nas eleições de outubro e terá de ser enfrentado pelo próximo presidente e governadores.

É o que avaliaram especialistas presentes no Fórum Internacional Tributário, ontem em São Paulo. Algumas pré-candidaturas já discutem uma reforma do sistema, como a de Ciro Gomes (PDT), Marina Silva (Rede), Geraldo Alckmin (PSDB), Manuela D'Ávila (PC do B).

O vice-presidente do Sindicato dos Agentes Fiscais de Rendas do Estado de São Paulo (Sinafresp), Glauco Honório, comenta que a insatisfação com a tributação no Brasil foi exposta durante a greve dos caminhoneiros. Ele lembra que, em um primeiro momento, os manifestantes apenas discutiram a redução do preço dos combustíveis.

Por outro lado, ao longo do processo, começaram a debater a formação de preços: quais são os impostos que incidem sobre os combustíveis, qual esfera de governo é responsável pela cobrança (federal, estadual).

“Os caminhoneiros foram atrás do governo federal, mas sabemos que o imposto mais importante que incide sobre os combustíveis é estadual [ICMS], com enormes diferenças de alíquotas de um estado para outro, inclusive. No entanto, vemos que os caminhoneiros – e a sociedade como um todo – está começando, aos poucos, a se apropriar do debate tributário, a tomar conhecimento. E quando isso acontece é porque a situação está grave”, ressalta Honório.

O presidente da Federação do Fisco Estadual e Distrital (Fenafisco), Charles Alcântara, conta que o governo federal tem dialogado com os governadores para uma redução da alíquota do ICMS sobre os combustíveis, o que, na sua avaliação, é inviável neste momento. “Você não pode reduzir um imposto tão importante quanto o ICMS e mudar o orçamento de um estado no meio de um exercício, com despesas programadas. O ICMS é mais de 90% da receita própria dos estados. Isso significaria diminuir os serviços de saúde, educação”, destaca.

O presidente da Fenafisco acrescenta que a carga tributária sobre os combustíveis sempre foi alta, mas que a disparada de preços é fruto da nova política de reajuste da Petrobrás, em vigor desde julho de 2017. Para Alcântara, a solução passar por discutir a tributação sobre os combustíveis em um contexto mais amplo de reforma do ICMS e do sistema tributário como um todo. “Nosso modelo tributário é muito oneroso no consumo e por isso funciona como uma barreira ao crescimento. Ele compromete a demanda interna, a renda disponível das famílias e, por conta disso, o comércio começa a vender menos e a reduzir encomendas da indústria. Isso vale para os combustíveis, especialmente para o diesel que tem um efeito cascata na economia”, diz. “É preciso diminuir a tributação no consumo, compensando essa redução com aumento da tributação direta sobre renda e patrimônio, especialmente dos mais ricos”, complementa.

Crise econômica

O diretor do Instituto Fiscal Independente (IFI), Rodrigo Orair, avalia que a recessão voltou a expor as desigualdades econômicas e sociais do País, estimulando o debate sobre as distorções da tributação da renda no Brasil. “Nós estávamos anestesiados achando que a desigualdade estava resolvida no Brasil. De repente vem a crise e, junto com ela, novos estudos mostrando que, na verdade, a concentração de renda no Brasil não só não caiu nos últimos anos, como é uma das maiores do mundo”, analisa Orair. Um extenso estudo da Fenafisco e Anfip, “A reforma tributária necessária” mostra, que 70% da renda das pessoas que ganham acima de 320 salários mínimos por mês não é tributável. Para aqueles que ganham de 40 a 60 salários mínimos, essa porcentagem chega a 40%, enquanto para a faixa entre 2 a 3 salários mínimos, esse percentual cai para 8%.

Lei das relicações faz um ano e efeito na prática é quase nulo

DCI - 05/06/2018

Completa hoje (5) um ano da lei que estabelece diretrizes gerais para prorrogação e relicação dos contratos de concessão. Mas, pela falta de regulamentação, a norma ainda não resultou em nenhuma quebra de contrato

de forma “amigável”. Enquanto isso, a prestação de serviços essenciais pode ficar em risco, junto a novos investimentos.

“É lamentável que o governo não consiga regulamentar num tempo razoável uma legislação que ele mesmo criou em regime de urgência”, diz o sócio do Vernalha Guimarães & Pereira Advogados, Fernando Vernalha, ao referir-se à Lei 13.448, de 05 de junho de 2017.

Segundo ele, a não regulamentação faz com que as concessões que apresentaram algum desequilíbrio contratual – principalmente as realizadas no Programa de Investimento em Logística (PIL) – deixem de contar com alternativas menos traumáticas, como a relicitação e a prorrogação antecipada, ficando refém de soluções mais prejudiciais como a recuperação judicial – quando factível – ou extinção litigiosa. Isso, para Vernalha, trava os processos e gera prejuízos aos usuários, já que coloca em jogo a continuidade na prestação de serviços.

A minuta do decreto, de acordo com ele, está pronta há algum tempo, mas a publicação está “travada”, devido às divergências internas do governo sobre seu conteúdo.

Além da ausência de capacidade institucional, Vernalha destaca que pode haver falta de interesse. “O governo parece temer uma repercussão negativa da regulamentação perante os órgãos de controle, em um momento de grande fragilidade política e institucional.”

Após o pedido de recuperação judicial do Aeroporto de Viracopos, havia uma expectativa de publicação da regulamentação, mas ainda não ocorreu.

Além da Lei 13.448, as concessionárias da área rodoviária aguardavam a aprovação da Medida Provisória 800, de 18 de setembro de 2017, que tratava a reprogramação de investimentos e duplicações nas rodovias concedidas. Contudo, a mesma caducou em 26 de fevereiro.

Ativos

De acordo com levantamento do advogado da área de infraestrutura do L.O. Baptista Advogados, Ricardo Medina, cinco ferrovias aguardam definição para prorrogar os contratos de concessão, sendo elas Rumo, MRS, Carajás, Vitória-Minas e Centro-Atlântica. Na área rodoviária, a BR-290/ RS (Concessionária Concepa, da Triunfo) teve o contrato de concessão prorrogado por 12 meses, até uma nova licitação.

Já entre os ativos que aguardavam a possibilidade de relicitação está a BR-040 e o aeroporto de Viracopos, em Campinas, que entrou com pedido de recuperação judicial.

Na opinião de Medina, a não-regulamentação da lei foi o que levou Viracopos ao pedido de recuperação judicial. “Ficou sem opções”, diz. Para ele, caso o

plano seja bem sucedido, existe uma grande possibilidade de que outras concessionárias acabem optando pelo mesmo caminho. “Vai chover pedidos de recuperação, se não houver uma medida que evite”, opina.

Atraso de investimentos

Enquanto a falta de um mecanismo de relicitação coloca em risco a prestação de serviços com qualidade, a ausência da possibilidade da prorrogação antecipada trava novos investimentos, sobretudo no segmento ferroviário.

De acordo com o sócio-diretor de governo e regulação da KPMG, Diogo Mac Cord de Faria, no nicho existem várias concessões que vão vencer ao longo so próximos cinco anos, e a publicação da medida seria um incentivo para fazer investimentos não previstos no contrato atual.

“Se esperarmos vencer para relicitamos, vamos ficar quase cinco anos sem novos investimentos. Não podemos perder o timing, já temos gargalos no setor e semana passada ficou claro que depender só do caminhão não é o caminho”, disse ele, lembrando da greve dos caminhoneiros na última semana.

Na opinião do sócio sênior do Miguel Neto Advogados, Miguel Neto, a possibilidade de que a regulamentação seja publicada a antes das eleições é pequena. “Não acho que [o governo] publique algo antes das eleições, com os problemas que temos hoje. Me surpreenderia se saísse um decreto com parte da regulamentação”, coloca.

Mesmo que a modelagem das novas concessões tenham corrigido alguns problemas observados no passado, ele destaca que esse tipo de dificuldade tem deixado o investidor estrangeiro mais receoso. “A imagem do [do País] que fica em jogo”, diz.

“Se houver relicitação, o investidor vai querer saber sobre passivo e indenização”, acrescenta Medina da L.O Baptista Advogados. Segundo ele, a modelagem hoje é melhor, mas os novos pacotes ficam lastreados por legislações passadas e por isso, “é necessário resolver”.

Incertezas

Mesmo que os principais problemas da antiga modelagem tenham sido resolvidos, Faria da KPMG, acredita ainda há questões que precisam ser discutidas nos próximos contratos de concessão de forma clara para evitar entraves similares aos observados nos contratos do PIL. Entre eles está regras de indenização para o investidor e mecanismos de relicitação.

Segundo ele, atualmente, os ativos a serem leiloados estão atraentes para o investidor estrangeiro, como os aeroportos previstos para licitação ainda este ano. “Sobretudo com a desvalorização do real”, diz.

Entretanto, o especialista assinala que ainda é possível que os problemas políticos e macroeconômicos sejam precificados, impactando o ágio.

Governo teme protestos contra preço da gasolina **O Estado de S. Paulo - 05/06/2018**

Coluna do Estadão

O governo batizou de “primavera brasileira” o movimento dos caminhoneiros que parou o País nas últimas semanas em protesto contra os reajustes sucessivos do diesel. Na comparação com o que ocorreu no mundo árabe, o Planalto avaliou que no Brasil a principal ferramenta de mobilização foi o WhatsApp e não as redes sociais Facebook e Twitter, que revelam, ao contrário do aplicativo, quem são os líderes do levante. Ciente disso, o governo decidiu voltar sua atenção para a gasolina. Quer evitar perder novamente o controle das ruas.

» Explosivo. O governo também continua apreensivo com o elevado preço do gás de cozinha. Mesmo assim, espaçou as reuniões do comitê de crise, que passam a ser semanais. Antes, eram diárias.

» Senta e chora. Outra preocupação é com a explosão de violência em vários Estados. Ontem, mais de 20 ônibus foram incendiados em 17 cidades de Minas. O Planalto sabe que a violência está associada a milícias e facções, um problema ainda sem solução.

» Não é hora. Com tanta agenda negativa, o governo cancelou a reunião do Conselho de Desenvolvimento Econômico e Social desta terça. Um interlocutor diz que não havia clima também pelas novas revelações no inquérito dos Portos.

» Tá quase. O governo espera fechar nas próximas semanas a revisão do contrato de cessão onerosa de exploração do pré-sal. A medida pode garantir até R\$ 100 bilhões com os leilões dos barris excedentes.

» Deu match! As negociações com a Petrobrás são tocadas pelo ministro da Fazenda, Eduardo Guardia, que virou o novo queridinho do Planalto. Por lá se diz que foi a melhor surpresa da reforma ministerial.

» Quem fala demais... Os convidados de Michel Temer, que serviu jantar árabe no sábado, estranharam as declarações do ministro Carlos Marun ao Canal Livre, da Band, de que Meirelles “não tem votos”.

» N’outra vibe. Dizem que o discurso foi contrário às conversas daquela noite, quando Temer quis convencer o centrão a apoiar Meirelles. E não é a vice.

» Silêncio... Uma decisão da Justiça de Rondônia será usada pela área jurídica do PT como precedente para tentar garantir a Lula o direito de gravar

propaganda eleitoral enquanto o TSE não decidir sobre o registro de sua candidatura.

» ...gravando. Em 2012, o TRE em Rondônia permitiu a um candidato preso gravar seu programa eleitoral, “sob pena de restrição dos direitos políticos”.

» Anota aí. A presidente do PT, Gleisi Hoffmann, nega que possa ser “plano B” de Lula se ele não disputar. » Premonição. A operação da PF que flagrou esquema no Ministério do Trabalho revelou que dois grupos atuavam para fraudar a concessão do registro sindical. Um dos presos chegou a zombar da ala adversária. “Isso vai dar pijama listrado e capa de revista.” Deu.

» Muito prazer. O governador de São Paulo, Márcio França (PSB), recebeu uma pesquisa feita depois da greve que mostra que 72,9% dos eleitores do Estado não o conheciam. Candidato à reeleição, ele já identificou que esse é seu desafio.

PRONTO, FALEI!

“Olha, se o problema fosse o ‘desmembramento’, retire-se o termo. Não queremos diminuir o Ipea”, considerando positiva a emenda que vincula o Ipea a sua pasta.

Raul Jungmann
Ministro da Secretaria de Segurança Pública

Significativo

O Estado de S. Paulo - 05/06/2018

Direto da fonte/Sonia Racy

Mercado focado na Petrobrás e Eletrobrás, passou batida, ontem, a alta de 15% no preço das ações da CSN de Benjamin Steinbruch.

Portanto, não foi tão ruim assim a inclusão do Brasil, na sexta-feira, nas sanções dos EUA contra o aço importado. As vendas brasileiras estão limitadas a cotas máximas. O limite de exportação de aço semiacabado (como blocos e placas), caso da CSN, equivalerá a 100% dessa média.

Significativo 2

Para os produtos acabados (aços longos, planos, inoxidáveis e tubos), o limite será de 70% desse montante. Por isso Usiminas e Gerdau subiram menos que CSN: 6,7% e 2,7% respectivamente.

Olho no diesel

Equipes do Procon e da ANP trabalham juntas, a partir de hoje, na caça a práticas ilegais na venda do diesel em SP.

Em nota, ontem, o Procon contabilizou 1.429 denúncias que podem levar a multas – entre as mais de 4.200 recebidas desde 24 de maio.

Sem limite

Carlos Marun foi contundente, no Canal Livre da Bandeirantes, domingo à noite: defendeu que todos os candidatos de centro abrissem mão de suas candidaturas.

A fala ocorreu dois dias antes do manifesto liderado pelo PSDB – que proporá, hoje, candidatura única de centro.

Sem limite 2

Indagado se Henrique Meirelles estava com medo de perder votos – o que o teria levado, em entrevista ao Estado, a rejeitar o rótulo de candidato do governo –, Marun perguntou, ironicamente, que voto Meirelles tem.

Procurada para saber o que Meirelles achou da atitude do ministro, a assessoria do candidato não deu retorno. Meirelles, segundo um espectador do programa, está em cruzada para explicar que “Barolo não é vinho italiano”.

Movimento 133

Grupo de advogados liderado por Leonardo Sica, ex-presidente da AASP, lançou ontem o Movimento 133. Querem pautar debate sobre renovação antes das eleições para diretorias estaduais e regionais de novembro, criticando o que chamam de continuísmo na gestão da OAB.

São 300 profissionais ligados à área jurídica e a movimentos de renovação política.

Cada um por si, quase ninguém por nós

O Estado de S. Paulo - 05/06/2018

Ana Carla Abrão

O Brasil está tão viciado em subsídios, em benesses e em privilégios que chega a ignorar que essa conta, ao final, recai sobre a sociedade por meio de mais impostos ou maior desigualdade. O Brasil está tão tomado e o Estado tão capturado que não mais se distingue o público do privado. É o patrimonialismo que volta e meia dizemos atacar, mas que, na prática, continua aí, teimando em se perpetuar.

São sempre os mesmos, organizados em grupos de pressão, dentro e fora do setor público, que se beneficiam de recursos públicos, à custa de um País que já exauriu sua capacidade de tributar. São grupos que tomaram de assalto o

Estado, as políticas públicas, as decisões legislativas e as ações de governo. Exemplos não faltam, nesses tempos difíceis que vivemos.

Ministérios se consolidaram como latifúndios partidários – e por vezes até familiares. Esta semana, o presidente Temer disse que considerava tirar o Ministério de Trabalho do PTB. Infelizmente, não é retórica. Assim como esse, vários são os ministérios e órgãos cujas ações financiadas com dinheiro público têm como única motivação o atendimento de interesses políticos específicos, na melhor das hipóteses. As ações públicas se tornaram moeda com a qual se compra apoio político aqui, um palanque ali ou um voto acolá. Como coordenar ações de governo nesse varejo de interesses? Afinal, se o loteamento leva ao atendimento de interesses específicos, não necessariamente convergentes entre si, onde estará o benefício público?

No Congresso, projetos de leis ficam à mercê de grupos de pressão. Modernizações necessárias e urgentes do nosso arcabouço legal e correções dos exageros e erros de políticas equivocadas esbarram nos lobbies de empresas privadas, organizações cartoriais ou sindicatos de servidores públicos barulhentos e influentes. Boa parte dos nossos parlamentares teve suas campanhas financiadas por esses grupos e, ao final do dia, acabam por servir aos seus financiadores e não aos seus eleitores. Afinal, quem ganha com a dificuldade de aprovação de leis importantes como a do cadastro positivo ou da duplicata eletrônica? E pelo não adiamento do aumento dos servidores públicos em pleno descalabro fiscal? A resposta, certamente, não é o cidadão.

No Judiciário, aquele poder que parece estacionado em Lisboa, o teto salarial e os auxílios-moradia deixaram de ser discutidos em uma ação de ninguém sabe, ninguém viu. Além disso, os supersalários, aqueles que o Conselho Nacional de Justiça disse investigar, estão guardados a sete chaves pois são legais e por isso, inquestionáveis. Esse mesmo judiciário se arma contra qualquer iniciativa de modernização que ameace as receitas dos cartórios, que são também suas receitas, e entrega uma justiça lenta, com tribunais abarrotados de processos e uma avaliação da população de que temos um dos piores – e mais caros – judiciários do mundo. Insisto, onde está o interesse público?

A reconstrução do Brasil passa pela nossa capacidade de entender que o público que se tornou privado está roubando a todos nós um pouco a cada dia. Nos ministérios, nas empresas públicas, nas leis, na aplicação das leis e nas ações de governo. Cada subsídio, cada desoneração, cada política específica, ao beneficiar alguns, tira de muitos. Nos poucos casos em que há benefício coletivo indireto, custos e resultados têm de ser medidos, acompanhados, orçados e divulgados.

Precisamos fazer a pergunta certa e cobrar de quem detém a legitimidade do voto que reflita sobre como o interesse público se coloca em cada uma das suas ações. E nenhuma ação se justifica se não tiver nele o principal benefício. Hoje são poucos – mas os há e são louváveis e merecem o nosso reconhecimento e respeito – aqueles no governo que olham por todos nós. São bastiões que nadam em águas cada vez mais turvas, mas que mantêm o rumo.

São esses que agem em favor dos que padecem num Brasil pobre, deseducado, desmotivado e sem perspectivas. Quiçá 2019 nos traga esses e muitos outros assim, que trabalharão por nós e não por si.

Conta dos subsídios recai sobre a sociedade por meio de impostos e desigualdade.

Reforma do Estado e eleições

O Estado de S. Paulo - 05/06/2018

Clóvis Panzarini

É tempo de campanha eleitoral. Tempo de escolher candidatos comprometidos não só com a moralidade pública, tão escassa nos dias que correm, como também com as mudanças necessárias à garantia do crescimento econômico sustentável, entre as quais as mais candentes são aquelas que permitirão o reequilíbrio das contas públicas. O saneamento financeiro exigirá dolorosa reforma do gasto para infletir a assustadora trajetória das despesas, que crescem inercialmente em ritmo superior ao do Produto Interno Bruto (PIB), exigindo endividamento cada vez maior e cortes cruéis no investimento público. E logo mais imporá também corte no gasto corrente – salários, aposentarias, custeio da máquina pública, etc. – por absoluta falta de recursos. Este filme de terror já faz sucesso em alguns Estados brasileiros.

A despeito das evidências, os adoradores do Estado grande e generoso amaldiçoam as reformas – conversa de banqueiros e neoliberais desalmados, dizem – e sugerem “soluções” indolores; pajelanças do tipo “combate à sonegação” agredindo as administrações tributárias, supostamente responsáveis por frouxa fiscalização, ou propõem a cobrança da dívida ativa, mais de R\$ 2 trilhões que a União e Estados têm a receber de contribuintes inadimplentes, desrespeitando as procuradorias fiscais da União e dos Estados que estariam sendo lenientes no exercício de seu mister.

Além do grosseiro equívoco ao confrontar fluxo de despesas com estoque de contas a receber, ignoram que mais da metade deste é incobrável por desaparecimento ou falência dos devedores. Desconsideram, ainda, o direito constitucional de ampla defesa dos devedores, que serve de escudo para honestos e desonestos. De se registrar que apenas 1% desse monumental estoque de crédito converte-se anualmente em efetiva receita. Há, também, propostas mais “sofisticadas” dos festeiros keynesianos que acreditam que o aumento do gasto público gera emprego, renda e, alvíssaras, receita pública! Dilma acreditava...

O lado da receita não é menos trágico. O sistema tributário, irracional, ineficiente e complexo, piora a cada dia, comprometendo a competitividade da economia e a trajetória do PIB, base natural e mais relevante da receita pública. E sua reforma parece cada vez mais distante, tangida por um debate

tosco, focado somente na arrecadação e na divisão federativa do bolo tributário.

Os custos que o sistema tributário impõem à competitividade da economia empurram o País para a armadilha do baixo crescimento, da desindustrialização e, por decorrência, do desequilíbrio fiscal.

Os impostos indiretos, predominantes na formação da carga tributária e regressivos por natureza, são os principais vilões do “sistema”, se é que assim pode ser chamado esse amontoado de obscenidades tributárias.

A profusão de tributos sobre o consumo e produção coloca o Brasil em vergonhosa posição no ranking mundial de custos de conformidade tributária, enlouquece os contribuintes e empobrece o consumidor, vítima última dessa exação fiscal ensandecida.

Os custos que o sistema tributário impõe empurram o País para a armadilha do baixo crescimento

O ICMS, principal imposto estadual, é hoje um amontoado de ineficiências. A adoção, abusiva e sem qualquer critério, da substituição tributária, que o transformou em exótico “imposto monofásico sobre valor agregado” – uma contradição em termos –, somada à guerra fiscal, à guerra dos portos, à incidência sobre os bens de uso e consumo e de capital e até, por vias obscuras (não devolução de créditos acumulados), sobre as exportações, transformou-o em indecifrável monstro cumulativo, ineficiente e complexo, que faz a alegria do competidor estrangeiro.

Boas propostas de reforma tributária estão sendo gestadas. Gostaria de ser otimista e acreditar que aparecerá algum candidato comprometido com essas mudanças e que, a despeito disso, tenha sucesso nas urnas em outubro próximo.

O resgate da confiança

O Estado de S. Paulo - 05/06/2018

José Renato Nalini

Na visão de Sérgio Abranches e de outros pensadores atuais, as três angústias que afligem o homem contemporâneo são a destruição do meio ambiente, a falência da democracia representativa e as ameaças da 4.^a Revolução Industrial. Todas graves e urgentes. Todas capazes de acabar com a vida no planeta. Pelo menos a vida como acreditamos que ela seja ou deva ser. Só que uma delas tem um encontro marcado com a nacionalidade: as eleições de 2018, para este triste país chamado Brasil.

A política partidária desgastou-se de tal forma que atingiu deterioração inimaginável. Hoje, quem tem coragem de se dizer político parece estar assinando um atestado de corrupto. Generalizou-se o que todos os partidos

fizeram, enlameando-se ao confundir o público e o privado, apoderando-se de dinheiro do povo e aprofundando a iníqua desigualdade social, que se agravou nos últimos anos. Ninguém saiu ileso. Respingou a dúvida em desfavor dos poucos honestos que ainda são encontrados nos quadros eleitorais.

Como devolver à população a esperança de que a política partidária continue a ser a fórmula adequada para estabelecer um convívio solidário? Não é fácil, mas não impossível.

Para isso é preciso ter coragem. Muita coragem, o que não é apanágio de tantos. Enfrentar os temas polêmicos. Com firmeza e sem receio de ser politicamente incorreto. Ninguém mais suporta a tergiversação. As pessoas têm nojo do populismo. Principalmente do populismo brega, da mediocridade, do aproveitamento vulgar de tudo o que possa parecer simpático ao eleitor e é utilizado por quem nunca se preocupou com os temas nevrálgicos, mas quer agora aparentar sensibilidade.

Coragem para dizer a verdade. Destemor para ser franco.

Mas mentir é mais fácil. Omitir-se também é uma tática em voga. Ficar na platitude, repetir chavões, dizer o que o auditório quer ouvir. Variar o discurso conforme a plateia.

Não dá mais para esse jogo. Haverá saída?

O caminho só pode ser o que não se espera dos camaleões. Expor-se. Ousar. Ser audaz. Dizer a que veio. Fazer escolhas. Definir-se. Não se iludir com a espera da unanimidade. É melhor o não com clareza do que o talvez ambíguo. Não há partido incorruptível. Toda instituição humana é suscetível de acolher seres humanos com fissura de caráter. Mas condenar o adversário e ocultar as faltas dos parceiros é ignominioso. Impõe-se pedir perdão pela cegueira, por haver-se entregado a praxes hoje inadmissíveis. Aceitar o erro da omissão ou da imprudência de ter navegado nas águas turvas da quase ilicitude. Uma postura de dolo eventual: aceitar o risco de se expor. Conviver cercado de pessoas que não mereciam confiança. Tudo em nome de coalizões nefastas.

Mas a população séria quer muito mais.

Assumir o compromisso de reduzir drasticamente o número de partidos. Uma República de 40 partidos é uma falácia democrática. Acabar com o Fundo Partidário: que o partido seja sustentado por seus filiados. Interromper a sanha irresponsável da criação de mais entidades federativas. Frear o crescimento desenfreado da máquina pública.

Contar a verdade sobre a Previdência, que mais dia, menos dia – e isso está mais próximo do que se imagina – deixará de honrar proventos e pensões. Pois o Brasil real não cabe no PIB. Muito delírio, muita mentira, muita pretensão desancorada de encarar um quadro tétrico: a recessão brava, a estagnação, o desemprego crescente. Não se previu o tsunami da modernidade e nossa

indústria perdeu o rumo da inovação. A educação não foi levada a sério por todos os responsáveis, não só pelo governo. Até porque o timing do governo é o da próxima eleição, incapaz de imaginar o que deva ser uma geração adiante da sua.

A população que não está pronta para a mutação estrutural que ciência e tecnologia trouxeram – e já alteraram o que se acreditava estável e permanente – é a mais penalizada. Ainda acredita em diplomas, em cursos universitários de profissões que serão descartadas. E já o são, sem que grande parte dos interessados o perceba.

O próximo presidente, o próximo Congresso, os Legislativos estaduais não terão condições de resolver a tragédia nacional. Mas poderão mostrar que o Brasil tem jeito. E esse jeito não se pode afastar da verdade. Nunca houve uma conjunção de fatores adversos tão sérios e comprometedores. Atraso tecnológico, paralisação da produtividade, violência em ascensão na mesma proporção do desânimo e desesperança.

Quem teve condições procurou abrigo no Primeiro Mundo, num êxodo inverso ao das correntes migratórias que tanto desenvolvimento trouxeram para o Brasil pós-abolição.

Uma responsabilidade enorme recai sobre os próximos governantes. Não se espere que em quatro anos haja reversão do caos. Mas a sinalização de que gente séria assumiu o leme já seria suficiente para conquistar quem não pode sair do Brasil e gostaria de encontrar estabilidade, paz e condições de viver dignamente neste chão em que nasceu. Conscientizem-se disso e abandonem a obsoleta e necrosada fórmula de fazer política. Chega de discurso. Chega de promessas vãs.

Sem isso, nas próximas eleições o espaço estará aberto para a aventura. Para o inesperado e para o temerário. Não se deve correr esse risco. Pode ser a derradeira oportunidade de se garantir o sonho de nação desenvolvida. De se cumprir a promessa do constituinte de 1988, ao acenar com uma pátria justa, fraterna e solidária.

Sem que se admita a falência da democracia representativa neste Brasil que já não crê em nenhum mandatário, sem que as máscaras sejam arrancadas e permaneça exclusivamente o ser humano em cotejo com a sua vontade de encarar a verdade, não haverá futuro decente no horizonte.

O grande eleitor de 2018 será o medo. E o medo não é bom conselheiro.

Não paguemos para ver.

O grande eleitor de 2018 será o medo. E o medo não é bom conselheiro. Não paguemos para ver.

Financiamento para infraestrutura Valor Econômico - 05/06/2018

Assis Moreira

A demanda de investimentos em infraestrutura nos países emergentes e em desenvolvimento é muito maior do que o montante de crédito que bancos multilaterais ou nacionais de desenvolvimento podem fornecer.

Com essa constatação, o recente Fórum de Xangai, que reúne anualmente quase mil membros da academia, política e negócios de várias partes do mundo, examinou algumas experiências e inovações financeiras de várias partes do mundo para atrair o setor privado.

O Banco Africano de Desenvolvimento, por exemplo, passou a fazer swap de parte de risco atrelado a alguns projetos com o Banco Mundial e o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID). A troca de carteiras possibilitou diversificação do portfólio e a liberação de US\$ 10 bilhões para uso nas operações, respeitando o Acordo de Basileia sobre exigência do capital dos bancos.

No debate coordenado por Sergio Suchodolski, diretor de estratégia e parcerias do Novo Banco de Desenvolvimento (NDB), o banco do Brics, foram mencionados outros mecanismos para diminuir riscos de algumas operações, nas quais bancos multilaterais podem entrar como credores de última instância.

O BID está lastreando com garantias um fundo internacional de investimentos em infraestrutura na Argentina. O objetivo é que a principal fonte financeira venha dos investidores privados internacionais.

De seu lado, o banco do Brics acabou de aprovar uma programação para emissões de títulos em moeda local nos seus cinco países membros - Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul -, e com isso elimina o risco cambial nas operações. Os países do Brics responderão juntos por cerca de 40% a 50% da demanda por infraestrutura nas próximas décadas, conforme projeções de organizações internacionais.

O NDB já fez emissão de "green bonds" em 2016 na China, denominado em renminbi. A demanda foi três vezes maior do que a oferta. O banco vê a situação madura para fazer emissões em moeda local igualmente na Índia e na África do Sul. Pelas circunstâncias atuais de mercado, o Brasil terá de esperar um pouco. Mas o banco vai a preparar o terreno, inclusive com a ajuda de seu escritório regional que será aberto em São Paulo.

Suchodolski nota que já foram feitas emissões em real no Japão. Os fundos de pensão japoneses aceitam bem títulos denominados na moeda brasileira.

No G-20, reunindo as maiores economias desenvolvidas e emergentes, um subgrupo de trabalho sobre infraestrutura, presidido por Marcelo Estevão,

secretário de Assuntos Internacionais do Ministério da Fazenda, realiza encontro de três dias em Sydney (Austrália), até amanhã. Vai definir o que será ser apresentado aos ministros de finanças e presidentes de bancos centrais em julho, em Buenos Aires.

Para Estevão, o tema é da maior importância para o Brasil, pois o país não vai crescer a taxas significativamente maiores se não tiver investimento em infraestrutura. Na medida em que bancos multilaterais tiverem mais mecanismos para atrair o investimento privado de forma efetiva, melhor para o país.

Para eliminar maiores empecilhos para o setor privado entrar nos projetos de infraestrutura, uma ideia é que instituições multilaterais e governos trabalhem juntos para diminuir certos riscos que o setor privado não pode absorver, como riscos políticos, mudanças de regulação no meio de projetos etc.

Uma ideia é que os bancos envolvidos, sejam nacionais ou multilaterais, entrem nos primeiros cinco anos de um projeto de infraestrutura como garantidor do projeto. Bancos públicos teriam que tomar riscos iniciais.

Além disso, o G-20 está criando bases consolidadas de fluxos e retorno de investimentos de diferentes tipos de ativos. Não é simples, porque cada instituição tem plataformas diferentes. A iniciativa poderá ajudar o investidor a ter uma ideia de qual foi o retorno em projetos setoriais.

Outro debate é sobre padronização de contratos, bem mais complicada, porque as cláusulas de cada projeto de infraestrutura são diferentes. A ideia é ter uma base padronizada e tentar diminuir o custo da transação para as empresas.

Está no radar no G-20 a questão de elaboração de projetos. Certos analistas dizem que não há falta de capital e sim de projetos de qualidade para o setor privado entrar. O grupo estuda recomendações sobre quais os melhores procedimentos para chegar a melhores projetos.

No Fórum de Xangai, Justin Lin, ex-economista-chefe do Banco Mundial, destacou que não dá mais para repetir o passado, quando a recuperação econômica era alcançada sobretudo pelo aumento de exportações. Diante da concorrência internacional hoje, essa abordagem não é mais efetiva. Para ele, hoje reformas estruturais são a solução para se obter melhor crescimento.

Farid Ardian, ex-diretor do Banco Islâmico de Desenvolvimento, lembrou que a alta de juros pelo Federal Reserve dos EUA aumenta os custos de financiamento para os países em desenvolvimento, e o crescimento dos emergentes requer apoio financeiro de longo prazo. No entanto, a fragilidade do mercado e da economia global não ajudam à realização desse objetivo.

Para ele, bancos multilaterais de desenvolvimento precisam aumentar seu capital próprio. Capital para isso não é difícil obter. O problema é como alocá-lo de maneira rápida e razoável. Ele só esqueceu de mencionar que a Índia, por

exemplo, freia a entrada de novos sócios e aumento de capital no banco do Brics.

Luciano Coutinho, ex-presidente do BNDES, destacou que, como cada fase de um projeto é diferente, é necessário tornar efetivo o uso de instrumentos financeiros para atender essa situação. Para ele, o planejamento e desenho de projetos de infraestrutura não devem ignorar a aplicação de tecnologias de informação avançada.

Paralelamente, a reunião anual do banco do Brics, ocorrida em Xangai, ajudou a ampliar o relacionamento com bancos comerciais, como o Santander brasileiro, criando oportunidades para compartilhamento de riscos no futuro.

Uma reação verde ao protecionismo

Valor Econômico - 05/06/2018

B. Unmüssig e M. Kellner

Em um momento em que o presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, traduz sua estratégia "Os EUA em primeiro lugar" em tarifas sobre as importações e a União Europeia (UE) se prepara para adotar contramedidas, aproximando a economia mundial de um impasse comercial, o verdadeiro desafio com que se defrontam as duas economias - na verdade, o mundo inteiro - está sendo ignorado. Esse desafio é moldar a economia mundial, inclusive o comércio exterior, de modo a finalmente respeitar os limites naturais do planeta.

A agenda comercial de Trump está pondo os progressistas numa posição paradoxal. Há muitos anos eles denunciam o atual sistema de comércio exterior como sendo ao mesmo tempo injusto e ecologicamente destrutivo. Mas diante do protecionismo nacionalista de Trump, com seus ecos dos erros fatais da década de 1930, alguns se sentem obrigados a defender o atual sistema.

Os defensores neoliberais do status quo veem agora uma oportunidade política. Juntando os progressistas, com Trump como "protecionistas", eles estão denunciando os justificados protestos generalizados da sociedade civil contra acordos megarregionais como o Acordo Abrangente de Economia e Comércio (Ceta, nas iniciais em inglês) entre os EUA e o Canadá, e a Parceria Transatlântica de Comércio e Investimentos (TTIP, nas iniciais em inglês) entre a UE e os EUA.

Para que a política progressista seja bem-sucedida, seus partidários têm de ir além da defesa do sistema comercial atual contra Trump. Eles têm de partir para a ofensiva, o que significa pressionar por reformas voltadas para a criação de uma ordem de comércio internacional justa, equitativa e regulada por normas. Caso contrário, o nacionalismo econômico ao estilo Trump continuará a encontrar eco junto a uma grande parcela da população, nos EUA e em outros países.

Antes de mais nada, com a UE debatendo contramedidas às tarifas americanas de 10% sobre o alumínio e de 25% sobre o aço, vale a pena olhar além do significado econômico do conflito, para os aspectos ecológicos das commodities em questão. Por exemplo, a produção de aço, que usa carvão metalúrgico, responde por aproximadamente 5% das emissões mundiais de CO².

Isso não é inevitável. O aço pode ser substituído por materiais alternativos menos intensivos em emissões. Pode, além disso, ser produzido com emissões muito mais baixas. Siderúrgicas suecas estão pesquisando uma produção de aço virtualmente isenta de emissões de CO², que usa energia elétrica e hidrogênio extraídos de fontes de energia renováveis. E a multinacional alemã Thyssenkrupp está desenvolvendo um processo que usa gases de exaustão gerados pela produção de aço como matéria-prima para produtos químicos e para o gás natural sintético, o que baixaria a poluição por carbono.

Mas essas alternativas não serão viáveis enquanto o setor siderúrgico tradicional for autorizado a usar a atmosfera como destino de despejo gratuito para as emissões de CO². Economistas de todo o espectro político concordam que uma providência fundamental para limitar as emissões de gás-estufa é encarecer sua produção para as empresas - tornando-a tão cara a ponto de alternativas amigáveis ao clima se tornarem comparativamente mais baratas, e portanto, competitivas. É por isso que o Partido Verde alemão defende a fixação de um preço mínimo sobre as emissões de CO² como parte do Sistema de Transações de Emissões da UE. O Estado da Califórnia já fez isso em seu programa de transações. Nós queremos abrir o caminho, juntamente com a França, na Europa.

Essas propostas esbarraram em forte resistência. Muitos argumentam que um alto preço para as emissões na Europa dará vantagem competitiva aos produtores externos no mercado da UE. Além disso, devido ao fato de que a produção simplesmente seria transferida para o exterior, prossegue esse raciocínio, o meio ambiente como um todo não melhoraria, em última análise.

Apesar de suas fragilidades, esse argumento convenceu os formuladores de políticas públicas europeus. Mas existe uma maneira óbvia de contorná-lo: poderia ser imposta uma tarifa sobre produtos importados intensivos em emissões - como aço, cimento e alumínio - na fronteira com a UE. Isso representaria um passo importante na direção de um sistema de comércio justo e climaticamente sensível. A tarifa seria justa, porque as regras ambientais valeriam igualmente para os produtos europeus e para os produtos estrangeiros. E, na medida em que as mesmas tarifas forem impostas a produtos de fabricação local, esse "ajuste de carbono de fronteira" não infringiria as regras da Organização Mundial de Comércio (OMC).

Ao possibilitar que países comprometidos com a proteção ambiental resistam aos que não o são, essa estratégia contribuiria para alinhar mais estreitamente o sistema de comércio mundial com os imperativos ecológicos. Políticas como o ajuste de carbono de fronteira não são protecionismo nacional tacanho, e sim

uma reação necessária de países comprometidos com a proteção climática. Também não é ideia nova: todo projeto de lei climático que foi barrado no Congresso dos EUA em 2009 incluía um mecanismo desse tipo.

Em vez de se permitir ser tragado pelos jogos destrutivos de comércio exterior de Trump, a UE deveria lançar o ajuste de carbono de fronteira a fim de fomentar um sistema amigável ao clima. O presidente da França, Emmanuel Macron, já é um eloquente defensor da ideia. Um grupo de pesquisadores que representam o Massachusetts Institute of Technology (MIT) americano, o Instituto Alemão de Assuntos Internacionais e de Segurança e outras destacadas instituições já desenvolveu um conjunto de propostas concretas sobre como implementar um programa desse gênero. Ao fazer isso, a UE estaria defendendo um comércio mais justo e mais limpo.

Ao demonstrar que a falta de comprometimento com a proteção climática cobra seu preço, uma reação desse tipo poderá estimular a mudança em outros países, inclusive nos EUA. Por exemplo, poderia incentivar o governo Trump a reconsiderar sua retirada do Acordo de Paris sobre o clima, de 2015, especialmente se participantes europeus se aproximarem de progressistas com ideias afins da Califórnia ou de Nova York, digamos. Mesmo se Trump continuar impassível, uma tarifa sobre o CO² poderá dissuadir seus potenciais imitadores de outros países.

Com uma reação tão calibrada e progressiva como essa ao protecionismo tacanho de Trump, a UE consolidaria seu papel de pioneira na busca por um sistema comercial mais justo, mais sustentável. Ao fazer isso, não estaria apenas ajudando a proteger o meio ambiente do qual todos dependemos como também ampliando sua própria influência internacional. É disso, e não de uma guerra comercial, que o mundo precisa neste momento.

O que Maynard diria? **Valor Econômico - 05/06/2018**

Luiz Gonzaga Belluzzo

Dizem os frequentadores que nas salas e corredores do King's College, em Cambridge, Inglaterra, ainda ressoa a indagação da professora Joan Robinson, uma das herdeiras intelectuais de Keynes: "O que Maynard diria?" Maynard, o leitor já sabe, é John Maynard Keynes.

Maynard, imagino, estaria aflito com a mudança introduzida no Brasil nas regras do reajuste dos preços dos derivados de petróleo. Os preços fixados pela Petrobras cederam lugar a um regime de revisão quase diária, com o propósito de responder à movimentação do valor internacional do barril e à desvalorização do real.

A finança global, ainda convalescente de suas façanhas e percalços, lambe os beiços diante da perspectiva de crescimento das operações nos mercados futuros de petróleo. Em princípio destinados a promover a diversificação dos riscos, ou seja, oferecer proteção aos agentes do mundo real contra as imprevisibilidades da precificação de ativos e commodities executadas pelos mercados, os derivativos ganharam vida própria e se transmutaram em formas financeiras que abrem espaço para manobras especulativas de ordem superior. As taxas de câmbio e as apostas nos mercados futuros com índices de commodities são, hoje, exemplos escandalosos e aberrantes dessa "inversão" que submete as políticas econômicas a constrangimentos e a conflitos nada triviais.

Em 2017 os contratos futuros (paper barrel) negociados nos mercados de Londres e Nova York movimentaram um valor 23 vezes superior àquele registrado no mercado físico (wet barrel). No mundo acarpetado pelas novas forma financeiras, as relações entre demanda e oferta de petróleo não podem ser avaliadas conforme critérios tradicionais. A formação de preços está sempre acompanhada por movimentos especulativos que sujeitam os mercados da preciosa matéria-prima à amplificação das flutuações que caracterizam os auges e derrocadas dos preços de ativos.

Tempos atrás, não muitos, um editorial do "Financial Times" reconhecia que "no novo regime é inevitável uma maior volatilidade do preço... o problema surgirá certamente quando um declínio na demanda chinesa ou um aumento da oferta provocarem uma queda no preço spot. Nesse caso, novos contratos deverão ser adotados para encorajar um desenvolvimento consistente (?) do sistema".

Os acontecimentos recentes mostram que os "mercados" tendem a exasperar a volatilidade dos preços diante de expectativas de desequilíbrios momentâneos entre oferta e procura. Esses derivativos ateiam gasolina ao fogo nos períodos de alta e, na baixa, jogam mais água do que o necessário na fervura. A inflação do petróleo voltou com força redobrada. Mas os analistas, em geral, olham para outro lado quando se trata de avaliar a importância dos mercados futuros de commodities.

Na aurora da crise financeira, Willem Buiter, hoje economista-chefe do Citigroup, apontou as armas da crítica na direção dos sistemas financeiros "intrinsecamente disfuncionais, ineficientes, injustos e regressivos, vulneráveis a episódios de colapso", um exemplo de "capitalismo de compadres", sem paralelo na história econômica do Ocidente. "É uma questão interessante, para a qual não tenho resposta... Não sei se os que presidiram e contribuíram para a criação e operação [desse sistema] eram ignorantes, cognitivamente e culturalmente capturados ou, talvez, capturados de forma mais direta e convencional pelos interesses financeiros".

Seja como for, Maynard ficaria chocado com uma mudança que poderá ampliar assustadoramente os intervalos de flutuação do preço de uma commodity tão importante como o petróleo. Pouca gente sabe, mas Keynes advogou, no

espírito da Nova Ordem Econômica Internacional do pós-guerra, a criação do General Council of Commodity Controls, destinado a atenuar as excessivas flutuações de preços de commodities, lesivas aos países produtores e consumidores, danosas à estabilidade das economias. Isso seria feito mediante uma política de gestão de estoques, coordenada por um comitê de especialistas formado por representantes dos países produtores e consumidores.

"Um agência internacional seria constituída, a Commod Control, com representantes dos governos dos principais países produtores e consumidores. A Commod fixaria os preços em um nível mínimo razoável (garantindo a renda dos produtores e o conforto dos consumidores - LGB) e esses valores seriam modificados de tempos em tempos, com base na tendência observada na variação de estoques, para cima ou para baixo. Não seria tecnicamente difícil estabelecer uma relação entre os valores "básicos de sustentação" e o complexo de preços atuais, porquanto os movimentos de preços nos mercados futuros sinalizariam a atuação correta para o comitê de especialistas".

Keynes reconhece que a formação de preços deveria decorrer da interação entre as informações do mercado e a agência internacional incumbida de manejar os "estoques reguladores", com o propósito de aplainar as flutuações agudas e garantir a estabilidade das expectativas nos mercados de commodities.

Uma vitória do consumidor com o novo cadastro positivo

Valor Econômico - 05/06/2018

Cristiane Alkmin Schmidt

Nas últimas semanas o assunto emergencial ocupou as manchetes dos principais jornais, tirando foco dos tópicos imprescindíveis para o Brasil diminuir as suas distorções. Como é ano eleitoral, é imperativo que esses temas voltem à pauta do dia. O cadastro positivo, no formato do PL 441, neste contexto, faz parte desta agenda como relevante instrumento para reduzir os juros, ampliar o crédito e diminuir a inadimplência e o sobre-endividamento. Deve, assim, ser aprimorado e, sobretudo, aprovado pelo Congresso o quanto antes.

O Sistema Financeiro é o meio mais eficiente para promover a alocação de recursos entre poupadores e investidores. Segundo Beck, Demirgüç-Kunt and Levine (2007), o volume de crédito tem correlação positiva com o crescimento do PIB; de acordo com o Banco Mundial, a relação crédito/PIB dos países desenvolvidos é muito superior à dos países em desenvolvimento; e, considerando dados do FMI, os spreads do Brasil, desde 2000, por ano, ultrapassam 35%, bem acima daqueles dos países membros da OCDE, que não alcançam 10%, ou dos países de renda baixa ou média, que não chegam a 5%.

Ou seja, o Brasil está mal na foto e no filme neste tema, o que leva a conclusão de que medidas estruturais precisam ser implementadas objetivando mudar os incentivos dos agentes econômicos, para que o spread possa diminuir e o crédito crescer, de forma permanente.

Nesta vertente, uma agenda conjunta da defesa/advocacia da concorrência e da defesa do consumidor precisa ser desenhada em prol do consumidor. Por exemplo, a necessidade de as entidades relativas a estas temáticas atuarem coordenadamente na briga por menos proteção à indústria doméstica (seja para se ter mais competição externa, seja para eliminar programas setoriais, como o Rota 2030). Chama a atenção, assim, a resistência de entidades de defesa ao consumidor com relação ao PL 441, liderada pelo deputado Celso Russomano.

O cadastro positivo é o conjunto dos registros acerca da pontualidade no pagamento dos indivíduos, contemplando informações de adimplemento e inadimplemento. Seu objetivo é discriminar o bom do mau pagador e dar uma nota para cada consumidor, permitindo que haja custos de crédito diferenciados, de acordo com o risco de cada um.

É, portanto, uma discriminação de preço eficiente, pois não piora a situação do mau pagador e melhora a do bom, fomentando, ainda, a concorrência entre os emprestadores. A ideia subjacente é dar ao emprestador, através do histórico de pagamentos, garantia para que o risco da operação diminua, uma vez que se reduz a assimetria de informação. A consequência, se aprovado o PL 441, será a ampliação da oferta de crédito e a diminuição da taxa de juros média da economia. Além disso, deve-se ter menores níveis de inadimplência e de sobre-endividamento, dada a preocupação que o consumidor passará a ter com a sua nota.

Atualmente o que existe de forma impositiva é o cadastro negativo (que consta de informações apenas de inadimplemento), que pune na sua forma máxima aquele que não pagou uma única conta, pois deixa-o sem crédito, mesmo que ele estivesse disposto a pagar uma taxa de juros mais elevada. Se aprovado o PL 441, no caso dele não pagar uma conta, a sua nota será levemente diminuída, ele não será tratado como "negativado" e seguirá a ter acesso ao crédito, ainda que mais caro, comparativamente à situação se estivesse com todas as contas em dia. Ele será, assim, menos punido. Além disso, o que é repassado para os cedentes (adquirentes da informação, como lojistas e bancos) é o histórico de inadimplência do consumidor, independente da sua autorização.

Com a aprovação do PL 441, o histórico de pagamento do consumidor não será repassado aos cedentes, exceto sob sua permissão. O que é repassado é a sua nota. Além disso, ainda que seja automática a sua participação no cadastro, ela não é impositiva como ocorre hoje, podendo o consumidor requerer a sua saída (opt out). Ademais, os consumidores que hoje não participam do mercado de crédito serão incorporados neste cadastro, pois neste inclui, além do histórico de gastos com o crédito tomado, os custos com

luz, telefone etc. Logo, haverá uma bancarização de pessoas que outrora estavam excluídas do mercado de crédito, sendo benéfico para elas.

O cadastro positivo existe desde 2011, mas não como propõe o PL 441 (opt out). O atual não é automático (opt in, em que o consumidor tem que ir ao birô de crédito para pedir a sua inclusão) e, por isso, não vingou. De fato, o grau de abrangência é de apenas 5% da população. Além disso, não há garantias quanto à informação do consumidor. Pelo PL 441, este problema finda, pois haverá responsabilidade solidária e objetiva em caso de vazamento, ou seja, todos os culpados serão condenados e multados.

A experiência internacional (dados do Banco Mundial) é contundente. Os países que adotaram o cadastro positivo opt out, tiveram maior abrangência dos consumidores no mercado de crédito e menor spread (3,7%), comparativamente aos países que não adotaram (11,8%).

Relativamente ao status quo, destarte, a melhora será significativa com o PL 441, tendo a experiência internacional para corroborar esse potencial. O sistema atual é ruim, impositivo, repassa o histórico de inadimplemento sem a permissão do indivíduo, protege pouco as informações dos consumidores e não fomenta a concorrência bancária. O cadastro positivo opt out, destarte, deveria ter a permissão do Congresso para começar a valer logo. Seu texto base foi aprovado na Câmara, faltando votar os destaques, e, depois, retorna ao Senado.

Dado que o país precisa crescer, dada a falta de concorrência bancária, dado que a taxa de juros precisa diminuir e o crédito aumentar de forma sustentável e dado que os órgãos em prol do consumidor devem ter uma agenda coordenada, convoco respeitosamente os "consumeristas" a aderirem ao que poderia ser o primeiro item de uma crucial, oportuna e indispensável agenda conjunta em prol de todos os consumidores brasileiros.

Pedalada fiscal

O Globo - 05/06/2018

Daniel Lima Ribeiro

Estados e municípios são obrigados por lei a aplicar um piso mínimo de sua receita anual de impostos em saúde — 12% e 15%, respectivamente. Na prática, poucas unidades da Federação aplicam mais do que o piso. Em 2016, segundo o sistema de informação do Ministério da Saúde (Siops), somente 12 estados aplicaram mais do que 13%. Naquele ano, o Estado do Rio foi o que aplicou menos — sequer chegando ao percentual mínimo. O buraco, contudo, é bem mais fundo.

Há uma pedalada fiscal também na saúde. Não é de hoje, e não é apenas no Estado do Rio. A Lei Complementar nº 141 regulamenta o que pode ser considerado como receita aplicada em saúde, para fins do cálculo do mínimo. Além de despesas pagas, também permite que sejam consideradas as que

foram assumidas mas não pagas até o final do exercício fiscal (os restos a pagar) — desde que haja disponibilidades de caixa para pagamento. Esse último “detalhe” é que tem sido desconsiderado pelo governo do estado.

Ao menos desde 2014, o Rio vem contabilizando como receita aplicada dívidas assumidas sem disponibilidades de caixa. Ou seja, dívidas que são “roladas” para frente, sem previsão alguma de pagamento. Cria-se, assim, uma falsa aparência de cumprimento da regra do mínimo. Sem a manobra, o real percentual nos últimos anos surge como bem inferior a 12% e cada vez menor: 10,82%, em 2014; 8,81%, em 2015; 5,76%, em 2016; 5,10%, em 2017.

As consequências são graves. A efetiva execução do orçamento da saúde (isto é, as despesas pagas) tem sido proporcionalmente inferior à média das demais áreas do governo estadual. Além disso, a saúde se tornou a área mais endividada, com R\$ 6 bilhões em restos a pagar acumulados no início de 2018. O crescimento anual da dívida sem reserva tem sido de 85%, em média. Com isso, a rede pública estadual tem contado com cerca de metade do mínimo legal de recursos com os quais deveria contar. Os municípios, que dependem de repasses do estado, sofrem a reboque.

O Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro ajuizou a décima ação sobre o financiamento da saúde no estado. Desta vez, a conduta atacada é do Ministério da Saúde, responsável pela manutenção do Siops. O sistema se mostrou como um dos principais fatores que convidam e permitem a pedalada fiscal na saúde. É ele que reúne as informações e calcula o quanto foi aplicado por cada ente, sendo fonte, inclusive, para os órgãos de controle. Como se trata de um sistema nacional, é provável que outros estados também mantenham falsa aparência de cumprimento da regra da aplicação mínima.

Agora é esperar que cada instituição — incluindo Poder Legislativo, Tribunal de Contas e Poder Judiciário — cumpra o seu papel para que os furos indevidos no piso mínimo da saúde sejam vedados.

Uma fraude amazônica **O Globo - 05/06/2018**

José Casado

Zona Franca de Manaus tem 3.348 empresas suspeitas de simular negócios para lucrar com isenção fiscal e até algoritmo clandestino para liberar produto da fiscalização

Distrito Industrial, CEP 69075-830, Manaus. Nesse endereço há sete anos ocorre uma grande fraude com dinheiro público: 3.348 empresas locais estão sob suspeita de simular operações de importação de mercadorias com isenções fiscais da União e do Estado do Amazonas.

Muitas já identificadas não têm atividade real, só existem no papel e estão vinculadas a outras — registros de pessoas jurídicas em “camadas” servem para ocultar os donos.

O caso pode ser mais abrangente. Cruzamentos de dados federais e estaduais revelaram que, nos últimos sete anos, 82.013 empresas receberam isenções fiscais em volumes incompatíveis

com fornecedoras em lucrar de Das contas negócios sua beneficiárias, em capacidade cima e o dissimulados, Ministério e do outras erário, 55.298 operacional. 26.715 Público. de estão ajustados acordo como registradas com destinatárias apenas o tribunal como para Na de origem auditoria da investigação interna da Suframa, está uma agência dúzia de responsável relatórios de 2007 pela e ficaram zona franca. engavetados. Eles foram Outro produzidos mistério a está partir no estoque de 1,3 milhão de notas fiscais que a Suframa acumulou, sem conferir, nos últimos 11 anos.

Há pelo menos 36 casos de empresas cujos sócios e diretores também recebem dinheiro público do Bolsa Família, destinado aos pobres.

Todo ano os cofres da União e do estado do Amazonas despejam em média R\$ 20 bilhões na Zona Franca de Manaus sob a forma de incentivos. As isenções dadas às empresas locais nos últimos oito anos têm valor equivalente ao total do déficit previsto nas contas públicas neste 2018.

Hoje, completam-se 61 anos da criação desse enclave experiência de econômico mais de amazônico. 90% cara, no da porém meio floresta. Pelo da bem-sucedida retrovisor, selva, com tem-se preservação de fomento uma É a imagem de um modelo de planificação estatal ultrapassado, assentado sobre uma indústria obsoleta em tecnologia, dedicada à montagem de hardware de eletrônicos numa época em que o valor de produção está no software. Sua história se confunde com a de um dos mais influentes lobbies da República. Num país onde até o passado é incerto, a zona franca tem futuro garantido pelas próximas cinco décadas na Constituição. Está em curso manobra legislativa para que seja estendida a toda área metropolitana de Manaus.

Do MDB ao PCdoB apela-se pela socialização dos custos da política de redução dos preços dos combustíveis em plena crise orçamentária (o Amazonas mantém 25% de ICMS sobre a gasolina). Mas, hoje à tarde, parlamentares amazonenses recorrem a Michel Temer para suplicar pela manutenção da bilionária dívida fiscal à zona de Manaus.

Entre privilegiados se destacam 67 grupos empresariais que há nove anos estão isentos de qualquer fiscalização. São supermercados, distribuidores de material de construção, pneus e veículos, entre outros, clientes do “Gulliver”. Trata-se de um algoritmo que libera automaticamente grandes volumes de mercadorias dessas empresas. Foi introduzido clandestinamente no banco de dados da Suframa em setembro de 2009. Auditores não encontraram razão,

ordem, regra ou lei que justifique a regalia. É parte da paisagem de fraudes na Zona Franca de Manaus.

A marcha da insensatez

O Globo - 05/06/2018

Fabio Giambiagi

Os mais velhos devem ter percebido que o título do artigo é o do livro de Barbara Tuchman — recentemente lembrado por Marcos Lisboa — que aponta como uma sucessão de eventos baseados em certa lógica acabou gerando efeitos opostos aos pretendidos pelos propulsores desses eventos. É impossível não lembrar a expressão quando se assiste ao manicômio nacional.

Quando os historiadores estudarem a atual década com distanciamento, talvez as manifestações de 2013 apareçam como epicentro da análise. Ali se iniciou uma etapa que demorará para ser fechada. Naqueles dias, tivemos todo tipo de passeatas, acompanhadas de ataques a postos de pedágio, bancos etc. No Rio, bandos fecharam avenidas e, num dos dias, o BarraShopping — que deixa de abrir apenas três ou quatro dias no ano — fechou, por falta de condições de funcionamento. A catarse começou pelos protestos contra o aumento da tarifa de ônibus, que grosso modo acompanhava a inflação e foi recebida pela mídia com a exaltação da “reivindicação de direitos justos”, sem reparar no que representava: a quebra de contratos a granel, colocando por terra a segurança jurídica. Desde então, o flerte com a anarquia aumentou. Se continuarmos assim, podemos vislumbrar dois desfechos em perspectiva: continuaremos nossa caminhada em câmera lenta rumo a um Estado desfuncional; ou o pedido de restabelecimento da ordem aumentará. Nesse caso, não vamos dourar a pílula: haverá uma demanda maior por uma intervenção militar. É esse o futuro ao qual aspiramos?

A impopularidade das instituições é tal que qualquer um se sente no direito de bloquear uma estrada fazendo discurso contra os “políticos ladrões” e a carga tributária e pode ser recebido com júbilo por motoristas com a bandeira do Brasil. Uma coisa é fazer greve. Outra muito diferente é impedir o abastecimento do país. Quando a interrupção de estradas ocorre em centenas de pontos, com festa e congratulação, sejamos francos: um país que age assim sabe o que não quer, mas não sabe o que quer.

O que o país presenciou na paralisação dos caminhoneiros e nas críticas à Petrobras foi o que chamo de “kirchnerismo em seu mais alto grau”. Todos os grupos políticos, sem exceção, se deixaram levar por um populismo avassalador. Por que essa denominação? Pelo paralelo com o que aconteceu no governo Cristina Kirchner. Diante de reclamações acerca dos custos da energia, o governo lá determinou a fixação de limites para preços como energia elétrica, gás e combustíveis — em nome da justiça social. Como a gasolina barata beneficia tanto o morador de uma villa miseria de Avellaneda quanto o dono de uma 4x4 morador de Palermo, em pouco tempo o Orçamento se

converteu numa fábrica de gasto público para compensar o que as empresas deixavam de receber. O crescimento do fenômeno levou a uma exacerbação da inflação, cujo desfecho foi a intervenção no IBGE argentino para “desenhar” um índice fake. Isso deixou sequelas tão profundas na Argentina que o atual governo está tendo grandes dificuldades para reverter o processo, dado o apego do cidadão médio a esse status quo que revelou-se insustentável. Que fique claro: o estágio final do processo que começa com o controle de preços dos derivados de petróleo é a Argentina de 2015 e sua máquina monstruosa de gasto público sem sentido. O Orçamento deve servir para financiar a saúde e a segurança — e não para compensar tarifas subsidiadas.

No episódio recente, o que mais se ouviram foram falsas soluções. Houve críticas ao Fundo Partidário, esquecendo que R\$ 3 bilhões não são nada frente ao R\$ 1,6 trilhão da despesa primária federal. Ou a defesa da privatização da Petrobras, esquecendo que na Argentina de Cristina as empresas de energia afetadas pelo controle de preços eram todas privadas. E críticas aos impostos, sem uma única palavra contra as aposentadorias precoces. Não nos enganemos: um país onde ninguém pensa no bem comum tem um encontro marcado com o caos. O Brasil precisa de diálogo e soluções racionais — e o que temos visto é cacofonia e a defesa do pensamento mágico na economia. Ou o Brasil aprende a respeitar a Lei e seguir as regras do capitalismo ou nosso futuro será sombrio. Será uma espécie de suicídio gradual. Em matéria de desordem econômica, a Venezuela é logo ali.

Os desmatadores

O Globo - 05/06/2018

Miriam Leitão

O Ministério Público Federal vai processar 2,3 mil empresas e pessoas por desmatamentos ilegais na Amazônia. Os dados oficiais vão ser divulgados amanhã, em Brasília, na segunda fase do projeto Amazônia Protege. Segundo o MPF, os pedidos de indenização vão chegar a R\$ 2,6 bilhões, mas os nomes ainda estão em sigilo e serão encaminhados a procuradorias de nove estados. “Desmatar agora será venda casada: vai vir acompanhada de Ação do MPF. Na primeira fase, já pedimos R\$ 2,4 bi em indenizações”, alerta o procurador federal Daniel Azeredo.

‘Ferramenta poderosa’

A avaliação de Beto Veríssimo, diretor do Imazon, é que a iniciativa do MPF é uma ferramenta poderosa no combate ao desmatamento. “Não existe mais desmatamento invisível no Brasil. De todos os países tropicais, o país é o único com esse tipo de iniciativa, combinando tecnologia de satélite, autonomia do judiciário e imprensa livre para fiscalização e divulgação. O Ibama tem um papel importante, aplicando multas, e agora o MPF ajudará a fechar o cerco, com processos e pedidos de indenização. É muito importante”, afirmou.

Custo do subsídio

Na ponta do lápis, os subsídios aos combustíveis impostos pelo governo Dilma à Petrobras levaram a empresa a ter prejuízos de R\$ 89,5 bilhões, entre 2011 e 2014. É isso o que mostram os resultados da área de abastecimento da companhia em seus balanços anuais. Na média, a Petrobras queimou R\$ 22,3 bilhões por ano de seu caixa, quase o valor gasto pelo governo federal para manter o programa Bolsa Família. Esse é o tamanho da conta que recairá sobre o Tesouro, caso o governo Temer decida retomar a política de subsídios ao setor. Veja o gráfico.

Monopólio reforçado

A visão do ex-diretor-geral da ANP e especialista em energia David Zylbersztajn é que, ao ceder aos caminhoneiros, o governo Temer reforçou o monopólio da Petrobras no setor de combustíveis. Zylbersztajn conduziu o processo de abertura do setor de óleo e gás, no final dos anos 1990, mas diz que as refinarias continuaram nas mãos da Petrobras por decisão política e omissão do Cade. “O único monopólio que restou foi o do refino, que só ficou porque os governos fizeram uso político da empresa para dar subsídios. O que também espanta é a omissão do Cade, que depois de todo esse tempo nunca obrigou a empresa a vender refinarias. O órgão se preocupa com a concentração do frango, da mortadela, do chocolate, mas ignora o que acontece com os combustíveis”, afirmou.

Fiscais do Temer

A ideia de fiscalizar 40 mil postos de combustíveis para garantir a redução do diesel é inviável, segundo Zylbersztajn. Para ele, o governo Temer tenta recriar “os fiscais do Sarney”, que durante a implantação do plano Cruzado, nos anos 1980, pediu apoio à população para combater a alta dos preços. “É impraticável, não tem como fiscalizar esses preços. Além do mais, os postos têm margens diferentes e isso vai penalizar aqueles que tinham margens mais apertadas e já estavam com o diesel mais barato”, disse.

GANGORRA. A produção industrial de abril será divulgada hoje e a previsão do Bradesco é de alta modesta, de 0,3%, após a queda de 0,1% em março.

DESCONFIANÇA. A previsão para o crescimento do PIB no ano caiu para 2,18% no relatório Focus; em março, a mediana estava em 2,9%.

Reoneração da folha revolta setor médico

Correio Braziliense - Mercado S/A - 05/06/2018

A decisão do presidente Michel Temer de sancionar a reoneração da folha de pagamento de diversos setores da economia, entre eles o de equipamentos médicos, despertou a ira dos representantes das categorias atingidas. “Isso é fruto de um governo sem planejamento e sem entendimento da realidade”, diz

Franco Pallamolla, presidente da Associação Brasileira da Indústria de Artigos e Equipamentos Médicos, Odontológicos, Hospitalares e de Laboratórios (Abimo). Segundo ele, cerca de 60% do faturamento da indústria são gerados pelas vendas às Santas Casas e Hospitais Filantrópicos, o que significa que o aumento vai acabar afetando o próprio orçamento do Estado. De acordo com a Receita Federal, a reoneração de nove setores – o de equipamentos médicos incluído – irá assegurar uma arrecadação adicional de R\$ 830 milhões em 2018. A política de desoneração foi lançada por Dilma Rousseff em 2011 com o pretexto de estimular a geração de empregos no país.

"Neste exato momento, o mundo das criptomoedas está em uma bolha.

Eu não acho que haja muitas pessoas que negariam isso”

Jimmy Wales, fundador do Wikipedia. O curioso é que, apesar das restrições de seu criador, o Wikipedia aceita doações em Bitcoins

27,2%

foi quanto cresceram os resgates dos planos de previdência em abril ante igual período do ano passado. Segundo especialistas, a queda da taxa Selic e a lenta recuperação econômica motivaram a retirada.

Chineses preocupados com os efeitos da greve

Os chineses da HNA Group, donos de 23,7% do capital da Azul Linhas Aéreas, estão preocupados com os efeitos da greve dos caminhoneiros na companhia. Em reunião com os principais executivos na sede do grupo, na cidade de Haikou, o chairman Wang Jian disse que recomendará à empresa brasileira que sejam criados mecanismos para evitar que novas paralisações prejudiquem o desempenho financeiro da operação. Segundo a Azul, a greve causou prejuízos de R\$ 50 milhões.

Mudança de IPI de refrigerantes provoca forte Reação

O governo Temer receberá artilharia pesada de setores que se sentiram prejudicados pelo rearranjo tributário provocado pela greve dos caminhoneiros. Uma das medidas, a mudança da alíquota do IPI de concentrados de refrigerantes produzidos na Zona Franca de Manaus, provocou forte reação. “A mudança brusca do regime tributário de compensações fiscais ameaça os investimentos e mesmo a operação de diversas indústrias”, afirma Alexandre Jobim, presidente da Abir, a associação do setor.

Fintechs ignoram crise e aceleram no Brasil

A retomada é lenta, mas não para alguns setores. Impulsionadas pelo desejo de mudança dos consumidores, as fintechs avançam rapidamente no Brasil. A Nexoos, plataforma especializada em empréstimos, recebeu quase 3 mil novos investidores entre janeiro e março deste ano, um crescimento de 270%. “Vamos trabalhar para alcançar o marco de mais de R\$ 100 milhões financiados ainda neste ano”, afirma Daniel Gomes, CEO da Nexoos.

Rapidinhas

» Afetada pelo avanço dos aplicativos de compartilhamento de hospedagens como Airbnb, a rede hoteleira francesa Accor, dona das bandeiras Ibis e Mercure, tentará se posicionar como uma companhia aberta à diversidade. A ideia é transmitir a mensagem de que está sintonizada com os novos tempos.

» A companhia lançou campanhas em redes sociais para disseminar seu compromisso com a tolerância. “Oferecer saídas na luta contra o preconceito é um exercício diário da empresa e fortalecer esta luta com os parceiros que tenham o mesmo compromisso só reforça o nosso objetivo”, diz Antonietta Varlese, vice-presidente da AccorHotels.

» Agora é para valer. Depois de especulações que duram dois anos, o presidente da Uber, Dara Khosrowshahi, disse em entrevista ao canal CNBC que a empresa abrirá o capital no segundo semestre do ano que vem. Segundo ele, a decisão é irrevogável e necessária para a Uber angariar recursos que serão destinados a novos investimentos.

» A eletrificação dos veículos é um caminho sem volta. Segundo estudo da empresa de pesquisas Bloomberg New Energy Finance, até 2025 eles representarão 28% dos carros e 84% dos ônibus em circulação no mundo. As montadoras que desprezarem o fenômeno estarão condenadas ao desaparecimento.