

Sumário

Número de notícias: 27 | Número de veículos: 16

O GLOBO - ON LINE - RJ
ANFIP

Duas Linhas e Meia (26-05-2023).....3

BLOG DO PEDLOWSKI
ANFIP

Desinformação e hostilidade à Cidadania.....4

FOLHA DE S. PAULO - SP - MERCADO
REFORMA TRIBUTÁRIA

Governo anuncia corte de tributo de carro popular; valor pode cair até 11%.....7

ESTADO DE MINAS - BELO HORIZONTE - MG - ECONOMIA
REFORMA TRIBUTÁRIA

Fiemg faz apelo por desoneração.....11

O ESTADO DE S. PAULO - ECONOMIA E NEGÓCIOS
REFORMA TRIBUTÁRIA

Estímulo à indústria automotiva se choca com política fiscal do governo (Artigo).....12

O ESTADO DE S. PAULO - ECONOMIA E NEGÓCIOS
REFORMA TRIBUTÁRIA

BNDES baixa juros para exportação e inovação.....13

VALOR ECONÔMICO - SP - BRASIL
REFORMA TRIBUTÁRIA

Com foco no Congresso, Haddad deixa de ir à China.....14

VALOR ECONÔMICO - SP - OPINIÃO
REFORMA TRIBUTÁRIA

Regime fiscal passa em meio a derrota sem série do governo (Editorial).....15

O GLOBO - ON LINE - RJ
REFORMA TRIBUTÁRIA

Com falta de transporte público, transição energética e reforma tributária, faz sentido desonerar carro? Especialistas opinam
.....17

CORREIO BRAZILIENSE - DF - ECONOMIA
TRIBUTOS - CONTRIBUIÇÕES E IMPOSTOS

Subsídios para carros populares expõem dilemas do governo - MERCADO S/A.....19

FOLHA DE S. PAULO - SP - MERCADO
TRIBUTOS - CONTRIBUIÇÕES E IMPOSTOS

Lula mira classe C e dá sinal de que desigualdade não cai tão cedo (Artigo).....21

FOLHA DE S. PAULO - SP - MERCADO
RECEITA FEDERAL DO BRASIL

Haddad solta o leão - PAINEL S.A.....22

FOLHA DE S. PAULO - SP - MERCADO
TRIBUTOS - CONTRIBUIÇÕES E IMPOSTOS

Dia livre de impostos tem gasolina a R\$ 3,77 e etanol a R\$ 2,46.....23

FOLHA DE S. PAULO - SP - MERCADO
TRIBUTOS - CONTRIBUIÇÕES E IMPOSTOS

IPCA-15 desacelera para 0,51%, fica abaixo das projeções e é o menor para maio desde 2021
.....24

Sexta-Feira, 26 de Maio de 2023

FOLHA DE S. PAULO - SP - MERCADO
TRIBUTOS - CONTRIBUIÇÕES E IMPOSTOS

Senado e Lula fazem acordo para manter recursos do Sistema S.....27

O ESTADO DE S. PAULO - A FUNDO
TRIBUTOS - CONTRIBUIÇÕES E IMPOSTOS

Noruega mostra o futuro sem os carros a gasolina.....29

O GLOBO - RJ - OPINIÃO
TRIBUTOS - CONTRIBUIÇÕES E IMPOSTOS

Incentivar carro popular é insistir em erro conhecido (Editorial).....32

O GLOBO - RJ - ECONOMIA
TRIBUTOS - CONTRIBUIÇÕES E IMPOSTOS

Política vai contra agenda ambiental e demandas do arcabouço, dizem analistas.....33

VALOR ECONÔMICO - SP - BRASIL
TRIBUTOS - CONTRIBUIÇÕES E IMPOSTOS

Prévia da inflação surpreende e dispara revisões para baixo.....34

VALOR ECONÔMICO - SP - BRASIL
TRIBUTOS - CONTRIBUIÇÕES E IMPOSTOS

Governo abre dois novos buracos na arrecadação (Artigo).....37

CORREIO BRAZILIENSE - DF - ECONOMIA
ECONOMIA

Lula volta a criticar juros altos: "excrecência".....38

CORREIO BRAZILIENSE - DF - ECONOMIA
ECONOMIA

Alimentos puxam a inflação.....39

FOLHA DE S. PAULO - SP - MERCADO
ECONOMIA

Arcabouço tira risco de inflação sair do controle, afirma Campos Neto.....41

FOLHA DE S. PAULO - SP - MERCADO
ECONOMIA

Governo quer acelerar análise da regra fiscal no Senado.....43

O ESTADO DE S. PAULO - ECONOMIA E NEGÓCIOS
ECONOMIA

Mais pressão sobre o Banco Central (Editorial).....44

O ESTADO DE S. PAULO - ECONOMIA E NEGÓCIOS
ECONOMIA

Prévia da inflação mostra desaceleração de 0,57% para 0,51% em maio.....45

VALOR ECONÔMICO - SP - ESPECIAL
ECONOMIA

Brasil precisaria aportar 4% do PIB por ano.....48

Duas Linhas e Meia (26-05-2023)

Por Ancelmo Gois

. A Pousada Porto Imperial, em Paraty, recebe, dia 30, o PROENH-RJ, programa de capacitação da hotelaria da ABIH-RJ e da Fecomércio- RJ.

. A Fenafisco , o Sindifisco Nacional e a **Anfip** realizam no dia 29, em Brasília, uma prévia do Fórum Internacional Tributário. No evento, representantes do BID e do FMI vão debater tributação de grandes fortunas na **reforma tributária**.

. Wine Out , loja de vinhos na Barra da Tijuca, realiza no próximo dia 8 o evento 'Degustando com os Produtores' em parceria com a importadora Decanter.

Site: <https://oglobo.globo.com/blogs/ancelmo-gois/post/2023/05/duas-linhas-e-meia-26-05-2023.ghtml>

Desinformação e hostilidade à Cidadania

Marcos Pedlowski

O mote da campanha comercial de descontos nos preços de vendas proporcionais aos impostos é uma espécie de Black Friday de promoção de indignidade à cidadania.

Chamando os descontos de "Dia Livre de Impostos", faz esse mau uso paradoxal do valor da liberdade, como se ficar privado da cooperação pelos esforços econômicos coletivos não fosse uma violência contra a sociedade e contra a própria noção civilizatória.

Um dos kits promocionais estampa um posto de gasolina vendendo o produto com valor mais baixo que o praticado. As entidades realmente compromissadas com o bem-estar social precisam advertir a população que, se essa distopia da ausência de tributos se concretizasse, o veículo abastecido sequer poderia trafegar com esse combustível adquirido com desconto, já que necessitaria de vias públicas e estas existem porque são um dos inúmeros benefícios que existem por causa dos impostos.

A propriedade de um posto de combustíveis é outro bem que é mantido e garantido pelo Estado que existe em razão dos impostos. Não fossem os impostos, não haveria os registros públicos nem a força coercitiva do Estado que se lhes os fizesse respeitar e o estabelecimento varejista seria apropriado por terceiros numa sociedade sem lei. E quem se investisse do domínio do estabelecimento não necessitaria fazer campanha de descontos como essa, uma vez a força incontida por qualquer regra lhe permitiria exigir o que quisesse pelos seus bens. Pois não só a garantia de direito de propriedade, mas as próprias regras que permitem a existência do mercado são de ordem pública.

Sequer o malfadado post de rede social divulgando essa campanha desinformativa chegaria aos usuários uma vez que a própria internet, a própria rede mundial, é resultado de investimentos públicos, possibilitados pelos impostos.

O pior dessa campanha é o elitismo que a fundamenta. Os mais pobres são os que mais dependem de serviços públicos garantidos pelos impostos: então a ideia tenciona os ludibriar com um dia de descontos (mas sem o corte dos serviços públicos de saúde, educação, segurança etc.), como se fosse possível eles terem acesso a bens públicos, sem o financiamento coletivo dos mesmos: ou seja,

teriam todos os serviços públicos e ainda uma renda maior já que o salário poderia comprar mais com preços menores.

E os engodos vão se empilhando: porque retirando-se o imposto não seria o bem-estar social genérico a prioridade de uma empresa no mercado, mas provavelmente o alargamento de seu lucro, porquanto há pouca possibilidade que a redução de custos seria automática e totalmente repassada ao consumidor.

A desinformação principal é a ocultação à cidadania que as sociedades mais desenvolvidas do mundo guardam relação direta com uma carga tributária per capita maior. Seguem o princípio pelo qual as riquezas são fruto do esforço coletivo e por isso esses frutos precisam ser usufruídos coletivamente. Com um investimento em serviços públicos maior por cidadão conseguem reduzir desigualdades e oferecer condições para uma sociedade mais justa e inclusiva. Os impostos são, portanto, as condições de possibilidade do seu desenvolvimento.

A campanha promocional desinforma e desvia da verdadeira questão tributária brasileira que é a anomalia da solidariedade arrecadatória: nosso sistema tributário vigente faz com que os impostos sejam mais arrecadados pelos mais pobres que pelos mais ricos, diferente do que acontece em países mais desenvolvidos e menos desiguais que o nosso. O poder econômico consegue, com muita eficiência no Brasil, esquivar-se de pagar sua parcela e sobrecarregar os mais necessitados.

A saída civilizatória não é precarizar o financiamento dos serviços públicos, mas sim reorganizar a progressividade tributária de nossa arrecadação com nova robustez, para que possamos ofertar o mesmo nível e qualidade de serviços e bens públicos que as sociedades mais desenvolvidas colocam à disposição de seus cidadãos.

Cássio Vieira Pereira dos Santos

Presidente da Anafisco

Vilson Antonio Romero

Presidente da Anfip

Marcos Sérgio da Silva Ferreira Neto

Presidente da Febrafisco

Fábio Henrique de Sousa Macêdo

Presidente da Fenafim

Francelino das Chagas Valença Junior

Presidente da Fenafisco

André Horta

Diretor Institucional do Comsefaz

Isac Moreno Falcão Santos

Presidente do Sindifisco Nacional

Antônio Geraldo de Oliveira Seixas

Presidente do Sindireceita

Mauro Silva

Presidente da Unafisco

O mote da campanha comercial de descontos nos preços de vendas proporcionais aos **impostos** é uma espécie de Black Friday de promoção de indignidade à cidadania.

Chamando os descontos de "Dia Livre de **Impostos**", faz esse mau uso paradoxal do valor da liberdade, como se ficar privado da cooperação pelos esforços econômicos coletivos não fosse uma violência contra a sociedade e contra a própria noção civilizatória.

Um dos kits promocionais estampa um posto de gasolina vendendo o produto com valor mais baixo que o praticado. As entidades realmente compromissadas com o bem-estar social precisam advertir a população que, se essa distopia da ausência de **tributos** se concretizasse, o veículo abastecido sequer poderia trafegar com esse combustível adquirido com desconto, já que necessitaria de vias públicas e estas existem porque são um dos inúmeros benefícios que existem por causa dos **impostos**.

A propriedade de um posto de combustíveis é outro bem que é mantido e garantido pelo Estado que existe em razão dos **impostos**. Não fossem os **impostos**, não haveria os registros públicos nem a força coercitiva do Estado que se lhes os fizesse respeitar e o estabelecimento varejista seria apropriado por terceiros numa sociedade sem lei. E quem se investisse do domínio do estabelecimento não necessitaria fazer campanha de descontos como essa, uma vez a força incontida por qualquer regra lhe permitiria exigir o que quisesse pelos seus bens. Pois

não só a garantia de direito de propriedade, mas as próprias regras que permitem a existência do mercado são de ordem pública.

Sequer o malfadado post de rede social divulgando essa campanha desinformativa chegaria aos usuários uma vez que a própria internet, a própria rede mundial, é resultado de investimentos públicos, possibilitados pelos **impostos**.

O pior dessa campanha é o elitismo que a fundamenta. Os mais pobres são os que mais dependem de serviços públicos garantidos pelos **impostos**: então a ideia tenciona os ludibriar com um dia de descontos (mas sem o corte dos serviços públicos de saúde, educação, segurança etc.), como se fosse possível eles terem acesso a bens públicos, sem o financiamento coletivo dos mesmos: ou seja, teriam todos os serviços públicos e ainda uma renda maior já que o salário poderia comprar mais com preços menores.

E os engodos vão se empilhando: porque retirando-se o imposto não seria o bem-estar social genérico a prioridade de uma empresa no mercado, mas provavelmente o alargamento de seu lucro, porquanto há pouca possibilidade que a redução de custos seria automática e totalmente repassada ao consumidor.

A desinformação principal é a ocultação à cidadania que as sociedades mais desenvolvidas do mundo guardam relação direta com uma carga tributária per capita maior. Seguem o princípio pelo qual as riquezas são fruto do esforço coletivo e por isso esses frutos precisam ser usufruídos coletivamente. Com um investimento em serviços públicos maior por cidadão conseguem reduzir desigualdades e oferecer condições para uma sociedade mais justa e inclusiva. Os **impostos** são, portanto, as condições de possibilidade do seu desenvolvimento.

A campanha promocional desinforma e desvia da verdadeira questão tributária brasileira que é a anomalia da solidariedade arrecadatória: nosso sistema tributário vigente faz com que os **impostos** sejam mais arrecadados pelos mais pobres que pelos mais ricos, diferente do que acontece em países mais desenvolvidos e menos desiguais que o nosso. O poder econômico consegue, com muita eficiência no Brasil, esquivar-se de pagar sua parcela e sobrecarregar os mais necessitados.

A saída civilizatória não é precarizar o financiamento dos serviços públicos, mas sim reorganizar a progressividade tributária de nossa arrecadação com nova robustez, para que possamos ofertar o mesmo nível e qualidade de serviços e bens públicos que as sociedades mais desenvolvidas colocam à disposição

de seus cidadãos.

Cássio Vieira Pereira dos Santos

Presidente da Anafisco

Vilson Antonio Romero

Presidente da **Anfip**

Marcos Sérgio da Silva Ferreira Neto

Presidente da Febrafisco

Fábio Henrique de Sousa Macêdo

Presidente da Fenafim

Francelino das Chagas Valença Junior

Presidente da Fenafisco

André Horta

Diretor Institucional do Comsefaz

Isac Moreno Falcão Santos

Presidente do Sindifisco Nacional

Antônio Geraldo de Oliveira Seixas

Presidente do Sindireceita

Mauro Silva

Presidente da Unafisco

Site:

<https://blogdopedlowski.com/2023/05/26/desinformacao-e-hostilidade-a-cidadania/>

Governo anuncia corte de tributo de carro popular; valor pode cair até 11%



O vice-presidente Geraldo Alckmin (PSB) anuncia plano para incentivar compra de carros. Pedro Ladeira/Politypress

Lucas Marchesini, Renato Machado e Catia Seabra

O governo Luiz Inácio Lula da Silva (PT) divulgou nesta quinta-feira (25) um plano que busca reduzir o preço dos carros populares novos.

O vice-presidente Geraldo Alckmin (PSB) anunciou que a principal medida será a redução de **tributos** para veículos de até R\$ 120 mil, com a redução do IPI e do PIS/Cofins.

As reduções nos preços finais dos veículos vão variar de 1,5% a 10,96%-os descontos serão maiores para os carros mais baratos. Além do preço, dois outros fatores serão levados em conta para determinar o tamanho do desconto: a eficiência energética e a produção nacional. O governo ainda vai especificar quantas faixas de redução haverá.

Na reunião, o governo informou que o pacote será detalhado dentro de 15 dias. Até lá, o ministro Fernando Haddad (Fazenda) realizará cálculos de medidas compensatórias para perda de receita com os incentivos.

"A Fazenda pediu [um prazo de] até 15 dias para estabelecer a questão fiscal", disse Alckmin. "E aí, sim, se pode efetivamente fazer a medida provisória", completou.

O pacote foi anunciado durante reunião no Palácio do Planalto com representantes do setor automotivo. Alckmin, que também é ministro do Desenvolvimento, Indústria e Comércio, foi o responsável pelo desenho do programa.

O vice-presidente afirmou que a redução no valor dos veículos atende à "questão social" porque beneficia com descontos maiores os veículos cujo preço é mais acessível.

"Esclarecendo, ela [a redução] vai levar em consideração o social, não vai fazer desconto para carro caríssimo. Segundo: eficiência energética, meio ambiente, carro ecológico, carro que polui menos, menor emissão de CO₂. E, terceiro, densidade industrial", disse o vice-presidente ao deixar o encontro com empresários.

O objetivo inicial do pacote era reduzir os valores iniciais de modelos compactos com motor 1.0 para algo entre R\$ 50 mil e R\$ 60 mil. Hoje, o automóvel mais barato vendido no Brasil é o Renault Kwid na versão Zen, que custa R\$ 69 mil.

Segundo o vice-presidente, os carros mais baratos podem começar a serem vendidos por um valor abaixo de R\$60 mil porque, além das reduções tributárias, há a possibilidade de vendas diretas da indústria, o que representaria um "desconto ex-tarifário importante".

O governo afirma que a redução nos preços pode atingir 33 modelos, de 11 marcas.

"Essa é uma medida temporária de estímulo para um setor que responde por 20% do **PIB** da indústria de transformação e está com 50% de sua capacidade instalada ociosa. Elevai ajudar a manter os empregos diretos e indiretos nas montadoras e em toda cadeia produtiva. Poderá haver ainda reduções definidas por montadoras e outras relativas à venda dos carros direto da fábrica. O governo deverá emitir MP permitindo esse tipo de transação", informou o governo em nota.

O presidente da Anfavea (Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores), Márcio de Lima Leite, também afirmou acreditar que, com as medidas, o preço do carro mais barato no mercado pode cair para abaixo de R\$ 60 mil, o que dependerá da política de preços de cada montadora.

De acordo com ele, isso pode valer inclusive para veículos já produzidos e que estão nos estoques das companhias.

"O Ministério da Fazenda está fazendo as contas para ver a validade das medidas, se dará por um ano, seis meses, dois meses. O tempo é fundamental para falar do tamanho da renúncia. A indústria trabalha com um mínimo de 12 meses", disse Leite.

"Em 2013, nós comercializamos 3,8 milhões de veículos em um ano. Neste momento, estamos trabalhando com 2,1 milhões. É uma demanda reduzida, ainda muito longe daquele patamar", disse Leite em entrevista a jornalistas na Fiesp (Federação das Indústrias do Estado de São Paulo) durante a tarde.

"É um primeiro e importante passo para a retomada da indústria automobilística do Brasil. As medidas podem impactar o mercado entre 200 mil e 300 mil unidades, dependendo das regras."

Os altos preços dos carros populares tomaram-se tema frequente de reclamação do presidente Lula. "A fábrica de automóveis não está vendendo bem, mas qual pobre pode comprar um carro popular de R\$ 90 mil?" questionou o petista, durante sessão inaugural do Conselho de Desenvolvimento, Econômico e Social, no início do mês.

As conversas para definir as medidas foram feitas diretamente entre o governo e as companhias do setor. Os detalhes do plano foram fechados na quarta (24), durante reunião entre Lula, Alckmin e o ministro da Fazenda, Fernando Haddad.

Haddad, no entanto, já havia alertado para o fato de que algumas das medidas só entrariam efetivamente em vigor no próximo ano, "em virtude de regras fiscais".

O anúncio aconteceu após uma série de mudanças na programação do Planalto. Originalmente, Lula apresentaria um pacote detalhado à Fiesp na manhã desta quinta, em evento em São Paulo. Alckmin chegou a esboçar uma proposta, mas Lula sugeriu adaptações na volta do Japão, onde participou de reunião do G7.

O presidente adiou, então, sua ida à Fiesp para o fim da tarde. Foi agendada uma cerimônia no próprio Planalto, que tinha previsão inicial de ocorrer a portas abertas. No entanto, a solenidade foi convertida em uma reunião fechada, com representantes do empresariado e sindicatos.

Outra medida mencionada por Alckmin, essa valendo para toda a indústria, é uma linha de crédito do BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social) de R\$ 4 bilhões para que as

empresas façam empréstimos direto em dólar - em São Paulo, o banco anunciou nesta quinta um pacote de R\$ 2 bilhões, com taxa fixa em dólar, para empresas brasileiras exportadoras com receita em moeda americana ou atrelada à variação cambial.

O vice afirmou que a modalidade elimina o risco cambial para o tomador do financiamento, que receberá o montante em dólar e pagará na mesma moeda. Ele disse que algo semelhante foi feito para a agricultura, com R\$ 2 bilhões disponíveis para a modalidade e que esgotaram em 48 horas.

"A indústria é a maior vítima do manicômio tributário do país", afirmou Alckmin. Por isso, segundo ele, será beneficiada pela **reforma tributária**.

"A indústria está super tributada. O caminho é a **reforma tributária**. Ela ajudará a exportação, reduzirá custo Brasil, simplificará a questão tributária e diminuirá a judicialização, ajudando a economia como um todo."

Colaborou Douglas Gavras, de São Paulo. Leia mais nas pág. A14 e A16 e nas colunas de Vinicius Torres Freire, na pág. A19, e de André Roncaglia, na A24

Esclarecendo, ela [a redução] vai levar em consideração o social, não vai fazer desconto para carro caríssimo. Segundo: eficiência energética, ambiente, carro ecológico, carro que polui menos. E, terceiro, densidade industrial

Geraldo Alckmin vice-presidente

Veja quanto pode cair o preço dos 10 carros mais baratos

RENAULT KWID

Preço atual: R\$68.990

Com desconto de 1,5%: R\$ 67.955,15

Com desconto de 10,96%: R\$ 61.428,70

FIATMOBI

Preço atual: R\$68.990

Com desconto de 1,5%: R\$ 67.955,15

Com desconto de 10,96%: R\$ 61.428,70

PEUGEOT 208

Preço atual: R\$ 69.990

Com desconto de 1,5%: R\$ 68.940,15

Com desconto de 10,96%: R\$ 75.497,02

Com desconto de 10,96%: R\$ 62.319,10

Site:

https://acervo.folha.uol.com.br/digital/leitor.do?numero=50288&anchor=6477858&maxTouch=0&_ga=2.120764110.717745510.1684724620-1980247189.1672582619&_mather=757bf67604fe4aa8&pd=ba60dd76f82620e32ea45a1e55d30e22

CITROEN C3

Preço atual: R\$72.990

Com desconto de 1,5%: R\$ 71.895,15

Com desconto de 10,96%: R\$ 64.990,30

FIAT ARGO

Preço atual: R\$79.790

Com desconto de 1,5%: R\$ 78.593,15

Com desconto de 10,96%: R\$ 71.045,02

RENAULT STEPWAY

Preço atual: R\$ 79.990

Com desconto de 1,5%: R\$ 78.790,15

Com desconto de 10,96%: R\$ 71.223,10

VOLKSWAGEN POLOTRACK

Preço atual: R\$ 81.370

Com desconto de 1,5%: R\$ 80.149,45

Com desconto de 10,96%: R\$ 72.451,85

HYUNDAI HB20

Preço atual: R\$82.290

Com desconto de 1,5%: R\$ 81.055,65

Com desconto de 10,96%: R\$ 73.271,02

CHEVROLET ONIX

Preço atual: R\$ 84.390

Com desconto de 1,5%: R\$ 83.124,15

Com desconto de 10,96%: R\$ 75.140,86

FIAT CRONOS

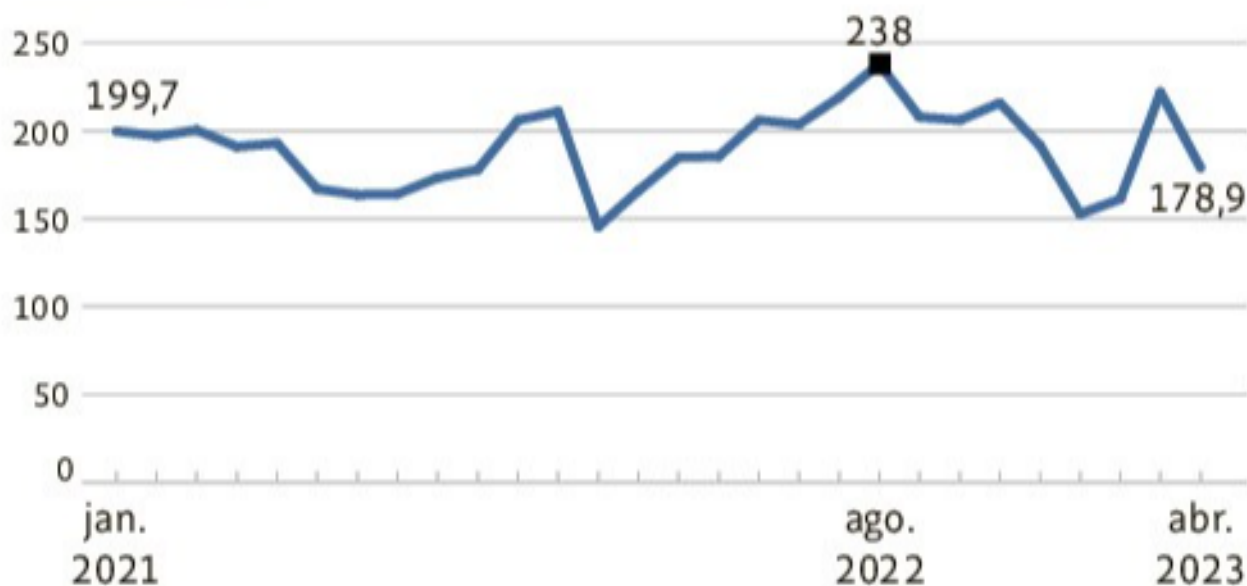
Preço atual: R\$ 84.790

Com desconto de 1,5%: R\$ 83.518,15

Produção e vendas de carros no Brasil

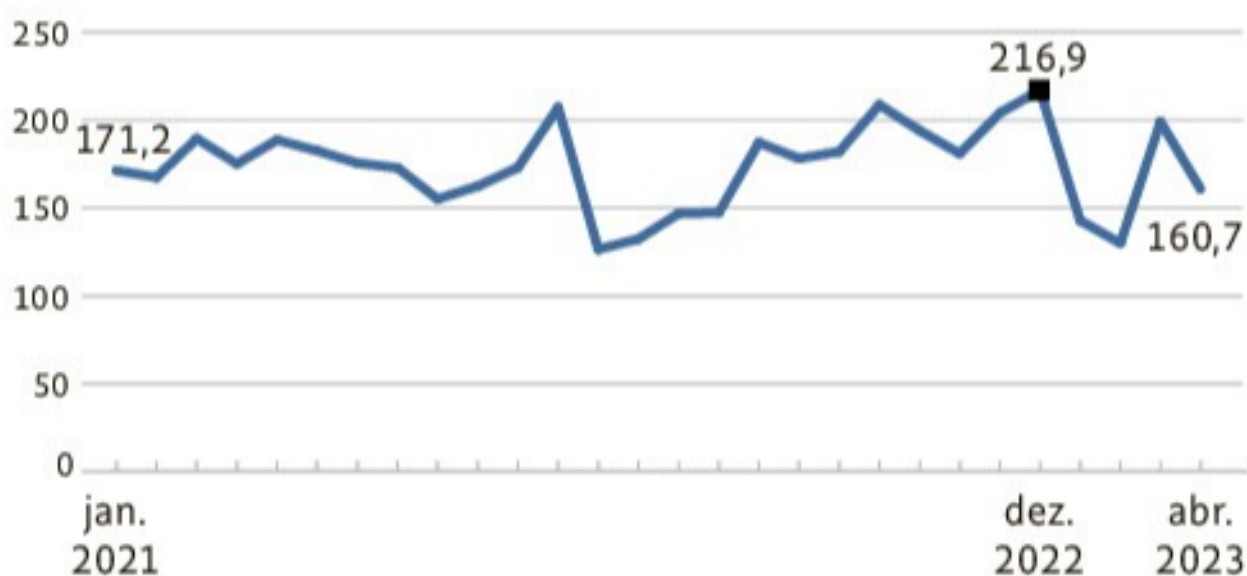
Produção de veículos leves e pesados

Em mil unidades



Venda de veículos leves e pesados

Em mil unidades



Fontes: Anfavea e Fenabreve

Fiemg faz apelo por desoneração

Thiago Bonna

O presidente da Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais (Fiemg), Flávio Roscoe, pediu ontem ao deputado federal e líder do governo Reginaldo Lopes (PT-MG) que "o emprego não seja esquecido nessa reforma" (tributária) e alertou que, caso o trabalho não seja desonerado, há o risco de que o governo tenha que fazer um novo projeto dentro de 30 anos para enviar ao Congresso, ironizando o tempo gasto para se fazer a reforma tributária.

Roscoe, que também é empresário do setor têxtil, lembrou que "boa parte do custo Brasil reside justamente na oneração do trabalho. Ele não é retirado das nossas exportações, nem cobrado quando as importações chegam

ao país". Segundo o empresário, os impostos atrapalham a produção nacional a competir internacionalmente. As afirmações foram feitas na noite de ontem em solenidade para comemorar o Dia da Indústria, no Minascentro, em Belo Horizonte, com a presença de políticos e empresários mineiros.

Flávio alegou que a força de trabalho no Brasil é "quase três vezes mais onerosa que a média dos países da OC-DE (Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico)". Reginaldo afirmou que segue defendendo a realização da reforma tributária para que o Brasil volte a ser um país exportador de produtos de valor agregado. "Ter uma indústria forte é fundamental para um projeto de país e o Brasil, infelizmente, industrializou de manei-

ra tardia e desindustrializou de maneira precoce. Hoje o nosso sistema é muito acumulativo de tributos, cobra imposto do imposto. Ele não cobra imposto do valor agregado", pontuou o líder do governo.

As iniciativas do governo de Luiz Inácio Lula da Silva (PT) junto ao Banco Nacional de Desenvolvimento (BNDES) anunciadas ontem de crédito para micro e pequenas empresas, para inovação e crédito subsidiado também foram citadas. Roscoe afirmou que o governador de Minas Gerais, Romeu Zema (Novo) simplificou a burocracia e criou facilidades para os empreendedores. Mas ressaltou que "o Estado está sedimentado de inúmeras iniciativas que impedem o nosso desenvolvimento". Levantamento realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) mostrou que a indústria teve um crescimento de 0,4% em março deste ano, em comparação a fevereiro.

O evento também marcou os 90 anos da Fiemg e premiou com o título de Industrial do Ano de 2023 Aroldo Teodoro Campos, diretor-presidente do Grupo Ematex, presidente do Sindicato das Indústrias Têxteis de Malha de Minas Gerais (Sindimalhas-MG), membro do conselho da Associação Brasileira da Indústria Têxtil e de Confecção (ABIT). Estiveram presentes também os prefeitos de Belo Horizonte, Fuad Noman (PSD); de Uberaba e representante da Associação Mineira de Municípios (AMM), Elisa Araújo (Solidariedade); a prefeita de Contagem, Marília Campos (PT); e o vereador e presidente da Câmara Municipal, Gabriel Azevedo (sem partido).

Estímulo à indústria automotiva se choca com política fiscal do governo (Artigo)

ALESSANDRA RIBEIRO, ECONOMISTA E SÓCIA DA
TENDÊNCIAS CONSULTORIA

A caba de ser aprovado um novo arcabouço fiscal, que permite expansão dos gastos públicos em termos reais, ainda que limitada a uma taxa máxima de 2,5%.

Esse crescimento de despesas, entretanto, precisa ser financiado, o que ocorrerá via aumento de arrecadação. Como sinalizado pelo governo, há várias possíveis fontes, mas na prática muitas delas são de difícil concretização.

Assim, seguiremos bons anos com resultado primário negativo e incremento ainda importante do endividamento público, ainda que em nível abaixo do estimado antes da apresentação do novo regime fiscal.

A realidade é que o cenário para as contas públicas brasileiras, mesmo com o arcabouço fiscal reduzindo as chances de cenários mais extremos, é ainda extremamente desafiador. Pelas simulações da Tendências, a dívida pública em relação ao **PIB** deve atingir 78% neste ano e caminhar até 2031 para 90%, patamar bastante elevado para uma economia emergente, suscetível a choques. A média de endividamento público de emergentes selecionados, comparáveis ao Brasil, fica abaixo de 60%.

O fato é que, para tornar o cenário ainda mais complicado, o governo lança mão de descontos de **impostos** federais para a produção de carros com valor de até R\$ 120 mil, com a justificativa de estímulo transitório e anticíclico para a indústria e aponta para novos estímulos de natureza tributária para ajudar a indústria a modernizar seu parque fabril a partir de 2024.

Dessa forma, a conta, que já não fechava fácil, vai ser ainda muito mais difícil de ser equacionada.

Com políticas como essas e outras sinalizadas, os agentes vão piorar suas projeções para as contas públicas, o que elevará a percepção de risco, com efeitos adversos para os ativos.

Com os juros futuros mais elevados, a consequência será a perda de dinamismo da atividade econômica, com desdobramentos negativos para o emprego.

Infelizmente, o País volta a se deparar com políticas que custam caro em relação ao benefício que trazem e que não resolvem as questões estruturais que estão por trás da baixa competitividade da indústria brasileira.

O foco na **reforma tributária**, bem como em outras agendas transversais que contribuam para redução de custos de transação e ganhos de produtividade, é que permitirão crescimento mais sustentável da indústria brasileira e aumento de sua participação no **PIB**.

ALESSANDRA RIBEIRO, ECONOMISTA E SÓCIA DA
TENDÊNCIAS CONSULTORIA

Site: <https://digital.estadao.com.br/o-estado-de-s-paulo>

BNDES baixa juros para exportação e inovação

FERNANDO FRAZÃO/AGÊNCIA BRASIL-23/5/2023



Mercadante: crédito à inovação pode chegar a até R\$ 40 bilhões

EDUARDO LAGUNA FRANCISCO CARLOS DE ASSIS

O presidente do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), Aloizio Mercadante, anunciou ontem novas linhas de financiamento à indústria para que o setor possa obter crédito em condições parecidas com as oferecidas ao agronegócio. Na principal delas, o banco vai oferecer até R\$ 2 bilhões para exportação de produtos brasileiros.

Nessa linha, o BNDES vai reduzir em 61% o seu spread, ou seja, a diferença entre a taxa cobrada das empresas e a taxa de captação.

Os anúncios foram feitos por Mercadante durante evento do Dia da Indústria na Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp), no qual ele defendeu uma versão industrial do Plano Safra. "Estamos indo para o osso (no spread)", declarou. "Estamos praticamente abrindo a mão do spread do banco pra ajudar a indústria a exportar." Outra linha de R\$ 2 bilhões, que pode chegar a R\$ 4 bilhões, será oferecida à indústria exportadora nas mesmas condições da agricultura: 7,5% ao ano, com taxa fixa em dólar e dois anos de carência.

Adicionalmente, foram aprovados pela instituição financeira mais R\$ 20 bilhões para financiamento de inovação nos próximos quatro anos, a uma taxa 1,7%

ao ano. "Quem quiser fazer inovação pode ir ao BNDES que vai ter dinheiro", frisou o presidente do banco de fomento, acrescentando que, como o BNDES tem outros R\$ 20 bilhões para financiar investimentos em tecnologia da informação, os recursos para inovação chegam a R\$ 40 bilhões.

"DESENVOLVIMENTISTA".

Segundo Mercadante, o banco financia exportações "sem um real subsidiado", porém, classificando-se como um "desenvolvimentista", ele sustentou a uma plateia formada por empresários da indústria paulista que o subsídio é "indispensável" na saída da pandemia.

Também cobrou em seu discurso uma **reforma tributária** que desonere a indústria e defendeu que o banco precisa ter outros indexadores além da Taxa de Longo Prazo, base das taxas cobradas pelo BNDES, assim como um deflator da taxa de juros para projetos considerados estratégicos.

Mercadante defendeu ainda uma revisão da política de dividendos do banco, ao lembrar que hoje o BNDES entrega para a União 60% de seus dividendos. "Nosso lucro volta ao Tesouro ao invés de ir ao desenvolvimento do País", assinalou

Site: <https://digital.estadao.com.br/o-estado-de-s-paulo>

Com foco no Congresso, Haddad deixa de ir à China



Fernando Haddad: reunião com Banco do Brics pode ocorrer de modo virtual

Estevão Taiar e Guilherme Pimenta

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, cancelou a sua viagem para a China na próxima semana.

A viagem era um pedido do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) para que Haddad negociasse com o Novo Banco de Desenvolvimento (NDB), o Banco do Brics, ajuda financeira para a Argentina.

A reunião ainda poderá ser realizada virtualmente, mas o encontro presencial foi cancelado "por causa da agenda interna intensa", afirmou uma fonte ao Valor. "Ele negociou nesses termos, explicou para o presidente", diz a fonte.

Entre as demandas consideradas mais urgentes, estão a votação do arcabouço fiscal pelo Senado e a articulação envolvendo a **reforma tributária**. Segundo essa fonte, o presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), está "inclinado a iniciar a tramitação da tributária".

Haddad tem afirmado que acredita ser possível alcançar a aprovação do texto na Câmara ainda no primeiro semestre.

Outra fonte afirma que não só o Ministério da Fazenda, mas também o NDB pediu que a reunião fosse realizada de forma virtual "por razões de logística".

Haddad tem viajado com frequência para o exterior

neste início de terceiro mandato de Lula.

O ministro já esteve nas próprias China e Argentina, além de Japão, Índia, EUA, Suíça e Uruguai.

Outros temas no radar do Ministério da Fazenda são o pacote de incentivo à indústria automotiva, o Desenrola (programa de renegociação de dívidas para pessoas físicas) e o Plano de Transição Ecológica.

Além de Haddad e da ex-presidente Dilma Rousseff, que atualmente comanda o NDB, também devem participar da reunião virtual os ministros de Finanças dos demais países do Brics: China, Índia, Rússia e África do Sul.

Entre os principais problemas econômicos enfrentados pela Argentina, estão a **inflação** elevada, que atualmente supera mais de 100% no acumulado de 12 meses, e o baixo patamar de reservas internacionais.

No início do mês, durante o encontro do G-7 no Japão, Haddad afirmou que tanto ele quanto Lula consideravam que a solução para a crise da Argentina "passa" pelo apoio internacional - mais especificamente, pelo Fundo Monetário Internacional (FMI), segundo disse o ministro.

Site: <https://valor.globo.com/impresso/20230525/>

Regime fiscal passa em meio a derrota sem série do governo (Editorial)

O governo petista tem demonstrado um amadorismo que não condiz com sua experiência de 13 anos no poder. Contradições e incoerências levam-no a colher votações desastrosas para seus interesses -nem sempre para os do país - no Congresso. O novo regime fiscal, cuja tramitação relativamente tranquila foi quase toda acertada antes da posse, por Lula e o presidente da Câmara, Arthur Lira, é a exceção que vai configurando uma regra - sem base governista relevante, o governo torna-se refém do deputado alagoano. Mais que isso, depende dos interesses imediatos e abrangentes que Lira representa para aprovar medidas em um Congresso dominado pelas legendas do Centrão, que saíram das urnas mais fortalecidas do que nunca.

Lula e o PT urdiram um esquema intermediário para a continuidade do orçamento secreto, em troca da aprovação da PEC da Transição, que lhes deram todo o dinheiro que precisavam para governar (R\$ 168 bilhões extras). Com isso contavam com uma transição tradicional, em que o poder dado pela vitória nas urnas e pelos revigorados cofres públicos fossem suficientes para atrair, em número suficiente, os oportunistas de sempre, espalhados por todos os partidos no Congresso. Não foi o que aconteceu.

Em entrevista à Globonews, o presidente da Câmara fez mais uma avaliação didática sobre as agruras do governo Lula. Disse que já dera sinais "educados e claros" ao governo de que "o mundo de 2002 não é o mesmo de 2023". A principal mudança sublinhada foi a de que "o Congresso não tinha tanto protagonismo". Lira tem cobrado diálogo do governo e a formação de uma base de apoio, mas é claro que não lhe interessa lidar com uma maioria a favor do Planalto, salvo nos casos em que ele próprio a agenciar - como na votação do novo regime fiscal. Uma forte base pró-Lula torna prescindível a intermediação de Lira e lhe retira poder.

Lula venceu por pouco as eleições, e, como se previu, seu cacife político no início de governo foi muito diminuído.

A tarefa de reconstruir um Estado arrasado pelo bolsonarismo é difícil e desvia energias da negociação política. Mas, além disso, Lula parece alheio a boa parte do que acontece ao seu redor, se empenha em batalhas erradas e aplica muito esforço em causas

que lhe rendem pouco, se é que não prejudicam sua imagem, como a de mediador da guerra da Rússia contra a Ucrânia.

Então o Congresso, com a ajuda do PT, colocou-lhe um enorme problema exatamente aonde o presidente poderia colher seus maiores trunfos domésticos e externos: na causa Regime fiscal passa em meio a derrotas em série do governo ambiental. Em uma sequência arrasadora, o ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, criticou Marina Silva pelo veto do Ibama às perfurações exploratórias da Petrobras na foz do Amazonas, o líder do governo no Congresso, senador Randolfe Rodrigues, rompeu com a Rede, sua legenda e rifou o Meio Ambiente na MP da reorganização ministerial, a Comissão Mista dessa MP, a 1154, presidida por Davi Alcolumbre, que prometeu lutar até o fim para derrubar o veto do Ibama, aprovou parecer do relator que retirou funções e responsabilidades que fazem a razão de ser do Meio Ambiente: Cadastro Ambiental Rural, política de recursos hídricos e resíduos sólidos. Além disso, os ruralistas da Câmara decidiram dar um salvo conduto legal para mais devastação na Mata Atlântica, aprovando dispositivos em MP que prorrogava o Programa de Reparação Ambiental (PAR).

Como se não fosse pouco, o poder de demarcar terras indígenas foi retirado do Ministério recém-criado e transferido ao da Justiça, quase que simultaneamente à aprovação do regime de urgência para o projeto de lei que estabelece como "marco temporal" para as demarcações a data da promulgação da Constituição de 1988. As imagens de Marina Silva, Amazônia e povos indígenas estão firmemente associadas à luta ambiental global. Um ataque em toda a linha aos três pode anular todo o esforço propagandístico que Lula fez como defensor intransigente do meio ambiente e pôr em xeque as evidentes credenciais que o Brasil possui para exercer um papel de primeira linha no combate ao aquecimento global.

O alheamento do presidente, que mal fala em **reforma tributária** ou novo regime fiscal, e tem agenda passadista, poderia ser minimizado em outros tempos, mas agora pesa diante de uma oposição numerosa e ativa no Congresso. A sequência de ações do Planalto também incomoda pela incoerência. No dia seguinte ao da divulgação de lista de milhares de empresas que se beneficiam de subsídios legais, votados pelo

Congresso, e logo após a vital aprovação do novo regime fiscal, que se apoia no crescimento da arrecadação, o presidente anuncia um pacote de corte de **impostos** para as montadoras ressuscitarem o carro popular.

O início de mandato tem sido inóspito e não se trata, ao que parece, de um período de adaptação, mas de uma condição "estrutural": a Câmara é comandada pelo Centrão e as legendas fisiológicas já não se sentem atraídas, como foram no passado, por Lula e o PT. Encontrar um modo de convivência produtivo, sem ceder a chantagens e pautas-bomba, é uma tarefa inevitável que se coloca diante do Planalto.

Site: <https://valor.globo.com/impreso/20230525/>

Com falta de transporte público, transição energética e reforma tributária, faz sentido desonerar carro? Especialistas opinam

Por Ana Flávia Pilar

O anúncio do governo federal sobre novas medidas para reduzir o preço dos carros populares com redução de **impostos** foi interpretado como um contrassenso tanto por especialistas em contas públicas quanto pelos que pesquisam sustentabilidade ambiental e mobilidade urbana.

Ontem, o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (Mdic) anunciou a criação de um novo programa para descontos no preço de carros populares, com base na redução de **impostos** federais, como IPI e PIS/Cofins. A medida prevê ainda a possibilidade de venda diretamente da indústria para o consumidor.

Especialistas ouvidos pelo GLOBO avaliam que o anúncio mina a credibilidade do arcabouço fiscal, que depende do aumento da arrecadação de **impostos** para funcionar.

Há cerca de um mês, Haddad defendeu a redução de benefícios fiscais como fundamental para aumentar as receitas. O plano para incentivar o carro popular cria mais uma renúncia de **impostos** que o governo vai ter de encontrar uma forma de compensar.

O incentivo a automóveis que consomem combustíveis de origem fóssil também destoia dos compromissos de campanha do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) com sustentabilidade ambiental e transição energética.

Margarida Gutierrez, especialista em contas públicas e professora do Coppead/UFRJ, avalia que a medida vai contra uma necessidade do governo de aumentar receita para dar sustentabilidade ao arcabouço fiscal.

A estimativa para que a nova regra consiga estabilizar a dívida pública é de um aumento de receitas da ordem de 1,5% do Produto Interno Bruto (**PIB**) ao ano, lembra a economista:

- A medida diminui a credibilidade do governo. Parece que o Ministério da Indústria vai na direção contrária ao Ministério da Fazenda. O que o Ministro da Fazenda (Fernando Haddad) diz todos os analistas

sabem: é preciso de aumento de receitas. Caso contrário, é meta primária que não vai ser cumprida e dívida pública que não se estabiliza - disse.

Para ela, conceder incentivo fiscal para a indústria automobilística também enfraquece o discurso do governo federal em defesa do meio ambiente:

- Se fosse para estimular o carro elétrico, eu diria tudo certo. Agora, a gente está falando de carro movido a gasolina, e a redução de custo (do automóvel) ainda vai depender do repasse (do desconto) da indústria - explicou Gutierrez.

Gabriel Quintanilha, professor convidado da Faculdade de Direito da Fundação Getúlio Vargas (FGV), no Rio, diz que uma medida mais efetiva para baratear o preço do carro popular no Brasil seria investir em uma **reforma tributária** simplificada.

A desoneração temporária de um setor em detrimento de outros vai na contramão de uma reforma cujo objetivo é simplificar a estrutura tributária, observa o especialista. Para ele, uma reforma do sistema de **impostos** daria às empresas teriam maior segurança jurídica para fazer investimentos para ampliar a produção e desenvolver novos modelos:

- Seria uma forma de baratear os veículos porque, no Brasil, não tem mais carro popular. No conceito, não existe mais. Mais uma vez, o governo federal demonstra que está dispersando sua energia porque toda semana foca em um novo assunto e nunca consegue avançar.

Embora a medida tenha sido anunciada no mesmo momento em que o governo Lula tenta emplacar uma **reforma tributária**, Quintanilha diz que o anúncio dos novos incentivos fiscais não impedem que a reforma seja aprovada.

- Mas imagino que, agora, o governo deve adotar medidas pontuais para o sistema tributário, que não devem ter o impacto global necessário - disse o especialista.

A concessão de incentivos fiscais para um setor

considerado poluente e focalizado em carros particulares também desagrada especialistas em mobilidade.

carro-especialistas-opinam.ghtml

Marina Maltar, professora de Engenharia de Transportes da Coppe/UFRJ, diz que medidas que incentivem o uso do transporte privado, em detrimento de melhorias na mobilidade urbana pública, não resolvem os problemas de deslocamento nas cidades brasileiras.

Para ela, incentivar a compra de carros é o mesmo que estimular congestionamentos e o uso de combustíveis fósseis, além de levar a mais acidentes de trânsito.

- As nossas vias têm capacidade limitada, então devemos pensar nos veículos que transportam mais pessoas, que são ônibus, trens e metrô. Ou seja, o transporte público. Precisamos pensar em linhas férreas, mais do que dar incentivo a veículos particulares. É tornar a cidade mais densa, aproximando pessoas de oportunidades - disse.

Maltar lembra que o Brasil foi um dos países signatários da Agenda 2030 da Organização das Nações Unidas (ONU), documento que prevê a adoção de medidas para tornar as cidades e os assentamentos humanos seguros, resilientes e sustentáveis.

Ontem, o Brasil foi aceito como membro do Fórum Internacional dos Transportes (FIT), durante encontro anual na cidade de Leipzig, na Alemanha. Junto da Costa Rica, o país passou a integrar a organização intergovernamental, que conta agora com 66 nações, seis delas da América Latina, dedicada à promoção do papel do setor no crescimento econômico, na sustentabilidade ambiental e na inclusão social.

Já Márcio de Almeida D'Agosto, também professor associado da Coppe, questiona até que ponto a medida anunciada pelo governo é efetiva. Ele não acredita que o alívio nos **impostos** pode ter algum impacto na venda de veículos, que deve continuar com preços altos demais para o perfil de renda do brasileiro.

- Uma medida alternativa e mais eficiente seria investir na eletrificação dos ônibus. Dizem que isso traria problemas de distribuição elétrica, mas falamos de uma frota muito menor que a de automóveis e que presta mais serviços à sociedade.

Site:

<https://oglobo.globo.com/economia/negocios/noticia/2023/05/com-falta-de-transporte-publico-transicao-energetica-e-reforma-tributaria-faz-sentido-desonerar->

Subsídios para carros populares expõem dilemas do governo - MERCADO S/A



AMAURI SEGALLA

O governo Lula precisa decidir qual caminho pretende seguir. De um lado, o Ministério da Fazenda tem defendido, de forma até incisiva, o corte de subsídios setoriais. De outro, o presidente e seu vice, Geraldo Alckmin, que também é ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, anunciam, com certo estardalhaço, a redução de impostos que incidem sobre carros populares. Obviamente, são projetos dissonantes que mostram a falta de unidade nas decisões econômicas do governo. Ainda que Alckmin tenha dito que a Fazenda analisará a proposta dos novos subsídios automotivos, ninguém consegue imaginar o veto a um programa idealizado pelo próprio presidente. Como não poderia deixar de ser, a indústria gostou da medida. "Com as reduções tributárias em discussão e o esforço conjunto de todo o setor, é bem possível que tenhamos queda nos preços", disse Márcio Lima Leite, presidente da Anfavea, a associação dos fabricantes.

Empresas brasileiras pagam menos dividendos

Os investidores que possuem carteiras voltadas para empresas que pagam bons dividendos têm motivos para se preocupar. No primeiro trimestre do ano, os valores depositados caíram, em termos nominais, 12%, conforme levantamento realizado pela consultoria britânica Janus Henderson. O estudo aponta um culpado principal: a Vale.

No período, a empresa reduziu seus dividendos em US\$ 1,8 bilhão, mais do que qualquer outra companhia no mundo.

Resta saber se a tendência negativa se manterá nos próximos meses.

Estudo indica que carnes alternativas poluem mais

A busca desenfreada por soluções sustentáveis na produção alimentar impulsionou o mercado de carnes alternativas. Segundo os fabricantes, elas representariam um ponto de virada na história da preservação ambiental. Mas a realidade parece ser bem diferente.

Um estudo feito pela Universidade da Califórnia em Davis (UC Davis), nos Estados Unidos, constatou que

as emissões de gases no processo de cultivo de bifes em laboratório podem ser 25 vezes maiores do que as da pecuária convencional.

"Quando é transparente e direcionado para setores estratégicos, subsídio é indispensável. No pós-pandemia e para enfrentar a competitividade dos países asiáticos, é indispensável. Vai ter dinheiro barato para quem quiser inovar" Aloizio Mercadante, presidente do BNDES, ao anunciar uma linha de crédito R\$ 20 bilhões para projetos voltados à inovação

R\$ 81,1 bilhões foram as receitas somadas de trinta dos quarenta times que disputaram as Séries A e B do campeonato brasileiro de futebol em 2022, segundo levantamento da consultoria EY. A mesma base comparativa revelou um crescimento de 156% do montante em relação ao ano anterior

CVC enfrenta turbulências em meio à retomada do turismo

Maior empresa de turismo da América Latina, a CVC Corp enfrenta tempos turbulentos. Depois da inesperada renúncia de seu presidente, Leonel Andrade, a companhia corre para buscar um novo executivo no mercado. Por enquanto, ela será liderada pelo conselheiro Sandoval Martins. O futuro é desafiador.

A dívida bruta da CVC está em torno de R\$ 1 bilhão e, nos últimos 12 meses, suas ações tombaram cerca de 80%. Espera-se que a retomada do turismo garanta o fôlego necessário para os próximos meses.

RAPIDINHAS

» A consultoria NTT Data lançou um hub de inovação. Trata-se do Digital Commerce Hub, voltado ao desenvolvimento de soluções para empresas com atuação no comércio digital.

Além do Brasil, Argentina, Chile, Colômbia, Peru, Equador e México participam da iniciativa. O espaço oferece consultoria gratuita em marketing, operações e estratégia de negócios.

» Os brasileiros passaram a voar mais na classe executiva. No primeiro trimestre de 2023, o número de bilhetes emitidos subiu 61,7% diante de mesmo período de 2022. Os dados são da FlyBy Viagens, que faturou R\$ 70 milhões entre janeiro e março de 2023 com a venda de passagens executivas. No total, 6.120 passageiros optaram pela categoria.

» O turismo acelera em 2023.

Segundo a agência de viagens Decolar, a procura por roteiros para as férias de julho cresceu 53% em comparação com um ano atrás. No Brasil, os destinos mais desejados são Fortaleza, Rio de Janeiro e Porto Alegre. No exterior, lideram a preferência Santiago, Buenos Aires e Lisboa.

» O combate ao etarismo, como é chamado o preconceito contra a idade, se tornou uma tendência do mundo corporativo. A operação brasileira da farmacêutica francesa Sanofi pretende que, até 2025, 20% de seu quadro de funcionários seja formado por pessoas com mais de 50 anos.

Atualmente, o índice é de 16%.

Site:

<https://edicao.correiobraziliense.com.br/correiobraziliense/2023/05/26/all.pdf>

Lula mira classe C e dá sinal de que desigualdade não cai tão cedo (Artigo)

Fernando Canzian

Quando um governo de esquerda abre mão de arrecadar **impostos** para beneficiar quem tem até R\$ 120 mil para comprar um automóvel, passa um claro sinal de que a horrível desigualdade brasileira não cairá tão cedo.

A nova medida do governo Lula (PT) não faz sentido num país onde o rendimento domiciliar per capita da metade mais pobre da população limitou-se a R\$ 537 no ano passado. Numa conta simples, uma família de quatro pessoas nesse patamar levaria mais de dois anos e meio, sem gastar um centavo com nada mais, para comprar um carro "popular" de R\$ 70 mil.

Lembrando que o rendimento de R\$ 537 per capita só atingiu esse nível porque o país triplicou o valor do Bolsa Família em relação ao pré-pandemia. Isso custará, anualmente, R\$ 175 bilhões, que deveriam vir dos mesmos **impostos** de que o governo agora abre mão para privilegiar as camadas mais ricas.

Adicionalmente, mesmo com o novo arcabouço fiscal, Lula terá de ampliar em cerca de R\$ 150 bilhões a arrecadação para estabilizar as contas e a dívida públicas. Sem isso, são os mesmos 50% mais pobres que continuarão sofrendo mais com **inflação** e juros elevados, que contêm a atividade e o emprego.

Na contramão do ajuste das contas públicas, Lula abrirá mão de IPI e PIS/ Cofins para os mais ricos e uma indústria cada vez mais automatizada, com menos empregos. Pode haver bons motivos, porém.

Análise do resultado da eleição sugere que a classe C foi crucial para a votação expressiva de Bolsonaro em 2022, que perdeu para Lula por 2,1 milhões de votos. Pesquisa Datafolha na véspera do segundo turno indicou que 51% dos eleitores com renda familiar entre 2 e 5 salários mínimos (a classe C, segundo critério de consultorias) votariam em Bolsonaro (ante 42% em Lula).

Cruzando o resultado da eleição por estado, constata-se que, com poucas exceções, onde a classe C é maior, mais votos teve Bolsonaro. Segundo a consultoria Plano CDE, a classe C é a mais numerosa, com 95,6 milhões de pessoas. A classe D/E agrega outros 70,5 milhões e a A/B, 46,4 milhões.

Com o Bolsa Família turbinado, Lula possivelmente já está contando com o reforço do apoio dos mais pobres, que o ajudaram a vencer. Agora, o incentivo ao carro "popular" jun-ta-se à promessa de isentar do Imposto de Renda quem ganha até R\$ 5.000, o grosso na classe C.

Nessa estrada em busca de maior apoio, o combate à desigualdade espera no acostamento.

[...]

Medida não faz sentido num país onde o rendimento domiciliar per capita da metade mais pobre da população limitou-se a R\$ 537 em 2022

Site:

https://acervo.folha.uol.com.br/digital/leitor.do?numero=50288&anchor=6477858&maxTouch=0&_ga=2.120764110.717745510.1684724620-1980247189.1672582619&_mather=757bf67604fe4aa8&pd=ba60dd76f82620e32ea45a1e55d30e22

Haddad solta o leão - PAINEL S.A.

PAINEL S.A.

A **Receita Federal** enviou carta para 5.000 grandes empresas pedindo que, até o fim de julho, regularizem os **impostos** devidos. Isso ocorre após decisão do STJ, que permitiu a cobrança de Imposto de Renda e CSLL sobre benefícios fiscais dados por estados. O ministro Fernando Haddad (Fazenda) espera receber cerca de R\$ 90 bilhões com isso, mas o empresariado diz que não há o que pagar e se prepara para judicializar.

arcabouço

Haddad conta comesse dinheiro para garantir mais da metade dos R\$ 150 bilhões em receitas extraordinárias para que o governo deslanche seu plano de investimentos. Pelas regras fiscais aprovadas pelo Congresso, quanto mais receita, mais o governo poderá gastar.

ultimato

Na carta, obtida pelo Painei S.A., a Receita afirma ao contribuinte ter verificado "indícios de que houve exclusão indevida das bases de cálculo do Imposto sobre a Renda das Pessoas Jurídicas e da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido de valores a título de subvenções para investimento". Pede que, até 31 de julho deste ano, regularize a situação sob pena de ser fiscalizado e autuado.

reação

No entanto, grandes varejistas, montadoras e produtores de alimentos afirmam que seus benefícios estaduais foram todos direcionados para o projeto. Ou seja: para eles, a decisão do STJ não muda nada e, portanto, não há o que pagar. Empresas ouvidas pela coluna disseram que o imposto será devido somente quando os benefícios não forem empregados no projeto.

BIG...

Mirando negócios, empresas de tecnologia organizaram uma missão com governadores e secretários de segurança para a Estônia, país mais digitalizado do mundo, com o intuito de que levem adiante o plano de integração das bases de dados civis e criminais. Dez estados (AC, AL, AP, BA, ES, GO, MA, MT, SC e SE)

já aderiram a esse programa Outros cinco têm interesse.

...brother

Até o fim deste ano, eles pretendem unificar as bases de dados civis. O segundo passo será a junção da base de dados criminais, um investimento de até R\$ 4 milhões. Quando ficar pronto, quem cometer um crime não passará despercebido quando se mudar para outro estado, como ocorre hoje.

bula

O presidente da Farma-Brasil, Reginaldo Arcuri, deu a ideia e agora a Associação Latino-Americana das Indústrias Farmacêuticas tenta em-

placar

nos países do Mercoul a troca das bulas impressas de medicamentos por QR Codes. O assunto está em discussão na Anvisa.

só suas

O mercado de compra e venda de milhas sofreu mais um golpe com uma decisão judicial favorável à Azul, que cancelou o programa de fidelidade de uma passageira por suspeita de venda de pontos. Ela processou a empresa. Há dez dias, a Latam também obteve vitória em um processo similar. Na decisão daAzul, o juiz afirmou que os programas só podem ser usados em benefício de seu titular.

Site:

https://acervo.folha.uol.com.br/digital/leitor.do?numero=50288&anchor=6477858&maxTouch=0&_ga=2.120764110.717745510.1684724620-1980247189.1672582619&_mather=757bf67604fe4aa8&pd=ba60dd76f82620e32ea45a1e55d30e22

Dia livre de impostos tem gasolina a R\$ 3,77 e etanol a R\$ 2,46



Ação que tem a venda de produtos sem tributação como forma de sensibilizar a sociedade para a alta carga tributária brasileira, o Dia Livre de **Impostos** ocorreu em todo o país nesta quinta (25), com descontos de até 70%. O consumidor encontrou o litro da gasolina a R\$ 3,77 em um posto em Belo Horizonte, e o etanol, a R\$ 2,46, em Perdizes, zona oeste de SP (foto). A venda, no entanto, era limitada, e o motorista enfrentou longas filas. Em São Paulo, foram disponibilizados 6.500 litros de etanol a R\$ 2,46, limitados a 25 litros por veículo e um único abastecimento. Promovida pela CNDL (Confederação Nacional dos Dirigentes Lojistas) e pela CDL Jovem (Câmara de Dirigentes Lojistas Jovem), a ação chegou a sua 17ª edição. "Queremos mostrar como as taxas são abusivas.

O Dia Livre de **Impostos** mostra a importância da ação para a conscientização a respeito da alta taxa tributária", afirmou José César da Costa, presidente da CNDL.

Site:

https://acervo.folha.uol.com.br/digital/leitor.do?numero=50288&anchor=6477858&maxTouch=0&_ga=2.120764110.717745510.1684724620-1980247189.1672582619&_mather=757bf67604fe4aa8&pd=ba60dd76f82620e32ea45a1e55d30e22

IPCA-15 desacelera para 0,51%, fica abaixo das projeções e é o menor para maio desde 2021

Leonardo Vieceli

A **inflação** medida pelo IPCA-15 (índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo 15) desacelerou a 0,51% em maio, após subir 0,57% em abril. O resultado surpreendeu os analistas do mercado financeiro, que esperavam uma variação mais elevada neste mês.

A taxa de 0,51% é a menor para maio desde 2021 (0,44%), apontam os dados divulgados nesta quinta (25) pelo IBGE. Na mediana, analistas consultados pela agência Bloomberg projetavam alta de 0,64%.

Como resultado abaixo do esperado, o IPCA-15 desacelerou a 4,07% no acumulado de 12 meses, segundo o IBGE. É a menor variação acumulada desde outubro de 2020 (3,52%). O IPCA-15 estava em 4,16% nos 12 meses até abril.

O índice oficial de **inflação** é o IPCA (índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo). Como a variação do IPCA é calculada ao longo do mês de referência, o resultado de maio ainda não está fechado. Será conhecido em 7 de junho.

O IPCA-15, pelo fato de ser divulgado antes, sinaliza uma tendência para os preços. Sua variação costuma ser calculada entre a segunda metade do mês anterior e a primeira metade do mês de referência dos dados.

Neste caso, a coleta ocorreu de 14 de abril a 15 de maio. Isso significa que os números ainda não foram impactados pelo corte dos preços de combustíveis nas refinarias da Petrobras, anunciado em 16 de maio.

Em 2023, o centro da meta de **inflação** perseguida pelo BC (Banco Central) para o IPCA é de 3,25%. O intervalo de tolerância é de 1,5 ponto percentual para mais (4,75%) ou para menos (1,75%).

Ou seja, por ora, o IPCA-15 está abaixo do teto da meta no acumulado de 12 meses (4,07%). Analistas, porém, esperam que a **inflação** ganhe força no segundo semestre, após perder ritmo na primeira metade de 2023.

Parte dessa projeção está associada ao efeito da base de comparação. Às vésperas das eleições de 2022, os preços de produtos como a gasolina foram reduzidos de maneira artificial pelo corte de **tributos** promovido pelo governo Jair Bolsonaro (PL).

Esse efeito deve sair do cálculo dos 12 meses até o fim do ano. De junho para julho, também é esperado que a gasolina seja pressionada pela nova alíquota de ICMS e pelo retorno integral de **tributos** federais.

Na mediana, a variação prevista pelo mercado financeiro para o IPCA é de 5,80% no acumulado de 2023, de acordo com o boletim Focus mais recente, publicado pelo BC na segunda-feira (22). Se o resultado for confirmado, este será o terceiro ano consecutivo de estouro da meta.

Em relatório, a economista Claudia Moreno, do C6 Bank, destacou a surpresa com o IPCA-15 de maio, mas disse que os núcleos de **inflação**, que desconsideram impactos mais voláteis sobre os preços, seguem em patamar elevado.

"Acreditamos que a **inflação** em 12 meses irá atingir um patamar mínimo em junho e voltará a subir a partir do segundo semestre. O principal motivo desse comportamento é a saída do cálculo (em 12 meses) das deflações registradas no IPCA no ano passado em função dos efeitos da desoneração de **impostos**."

"Os núcleos de **inflação** do Banco Central, que expurgam elementos voláteis e não recorrentes, voltaram a mostrar melhora, mas seguem em patamar elevado", acrescentou.

Análise do banco Original, assinada pelos economistas Marco Caruso e Igor Cadilhac, vai na mesma linha. Eles projetam alta de 5,7% para a **inflação** em 2023.

"Olhando à frente, ainda que a **inflação** e sua composição tenham surpreendido positivamente, entendemos que o comportamento dos serviços e núcleos continua a demandar cautela", afirmou o Original.

Dos 9 grupos pesquisados no IPCA-15,7 tiveram alta de preços em maio, disse o IBGE. Saúde e cuidados pessoais e alimentação e bebidas foram aqueles com os maiores impactos no índice (0,20 ponto percentual cada um).

Ambos aceleraram de abril para maio. Em saúde e cuidados pessoais, o avanço passou de 1,04% para 1,49%. Em alimentação e bebidas, saiu de 0,04% para 0,94%.

Assim como na divulgação anterior, a alta de saúde e cuidados pessoais (1,49%) foi puxada pelo aumento dos preços dos produtos farmacêuticos (2,68%). A carestia veio após a autorização do reajuste de até 5,60% nos medicamentos.

Bolsa sobe 1,15% com otimismo após inflação inferior à esperada; dólar volta a superar R\$ 5

A melhora no comportamento da inflação alimenta expectativas de uma queda antecipada da taxa básica de juros (Selie), atualmente em 13,75% ao ano. Diante de uma taxa de juros menor, a Bolsa fica mais atrativa para

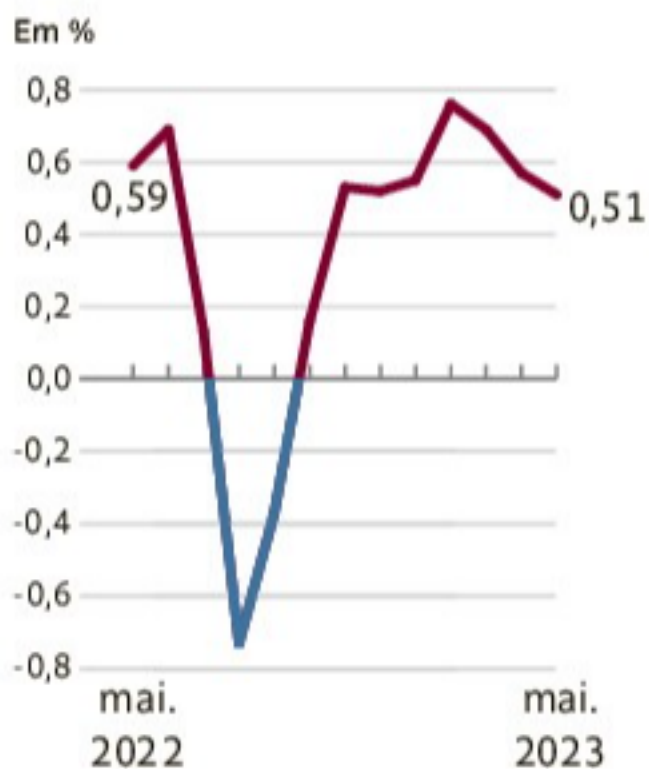
investidores. O dólar subiu 1,63%, para R\$ 5,035, com as negociações sobre o teto da dívida americana ainda no radar. O índice DXY, que mede o desempenho do dólar ante outras moedas fortes, subiu 0,33%

Site:

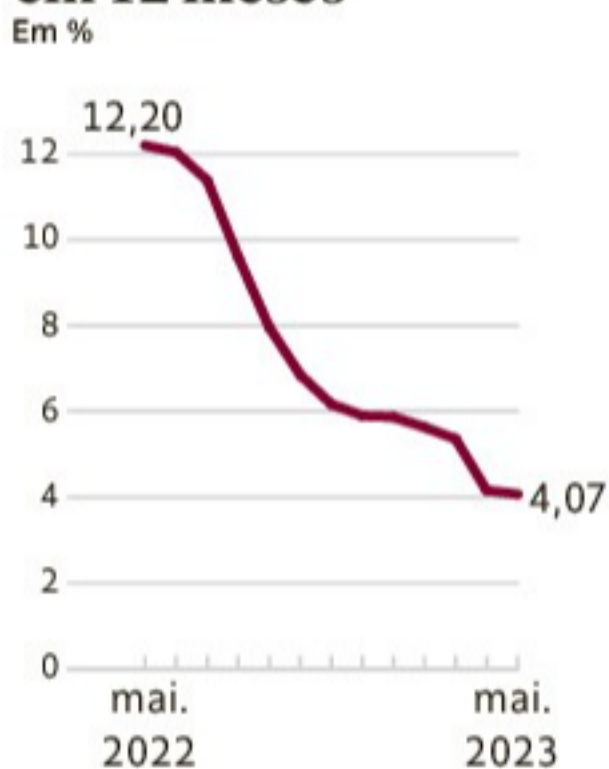
https://acervo.folha.uol.com.br/digital/leitor.do?numero=50288&anchor=6477858&maxTouch=0&_ga=2.120764110.717745510.1684724620-1980247189.1672582619&_mather=757bf67604fe4aa8&pd=ba60dd76f82620e32ea45a1e55d30e22

Inflação medida pelo IPCA-15

Variação mensal



Variação acumulada em 12 meses



Fonte: IBGE

Senado e Lula fazem acordo para manter recursos do Sistema S

Thaísa Oliveira

O Senado aprovou na quarta-feira (24) a MP (medida provisória) que cria incentivos para o setor de eventos e manteve no texto o repasse do Sesc e do Senac à Embratur (Agência Brasileira de Promoção Internacional do Turismo).

Para destravar a votação, no entanto, os senadores fecharam um acordo com o governo Luiz Inácio Lula da Silva (PT) para vetar o trecho e buscar, futuramente, outra fonte de recursos para a Embratur.

Desde que passou pela Câmara dos Deputados, a MP provocou uma queda de braço entre o Sistema S e a agência que cuida da promoção do turismo, entregue ao comando do ex-deputado Marcelo Freixo, um dos principais aliados do governo no Rio de Janeiro.

A proposta chancelada pelos deputados federais destinava 5% dos recursos arrecadados por Sesc e Senac com contribuições à Embratur para promoção do turismo. A inclusão foi feita pelo líder do governo Lula na Câmara, José Guimarães (PT-CE), rela-tordo texto.

Inconformada com a perda de recursos, a CNC (Confederação Nacional do Comércio) deu início a uma intensa mobilização por todo o país e afirma ter conseguido mais de um milhão de assinaturas contra o repasse.

O acordo para vetar o trecho que foi incluído pela Câmara foi anunciado pelo líder do governo Lula no Senado, Jaques Wagner (PT), um dos mais próximos do presidente. O senador foi aplaudido por parte das pessoas presentes.

"O compromisso do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, com quem estive hoje [quarta] às 16h, é de vetar a matéria relativa ao Sesc-Senac. Compromisso assumido, compromisso contratado, é compromisso cumprido. Esse compromisso está assumido. Não por mim, mas em nome do presidente da República."

Wagner também afirmou que o governo Lula vai tentar ampliar os benefícios do Perse para restaurantes que não estavam cadastrados até a pandemia no Cadastur (Cadastro de Prestadores de Serviços Turísticos) - que é ligado ao Ministério do Turismo.

"Muita gente estava excluída porque não é tão comum as pessoas se inscreverem [no Cadastur]. Então nós vamos trabalhar para que esse prazo possa ser reaberto e que, efetivamente, essas pessoas possam se enquadrar." O Congresso chegou a tentar uma série de outros acordos com a CNC para destinar recursos para a Embratur, sem sucesso. Um deles destinava cerca de R\$ 3 00 milhões para a agência de turismo pelo período de quatro anos, em vez do percentual de 5% por tempo indeterminado.

A MP perderia a validade na próxima terça (30), se não fosse aprovada pelo Congresso. Como o texto da Câmara dos Deputados foi mantido pelo Senado, a MP segue para sanção do presidente da República.

A medida provisória sofreu alterações expressivas na Câmara. Inicialmente, previa apenas benefícios para empresas do setor de eventos e companhias aéreas. No entanto, os deputados incluíram diversas propostas encaminhadas pelo governo Lula, entre elas uma que estende até o fim do ano a desoneração de **tributos** federais sobre diesel, biodiesel e gás de cozinha.

O texto também excluiu o ICMS da base de cálculo de créditos da contribuição para o PIS/Pasep e Cofins, e reeditou o programa especial de regularização tributária para Santas Casas (para que as instituições possam renegociar suas dívidas).

Entenda o Sistema S

O QUE É?

Conjunto de entidades gerenciadas por federações e confederações empresariais, segmentadas por tipo de setor econômico. São classificadas como privadas e não têm vínculo administrativo com o governo. Oferecem serviços de ensino, treinamento, pesquisa e lazer

DE ONDE VEM O DINHEIRO?

Da contribuição compulsória das empresas que é recolhida da folha de pagamento dos trabalhadores.

Alguns serviços e atividades são pagos pelos usuários

QUAIS AS ALÍQUOTAS DA CONTRIBUIÇÃO SOBRE

A FOLHA?

Variam a depender do setor: 1% para Senai, Senat e Senac; 1,5% para Sesc, Sesi e Sest; 2,5% para Sescop; de 0,3% a 0,6% para o Sebrae e de 0,2% a 2,5% para o Senar

QUAL O VALOR ARRECADADO?

Em 2022, as contribuições para o Sistema S somaram R\$27,3 bilhões, o equivalente a 1,2% da carga tributária federal e 0,28% do **PIB**

COMO O DINHEIRO É REPARTIDO?

As contribuições são recolhidas pela **Receita Federal**, que repassa para as entidades

QUAIS AS ENTIDADES QUE

INTEGRAM O SISTEMA?

Sesi (Serviço Social da Indústria)

Senai (Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial)

Senac (Serviço Nacional de Aprendizagem do Comércio)

Sesc (Serviço Social do Comércio)

Senar (Serviço Nacional de Aprendizagem Rural),

Sescop (Serviço Nacional de Aprendizagem do Cooperativismo)

Senat (Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte)

Sest (Serviço Social de Transporte)

Sebrae (Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas)

PARA ONDE VAI O DINHEIRO?

Os serviços sociais (Sesi/ Sesc/Sest) desenvolvem atividades ligadas ao bem-estar e qualidade de vida aos trabalhadores, com centros destinados a esporte, cultura, saúde, alimentação e turismo, por exemplo

Serviços de aprendizagem e apoio (Senai/Senac/ Senat) oferecem cursos de qualificação (básica até pós-graduação) para trabalhadores desses setores, desenvolvem soluções de inovação e tecnologia para empresas e possuem programas de aceleração de startups, entre outras atividades

Senar e Sescop atuam nas duas funções (sociais e de aprendizagem)

O Sebrae é a única entidade que não está ligada a uma confederação e tem como objetivo auxiliar micro e pequenas empresas e microempreendedores individuais, por meio de cursos, consultoria, por exemplo

COMO SURTIU O SISTEMA S?

Sesi, Senai, Senac e Sesc surgiram na década de 1940. A partir de 1990, o sistema ganharia mais cinco serviços autônomos

O Senai foi criado por Getúlio Vargas em 1942 e é administrado pela CNI (Confederação Nacional da Indústria). Surgiu com a missão de organizar e administrar escolas de aprendizagem para os trabalhadores do setor

Em 1946, foi criado o Senac, ligado ao setor de comércio, serviços e turismo. No mesmo ano vieram o Sesi e o Sesc, para executar medidas que contribuíssem para o bem-estar social dos trabalhadores dos dois setores.

O Sebrae surgiu na década de 1970, mas só entrou no sistema S como entidade autônoma do governo em 1990. As demais entidades surgiram no período 1991-2001

QUAIS SÃO AS CRÍTICAS?

Entre as críticas ao modelo, estão a existência de cursos de valores elevados, a sobra de recursos investidos no mercado financeiro, desvios cometidos por gestores e alta remuneração dos dirigentes

Site:

https://acervo.folha.uol.com.br/digital/leitor.do?numero=50288&anchor=6477858&maxTouch=0&_ga=2.120764110.717745510.1684724620-1980247189.1672582619&_mather=757bf67604fe4aa8&pd=ba60dd76f82620e32ea45a1e55d30e22

Noruega mostra o futuro sem os carros a gasolina

**JACK EWING THE NEW YORK TIMES OSLO /
TRADUÇÃO ROMINA CÁCIA**

Cerca de 177 quilômetros ao sul de Oslo, ao longo de uma estrada margeada por pinheiros e bétulas, um posto de abastecimento reluzente permite vislumbrar um futuro no qual os veículos elétricos predominam.

Os carregadores superam em muito o número de bombas de gasolina na área de serviços operada pela Circle K, uma rede de varejo que começou no Texas. Durante os fins de semana de verão, quando os moradores de Oslo escapam para casas de campo, a fila para recarregar baterias às vezes se estende até a via de acesso.

Marit Bergsland, que trabalha na loja de conveniências, precisou aprender como ajudar clientes que não conseguem conectar os veículos aos carregadores, além de suas tarefas habituais, como virar hambúrgueres e cobrar por alcaçuz salgado, uma iguaria popular no país. "Às vezes precisamos dar um café para que eles se acalmem", disse.

No ano passado, 80% das vendas de carros novos na Noruega foram de elétricos, posicionando o país na vanguarda da mudança para a mobilidade movida a bateria. Além de transformar a Noruega num observatório para descobrir o que a revolução dos veículos elétricos pode significar para o meio ambiente, para os trabalhadores e para a vida no geral.

O país encerrará as vendas de automóveis com motor de combustão interna em 2025 - deve ser um dos primeiros do mundo a alcançar isso.

A experiência da nação nórdica sugere que os veículos elétricos trazem benefícios sem as consequências terríveis previstas por alguns críticos.

Há problemas, é claro, incluindo os carregadores sem funcionar direito e as longas filas de espera em períodos de alta demanda. As concessionárias e os varejistas tiveram de se adaptar. A mudança reorganizou o setor automobilístico, transformando a Tesla na marca mais vendida e deixando de lado montadoras consagradas como Renault e Fiat.

No entanto, o ar em Oslo, capital da Noruega, está

comprovadamente mais limpo. A cidade também está mais silenciosa, pois os veículos mais barulhentos movidos a gasolina e a diesel são descartados. As emissões de gases de efeito estufa de Oslo caíram 30% desde 2009, ainda assim não houve desemprego em massa entre os trabalhadores dos postos de gasolina e a rede elétrica não foi arruinada.

Alguns políticos e executivos de empresas descrevem o combate às mudanças climáticas como algo que exige um sacrifício terrível. "Não é bem assim com os veículos elétricos", disse Christina Bu, secretária-geral da Associação Norueguesa de Veículos Elétricos, que representa os proprietários. "Na verdade, é algo que as pessoas acolhem."

INCENTIVO.

A Noruega começou a promover veículos elétricos na década de 1990 para apoiar a Think, uma startup de automóveis elétricos de propriedade que há alguns anos é propriedade da Ford Motor.

Os veículos movidos a bateria eram isentos de **impostos** sobre valor agregado (IVA) e de importação, e não pagavam pedágios nas estradas.

O governo também subsidiou a construção de postos para carregamento rápido, no país que tem 5,5 milhões de habitantes - menos da metade da cidade de São Paulo. A combinação de incentivos e carregadores por todos os lados "fez sumir todos os fatores de conflito", disse Jim Rowan, presidente da Volvo Cars, com sede na vizinha Suécia.

As políticas posicionam a Noruega mais do que uma década à frente dos EUA. O governo do presidente dos EUA, Joe Biden, almeja que 50% das vendas de veículos novos sejam de elétricos até 2030, um marco que a Noruega alcançou em 2019.

A poucos metros de uma rodovia com seis faixas que contorna a orla de Oslo, tubos de metal saem do telhado de um galpão pré-fabricado. A construção mede a poluição gerada pelos veículos que passam por ali, a poucos passos de uma ciclovia e de uma marina.

Os níveis de óxidos de nitrogênio, subprodutos da queima da gasolina e do diesel que provocam poluição

atmosférica, asma e outras doenças, caíram drasticamente conforme o número de veículos elétricos aumentou.

"Estamos prestes a resolver o problema dos NOx", disse Tobias Wolf, engenheiro- chefe de qualidade do ar de Oslo, referindo-se aos óxidos de nitrogênio.

Mas ainda há um problema sério. O ar de Oslo tem níveis insalubres de partículas microscópicas geradas em parte pelo atrito dos pneus com o asfalto.

Os veículos elétricos, que representam cerca de um terço dos automóveis registrados na cidade, mas uma proporção maior do tráfego, podem mesmo agravar o quadro.

"Eles são realmente muito mais pesados do que os carros com motor de combustão interna, e isso significa que estão causando mais atrito", disse Wolf, que, como muitos residentes de Oslo, prefere se locomover de bicicleta.

Outro problema persistente: os moradores de apartamentos dizem que encontrar um lugar para plugar seus carros continua sendo um desafio. Há poucos dias, parlamentares e moradores locais se reuniram no porão de um restaurante de Oslo para discutir a questão.

Sirin Hellvin Stav, vice-prefeita de Meio Ambiente e Transporte de Oslo, disse no evento que a cidade deseja instalar mais carregadores públicos, mas também reduzir o número de carros em um terço para tornar as ruas mais seguras e haver mais espaço para caminhar e andar de bicicleta.

"O objetivo é reduzir as emissões, e é por isso que os veículos elétricos são tão importantes, mas também é tornar a cidade melhor para se viver", disse Sirin, do Partido Verde, em entrevista.

Os veículos elétricos fazem parte de um plano mais amplo de Oslo para diminuir suas emissões de dióxido de carbono a quase zero até 2030. Todos os ônibus da cidade serão elétricos até o final do ano.

OUTROS SETORES.

Oslo também está mirando na construção, fonte de mais de um quarto de suas emissões de gases de efeito estufa. As construtoras que concorrem em licitações de projetos públicos têm mais chance de ganhar se utilizarem equipamentos que funcionam com eletricidade ou biocombustíveis.

Espen Hauge, que administra os projetos de construção da cidade, disse ter se surpreendido com a

rapidez com que as construtoras substituíram máquinas movidas a diesel por equipamentos elétricos difíceis de se encontrar. "Alguns projetos para os quais pensávamos ser impossível ou muito difícil alcançar emissão zero, ainda assim receberam propostas com emissão zero", disse.

Os veículos elétricos estão criando empregos em outros setores. Em Fredrikstad, a cerca de 88 quilômetros ao sul de Oslo, uma antiga siderúrgica foi transformada em um centro de reciclagem de baterias. Os trabalhadores, incluindo alguns que trabalhavam na siderúrgica, desmontam os conjuntos de bateria. Depois, uma máquina tritura as embalagens para separar plástico, alumínio e cobre de uma massa preta que contém ingredientes cruciais como lítio, níquel, cobalto, manganês e grafite.

Rede para abastecer frota tem suportado a demanda

Um dos gargalos de ter uma grande frota de carros elétricos é a rede de abastecimento, que na Noruega, tem suportado bem. O fato de o país ter energia hidrelétrica abundante ajuda.

Contudo, os veículos elétricos aumentaram a demanda por eletricidade modestamente, de acordo com os cálculos da Associação de Veículos Elétricos, e a maioria dos proprietários está recarregando os carros à noite, quando a demanda é menor e a energia é mais barata.

A Elvia, que fornece eletricidade para Oslo e imediações, precisou instalar novas subestações e transformadores em alguns locais, disse Anne Nysæther, diretora da empresa.

No entanto, acrescentou: "Não tivemos nenhum caso de a rede não dar conta".

Também não houve um aumento do desemprego entre os mecânicos de automóveis. Os veículos elétricos não precisam trocar o óleo e exigem menos manutenção que os carros movidos a gasolina, mas eles ainda quebram.

E há muitos automóveis movidos a gasolina que vão precisar de manutenção durante anos.

PETRÓLEO.

Apesar do forte investimento nos carros elétricos, o governo da Noruega não recuou na produção de petróleo e gás. "Temos inúmeros campos em produção, ou em desenvolvimento, oferecendo segurança energética à Europa", disse Amund Vik, secretário de Estado do ministério de Petróleo e Energia da Noruega, em nota.

A vice-prefeita de Meio Ambiente e Transporte de Oslo, Sirin Hellvin Stav, reconheceu o que chamou de hipocrisia do esforço do país para reduzir os gases de efeito estufa ao mesmo tempo em que produz bastante petróleo e gás. As exportações de combustíveis fósseis geraram US\$ 180 bilhões de receita no ano passado.

"Estamos exportando essa poluição", disse Sirin, observando que seu partido pediu que a produção de petróleo e gás fosse eliminada Marit Bergsland (de costas) ajuda clientes de posto de combustível gradualmente até 2035.

"Alguns projetos (de obras dentro de Oslo) para os quais pensávamos ser impossível ou muito difícil alcançar emissão zero ainda assim receberam propostas com emissão zero" Espen Hauge Gestor de obras em Oslo

Benefícios Emissões de gases de efeito estufa de Oslo caíram 30% desde 2009, e a cidade está bem mais silenciosa sem os veículos a gasolina e diesel

Na vanguarda País nórdico encerrará as vendas de automóveis com motor de combustão interna em 2025 - um dos primeiros do mundo

Produção A Noruega ainda mantém uma forte indústria de petróleo, que rendeu US\$ 180 bi em exportações em 2022

Site: <https://digital.estadao.com.br/o-estado-de-s-paulo>

Incentivar carro popular é insistir em erro conhecido (Editorial)

A sucessão de equívocos do governo Luiz Inácio Lula da Silva repetindo políticas anteriores do PT inclui agora a tentativa de relançar o carro popular. As montadoras, privilegiadas com todo tipo de benefício e isenção fiscal ao longo de seis décadas, receberão novos descontos em **impostos**, apesar do acúmulo de evidências demonstrando que se trata de um erro. Por três motivos.

Primeiro, a criação de empregos que norteia essas políticas é uma ilusão. Os avanços tecnológicos e a automação reduziram brutalmente a necessidade de mão de obra nas montadoras. Mesmo nos anos 1990, quando o governo Itamar Franco lançou a ideia do carro popular, elas respondiam por apenas 6% das vagas na cadeia automotiva.

"Embora a produção nacional de veículos tenha crescido quase quatro vezes entre 1990 e 2013, o emprego no setor de montadoras ficou relativamente estável no período", escreveu o arquiteto e urbanista Roberto Andrés em artigo no jornal Folha de S.Paulo.

Apesar disso, as montadoras foram beneficiadas em todos os governos brasileiros.

Entre 2000 e 2021, receberam quase R\$ 70 bilhões em incentivos fiscais.

Só no ano passado, foram R\$ 10 bilhões, mais de 2% do total de subsídios do governo. Destinar mais dinheiro do contribuinte para subsidiar montadoras é insensatez, quando se poderia melhorar o orçamento da Saúde, da Educação ou liberar verbas para proteger a Amazônia. Ainda mais num momento de crise fiscal, em que o governo precisa rever os benefícios tributários para aumentar a arrecadação. "Como dizer ao empresário que perderá um desconto tributário que outro setor ganhará um desconto no mesmo momento?", pergunta Andrés.

O segundo motivo são os efeitos do automóvel para a sociedade. De todos os custos externos associados aos veículos automotores, o transporte individual - carros e motos - responde por 90%, incluindo emissões de poluentes, doenças respiratórias, barulho e várias outras mazelas. Segundo cálculos citados por Andrés, num ano em que gerou R\$ 57 bilhões em **impostos** (2016), a indústria automotiva custou perto de R\$ 500 bilhões à sociedade.

O terceiro motivo é que, ao contrário do que o nome sugere, o carro popular não beneficia o povo. Em vez disso, os pobres são os mais penalizados com o estímulo ao transporte individual, como principais vítimas da poluição e das mortes no trânsito. A própria classe média, alvo das medidas, se viu nas últimas gestões petistas atolada em dívidas contraídas para financiar carros. Entre 2008 e 2013, a profusão de congestionamentos fez dobrar o tempo de deslocamento em ônibus em várias cidades.

Não foi acaso que a rebelião popular de 2013 tenha começado pelo transporte.

Nesta hora em que o governo concede novos benefícios à indústria automotiva, é fundamental lembrar tudo o que sociedade já lhe deu, com retornos pífios. A preferência pelo transporte individual no Brasil engarrafa as cidades, aumenta a poluição e contribui para o aquecimento global. "A experiência anterior mostra que incentivar montadoras não é bom negócio", conclui Andrés. "Consome dinheiro público, gera poucos empregos qualificados, degrada a condição de vida nas cidades e contribui para a crise climática. A indústria de transporte do século XXI é de ônibus, trens, bondes e bicicletas." São esses, diz ele, os meios de transporte que beneficiam os mais pobres e o planeta. Não há como discordar.

Site: <https://infoglobo.pressreader.com/o-globo>

Política vai contra agenda ambiental e demandas do arcabouço, dizem analistas

ANA FLÁVIA PILAR ana.costa@oglobo.com.br -

O benefício tributário para carro popular vai contra as demandas do novo arcabouço fiscal, que depende de aumento de receitas para atingir suas metas, e os compromissos assumidos pelo Brasil na agenda ambiental da ONU, afirmam especialistas ouvidos pelo GLOBO.

Margarida Gutierrez, especialista em contas públicas e professora do Coppead/ UFRJ, observa que a medida é incongruente com a necessidade do governo de aumentar a receita para dar sustentabilidade ao arcabouço. A estimativa para que a nova regra consiga estabilizar a dívida pública é de um aumento de receitas da ordem de 1,5% do Produto Interno Bruto (**PIB**) ao ano, explica a economista.

- A medida diminui a credibilidade do governo.

Parece que o Ministério da Indústria vai na direção contrária à do Ministério da Fazenda. O que o ministro da Fazenda (Fernando Haddad) diz todos os analistas sabem: é preciso aumento de receitas. Caso contrário, é meta primária (receita menos despesa antes do pagamento dos juros da dívida) que não vai ser cumprida e dívida pública que não se estabiliza -disse.

Segundo Margarida, conceder incentivo fiscal para a indústria automobilística também enfraquece o discurso do governo em defesa da sustentabilidade: - Se fosse para estimular o carro elétrico, tudo certo. Agora, estamos falando de carro movido à gasolina, e a redução de custo ainda vai depender do repasse da indústria.

CONGESTIONAMENTOS

Para Marina Maltar, professora de Engenharia de Transportes da Coppe/ UFRJ, incentivar a compra de carros é o mesmo que estimular congestionamentos e o uso de combustíveis fósseis, além de levar a mais acidentes de trânsito: -Nossas vias têm capacidade limitada. Devemos pensar nos veículos que transportam mais pessoas, que são ônibus, trens e metrô, o transporte público. Precisamos pensar em linhas férreas, mais do que dar incentivo a veículos particulares.

E tornar a cidade mais densa, aproximando pessoas

de oportunidades.

Marina lembra que o Brasil foi um dos países signatários da Agenda 2030 da ONU, documento que prevê a adoção de medidas para tornar as cidades e os assentamentos humanos seguros e sustentáveis.

Já Márcio de Almeida D'Agosto, também professor associado da Coppe, questiona até que ponto a medida anunciada pelo governo é efetiva. Ele não acredita que o alívio nos **impostos** pode ter algum impacto na venda de veículos, que devem continuar com preços altos demais para o perfil de renda do brasileiro: -Uma medida alternativa e mais eficiente seria investir na eletrificação dos ônibus. Dizem que isso traria problemas de distribuição elétrica, mas falamos de uma frota muito menor de automóveis e que presta mais serviços à sociedade.

Site: <https://infoglobo.pressreader.com/o-globo>

Prévia da inflação surpreende e dispara revisões para baixo



Cassiana Fernandez: impacto do corte de impostos sobre carros pode chegar a 9%, caso governo zere IPI e PIS/Cofins

Lucianne Carneiro e Marcelo Osakabe

Após um susto em abril, quando analistas alertaram para algum repique dos núcleos e dos serviços, a prévia da **inflação** de maio surpreendeu positivamente ao mostrar não apenas uma manutenção da queda do ritmo de alta dos preços, mas também uma composição mais benigna. Ainda que em ritmo lento, medidas acompanhadas pelo Banco Central voltaram a mostrar melhora e também motivaram uma leva de revisões baixistas das projeções para o ano.

Segundo o IBGE, o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo -15 (IPCA-15) desacelerou para 0,51% em maio, após marcar alta de 0,57% em abril. Com isso, ele acumulou alta de 4,07% em 12 meses, a menor desde outubro de 2020 (3,52%). O dado veio perto do piso das 36 projeções colhidas pelo Valor Data, que variavam de 0,48% a 0,72% (0,64% de mediana).

Seis das nove classes de despesas apresentaram menor ritmo de alta: transportes (de 1,44% para -0,04%), habitação (de 0,48% para 0,43%), artigos de residência (de 0,07% para -0,28%), vestuário (de 0,39% para 0,35%), educação (de 0,11% para 0,07%) e comunicação (de 0,06% para 0,02%). Na outra ponta, a alta foi mais intensa nos grupos de alimentação e bebidas (de 0,04% para 0,94%), saúde e cuidados pessoais (de 1,04% para 1,49%) e despesas pessoais (de 0,28% para 0,40%).

O chamado índice de difusão, que mede a proporção de bens e atividades que tiveram aumento, subiu de

63,2% para 64,3%. O avanço reflete em grande medida o comportamento dos alimentos, grupo mais volátil e que acelerou de 0,04% para 0,94% na margem.

Excluindo essa categoria, a difusão passou de 66,8% para 62,9%.

Surpreendeu a queda de 17,26% nos preços de passagens aéreas, que tiraram 0,12 ponto percentual da prévia. Já a gasolina caiu 0,21% na margem. O número ainda não reflete nova estratégia comercial da Petrobras de abandonar a paridade internacional, divulgada dia 16. A coleta de preços ocorreu entre 14 de abril e 15 de maio.

Para Alexandre Lohmann, estrategista-chefe da Constância Investimentos, a maior surpresa veio de serviços. Em seus cálculos, a difusão nesse segmento chegou a 61,53% na prévia de abril, contra 69% em maio e 74% em março. "É uma queda bem relevante, sinaliza que a **inflação** está cada vez menos sustentada nesses itens", diz. Lohmann reduziu sua projeção de IPCA deste ano de 6% pra 5,77%.

Em sua avaliação, o dado dá sinais de que a **inflação** voltou à trajetória de lenta convergência às metas do Banco Central.

Adriano Ribeiro, economista do banco ABC Brasil, destaca o avanço mais moderado dos bens industriais.

"Tínhamos 0,69% de alta, mas veio só 0,39%. Se juntar com um pouco da surpresa negativa que também veio do setor dos serviços, explica a diferença com a nossa projeção de 0,60%", diz. Em sua opinião, o desempenho dos bens pode ser sinal de que a queda de preços do atacado, sinalizada pelos IGPs, está chegando ao varejo.

Isso, por sua vez, ajuda na queda de parte dos núcleos.

Na XP, a visão é de que o IPCA-15 de maio apresentou "a melhor composição de **inflação** do ano", diz o economista Alexandre Maluf.

"Foi "a melhor

composição de

inflação do ano"

Alexandre Maluf

Ele ressalta a média dos núcleos de inflação, que avançou 0,42% na passagem do mês, abaixo do 0,51% projetado. Com isso, a média móvel de três meses dessazonalizada e anualizada passou de 6,2% em abril para 5,7% em maio.

Maluf revisou a projeção para o IPCA de 2023 de 5,8% para 5,4%.

Outras instituições fizeram o mesmo.

O Credit Suisse cortou de 6% para 5,5%, citando ainda uma deflação maior que a esperada em alimentos, já observada nos IGPs, e "que deve afetar o IPCA nos próximos meses". O Barclays baixou sua projeção de 6% para 5,7%, lembrando que um novo corte nos preços de combustíveis pode ocorrer em meados do ano.

O J.P. Morgan baixou de 5,4% para 5,2% sua estimativa, citando o desconto de impostos para carros até R\$ 120 mil, anunciado ontem pelo governo federal. Segundo os economistas Vinicius Moreira e Cassiana Fernandez, o impacto da medida sobre preços dos automóveis pode chegar a 9%, caso o governo decida zerar o IPI e PIS/Cofins.

Neste caso, a medida poderia tirar até 0,4 ponto percentual do IPCA de 2023. Por ora eles trabalham com queda de 5% nos preços dos veículos a partir de julho.

O BTG Pactual baixou sua projeção de 5,5% para 5,3% e avisou que novos cortes são "parecem altamente prováveis". "Vemos como elevada a probabilidade de a Petrobras cortar o preço da gasolina em julho de forma a compensar inteiramente a alta de PIS, Cofins e Cide. Adicionalmente, a isenção tributária para automóveis planejada pelo governo também poderá reduzir nossa projeção de 0,1 ponto a 0,3 ponto porcentual", afirma o banco em relatório a clientes.

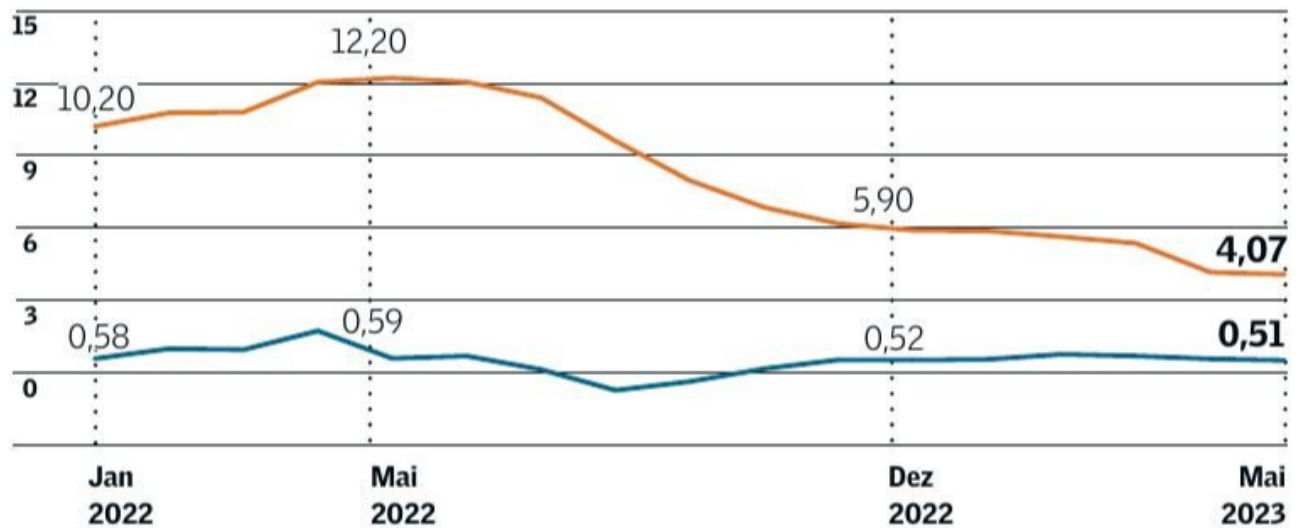
Economista do Itaú Unibanco, Luciana Rabelo nota que o dado corrobora o cenário de desinflação em curso, especialmente o movimento observado tanto nas medidas subjacentes de serviços e industriais. Ela pondera que essas medidas seguem rodando perto de 6%, o que reforça o ritmo lento de acomodação. O Itaú manteve sua projeção do ano em 5,8% e em 4,5% em 2024.

Site: <https://valor.globo.com/impresso/20230525/>

Recuo surpresa

Variação do IPCA-15, em %

● Variação mensal (em %) ● Variação em 12 meses (em %)



Fonte: IBGE

Governo abre dois novos buracos na arrecadação (Artigo)

Lu Aiko Otta

Num momento em que a nova regra fiscal é questionada por especialistas por depender muito fortemente de aumentos na arrecadação para ficar em pé, o governo anunciou dois novos buracos na receita de naturezas diferentes.

Para socorrer montadoras, foi decidido que haverá cortes no IPI e PIS/Cofins. O outro buraco ocorrerá a partir do ano que vem.

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, sinalizou com um programa de depreciação acelerada, que permitirá às empresas que fizerem investimentos abater os valores mais rapidamente de seu Imposto de Renda.

A ajuda às montadoras atropela a estratégia de Haddad, de várias formas. Primeiro, porque vai na direção contrária de elevar a arrecadação, algo de que ele necessita para fazer o ajuste fiscal.

Segundo, porque se trata de um gasto tributário. Haddad tem atacado com frequência a conta de R\$ 600 bilhões em descontos e isenções de **impostos** que minam a base da arrecadação federal.

Terceiro, porque o governo abrirá mão de receitas para incentivar o consumo de automóveis movidos a combustíveis fósseis, ainda que se tenha estabelecido privilégio para os menos poluidores. Não fica bem em meio a uma agenda, ainda em construção, focada em transformar o Brasil em potência ambiental e tecnológica.

Além disso, estimular o consumo de automóveis que, na melhor das hipóteses, custarão pouco menos de R\$ 60 mil, dificilmente poderia ser classificado como uma medida para "colocar o pobre no orçamento". Especialistas apontam que medidas de estímulo à economia devem ser destinadas a todos os setores, e não a um especificamente.

O governo relativiza essa visão, no momento em que decide fazer uma política industrial.

O ministro do Desenvolvimento, Geraldo Alckmin, foi questionado sobre os motivos que levaram o governo a dar estímulos tributários para a indústria

automobilística.

Não respondeu.

Haddad conseguiu adiar por 15 dias o detalhamento dos cortes nos **impostos** dos automóveis. É uma cautela em prol da responsabilidade fiscal, explicou Alckmin.

Segundo o presidente da Anfavea, Marcio Lima Leite, avalia-se por quanto tempo haverá imposto reduzido.

A indústria gostaria de 12 meses, pelo menos. Impactos na arrecadação serão produzidos pelo programa de depreciação acelerada. Essa é, porém, uma ideia mais alinhada com as recomendações de especialistas, pois beneficia todos e estimula investimento e modernização.

Os novos desafios à implementação da nova regra fiscal reforça dúvidas quanto à sua governança e ao ajuste das contas públicas. Não ajudam a criar ambiente propício ao corte de juros.

Site: <https://valor.globo.com/impresso/20230525/>

Lula volta a criticar juros altos: "excrecência"



Campos Neto: desfecho da discussão sobre meta virá "em breve"

»»Rosana Hessel

Apesar de afirmar que não criticaria os juros durante pronunciamento na sede da Federação das Indústrias do estado de São Paulo (Fiesp), o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) não economizou ataques ao atual nível da taxa básica da economia (Selic), de 13,75% ao ano. Para ele, esse patamar é uma "excrecência".

"Neste país que o mercado financeiro tomou conta no lugar da indústria, o presidente (da República) não pode criticar o presidente do Banco Central.

Mas é uma excrecência a taxa de juros hoje ser 13,75%. O país não merece isso", afirmou Lula, durante cerimônia de encerramento de evento em comemoração do Dia da Indústria.

Para Lula, é preciso que os juros caiam para que o empresário volte a investir e fazer o dinheiro circular no mercado. "Uma empresa que pega 18% de juros ao ano está comprando um atestado de óbito", disse aos presentes.

"Tratem de ficarem atentos." Diante das seguidas críticas de Lula aos juros, o mercado financeiro prevê mudanças nas metas de **inflação** na reunião de junho do Conselho Monetário Nacional (CMN). O presidente do BC, Roberto Campos Neto, vem alertando sobre os riscos da mudança na atual conjuntura, mas, em entrevista à Globonews, admitiu que um desfecho da questão ocorrerá em breve.

Atualmente, a meta é de 3,25% para 2023 e de 3% para 2024 e 2025. Setores do governo acreditam que, com um objetivo mais dilatado, o Banco Central poderia diminuir os juros de forma mais rápida. Campos Neto disse ainda que vai cumprir integralmente seu mandato à frente do BC, que termina em dezembro de 2024.

"Não vou abreviar", afirmou.

No evento da Fiesp, Lula comentou ainda o acordo de livre comércio que ven sendo negociado entre o Mercosul e a União Europeia. Ele reconheceu que o consenso poderá demorar, pois disse que não pretende abrir as compras governamentais para os europeus, porque quer proteger as pequenas e médias empresas nacionais.

"A gente não vai abrir mão.

O acordo vai demorar, mas, da mesma forma que a França defende de forma muito fervorosa a sua indústria, vamos defender a pequena indústria nessa negociação", afirmou.

O presidente reiterou que sua prioridade é reduzir a pobreza.

E voltou a afirmar que gastos com educação para melhorar a qualificação dos trabalhadores e combater a desigualdade social são investimentos, e não despesas.

Site:

<https://edicao.correiobraziliense.com.br/correiobraziliense/2023/05/26/all.pdf>

Alimentos puxam a inflação



O tomate registrou alta de 18,82% em maio, segundo o IBGE

»»**Fernanda Strickland**

A prévia da **inflação** teve alta de 0,51% em maio, 0,06 ponto percentual (p.p.) abaixo da taxa registrada em abril (0,57%).

No ano, o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo 15 (IPCA-15), divulgado ontem pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), acumula alta de 3,12%. Em 12 meses, ele ficou em 4,07%, abaixo dos 4,16% registrados nos 12 meses imediatamente anteriores. Em maio de 2022, a taxa foi de 0,59%.

Os preços de Alimentos e bebidas tiveram influência de 0,20 p.p. no índice geral e avançaram 0,94%, puxados pela alta na alimentação no domicílio (1,02%), com o leite longa vida (6,03%) exercendo o maior impacto positivo no mês (0,05 p.p.), além de altas nos preços do tomate (18,82%), da batata-inglesa (6,60%) e do queijo (2,42%). No lado das quedas, os destaques foram o óleo de soja (-4,13%) e as frutas (-1,52%).

A alimentação fora do domicílio passou de 0,55% em abril para 0,73% em maio. O lanche avançou de 0,82% em abril para 1,08% em maio, enquanto a refeição (0,46%) registrou resultado inferior ao do mês anterior (0,52%).

Outro ponto observado no IPCA-15 foi a influência de 0,20 p.p. do grupo Saúde e cuidados pessoais, que

apresentou alta de 1,49%. Os produtos farmacêuticos tiveram alta de 2,68%, após autorização do reajuste de até 5,60% no preço dos medicamentos a partir de 31 de março.

Os itens de higiene pessoal tiveram aceleração de 0,35% em abril para 1,38% em maio, motivados, principalmente, pelos perfumes (2,21%).

Habitação

No aumento de 0,43% do grupo Habitação, destaca-se a alta da energia elétrica residencial (0,51%), devido a reajustes aplicados em três áreas de abrangência do índice: em Salvador (5,82%), onde houve reajuste de 8,28% a partir de 22 de abril; em Fortaleza (2,20%), onde o aumento de 4,85% foi aplicado a partir da mesma data; e em Recife (0,05%), onde a alta de 8,33% teve vigência a partir de 14 de maio.

A alta de 1,24% na taxa de água e esgoto pode ser entendida pelos reajustes aplicados em três áreas: de 7,02% em Goiânia (7,02%), a partir de 1º de abril, e que não havia sido incorporado no IPCA-15 de abril; de 11,20% em Recife (6,31%), a partir de 28 de abril; e 9,56% em São Paulo (1,79%), a partir de 10 de maio.

Já a variação de gás encanado (0,83%) é explicada pela apropriação residual do reajuste tarifário e pela mudança na forma de cobrança em Curitiba (6,80%), a partir de 1º de fevereiro, e que não havia sido incorporada no IPCA-15 de março. Além disso, houve redução tarifária de 0,59% no Rio de Janeiro (-0,27%), a partir de 1º de maio.

Passagens aéreas

No grupo Transportes (-0,04%), a variação negativa foi puxada pela queda de 17,26% nos preços das passagens aéreas, maior influência negativa em maio (0,12 p.p.), após alta de 11,96% em abril. Nos combustíveis (0,12%), houve queda nos preços do óleo diesel (-2,76%), do gás veicular (-0,44%) e da gasolina (-0,21%), enquanto o etanol subiu 3,62%.

Ainda em Transportes, as tarifas de metrô (1,97%) sofreram reajuste de 6,15% no Rio de Janeiro (5,67%), a partir do dia 12 de abril. A alta de 2,71% em ônibus urbano deve-se aos reajustes de 33,33% em Belo Horizonte (24,00%), a partir de 23 de abril, e de 15,75% em Fortaleza (1,38%), a partir de 19 de março.

Site:

<https://edicao.correiobraziliense.com.br/correiobraziliense/2023/05/26/all.pdf>

Arcabouço tira risco de inflação sair do controle, afirma Campos Neto



O presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, para quem o arcabouço elimina o 'risco de cauda' [evento raro] Jardim Cavallotti - 22.mai.23/Politypress

Danielle Brant

O arcabouço fiscal tem um grande poder de influenciar a expectativa de **inflação** futura ao eliminar o risco de um descontrole dos preços no país, fise nesta quinta-feira (25) o presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto.

Em entrevista à GloboNews, Campos Neto qualificou de "estrondosa" a votação do projeto que muda o regime fiscal do país. "Eu reconheço o grande trabalho que foi feito pelo governo, pelo ministro [Fernando] Haddad [Fazenda], e como o Congresso se mobilizou e fez uma votação rápida, uma votação muito expressiva, num tema como o arcabouço", disse.

O presidente do BC afirmou que o arcabouço influi nas expectativas de mercado. "A gente vê aí as taxas de juros longas caindo bastante, já caíram quase 2% quando a gente pensa nesse processo nas últimas semanas, nos últimos meses", disse.

"Na parte de expectativa, o arcabouço tem um grande poder de influenciara expectativa de **inflação** futura. Porque existia um medo de que a **inflação** podia simplesmente sair de controle. E o que o arcabouço deixa muito claro é que esse medo não existe mais", complementou.

Segundo ele, o arcabouço elimina o "risco de cauda" [evento raro], e o mercado já está reconhecendo essa redução, que se reflete na queda das taxas de juros de longo prazo. "Acho que, de fato, isso ajuda num ambiente", disse. "Qualquer tipo de reforma ajuda."

Pressionado pelo governo a iniciar uma redução na taxa básica de juros Selie, hoje em 13,75% ao ano,

Campos Neto lembrou que é "ivoto de 9". "É um voto colegiado" lembrou. Ele também comentou as críticas que vem recebido do presidente Lula (PT), que chegou a insinuar que ele tinha compromisso com o governo anterior.

"Eu confesso que achava o contrário, porque a gente fez um aumento de juros muito alto, muito rápido em ano de eleição. A gente olhou historicamente e foi o maior aumento de juros em ano de eleição na história do país", argumentou Campos Neto. "E a gente fez isso exatamente para cruzar os mandatos [de Bolsonaro e Lula] com uma situação mais estável."

"Como a gente fez isso no meio de um processo de eleição, eu tinha o entendimento que isso demonstraria que a equipe é muito técnica e atuou de forma técnica independente das eleições", disse Campos Neto, que ressaltou que Lula tem todo direito de talar sobre juros.

Na avaliação do presidente do BC, ao levar a uma desaceleração de crédito, o juro alto gera ansiedade -o governo teme que a Selie elevada possa prejudicar a retomada da economia.

"A gente entende que isso é parte natural do processo" disse. "A missão é colocar a **inflação** na meta. Por que o BC tem essa missão? Porque a sociedade entende que a **inflação** na meta é um elemento que hoje gera maior estabilidade de investimento, geração de emprego a longo prazo e lembrando que a **inflação** é um imposto muito perverso para a classe mais baixa."

É uma excrescência taxa de juros ser 13,75%, afirma Lula em nova crítica ao BC

O presidente voltou a criticar o patamar atual da taxa básica de juros, durante evento na Fiesp. O petista ainda atacou as reações do mercado financeiro às suas falas sobre juros e o BC. "Neste país em que o mercado financeiro tomou

conta no lugar da indústria, um presidente da República não pode nem criticar o presidente do BC que ele está influenciando na economia" disse. "Eu quero dizer aqui dentro da Fiesp: é uma excrescência, nos dias de hoje, a taxa de juros ser 13,75%!"

Site:

https://acervo.folha.uol.com.br/digital/leitor.do?numero=50288&anchor=6477858&maxTouch=0&_ga=2.120764110.717745510.1684724620-1980247189.1672582619&_mather=757bf67604fe4aa8&pd=ba60dd76f82620e32ea45a1e55d30e22

Governo quer acelerar análise da regra fiscal no Senado

Julia Chaib, Thaísa Oliveira e Catia Seabra

Após a aprovação do novo arcabouço fiscal na Câmara dos Deputados, o governo atuará para que o texto que vai substituir o teto de gastos tenha rito célere no Senado, evitando que a Casa faça mudanças substanciais.

Para economizar tempo, aliados do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (Fr) querem que o texto vá direto ao plenário, sem passar por comissões temáticas. A ideia, porém, sofre resistência de líderes partidários, inclusive da base.

Além disso, o objetivo de governistas é trabalhar para que o texto não volte para análise da Câmara, para que a regra entre logo em vigor. Eles também não querem correr o risco de que haja novas modificações.

O conta com o apoio do presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), para acelerar a análise da proposta. Ele prevê que o texto seja aprovado em junho pelos senadores.

O texto-base do arcabouço foi aprovado pelos deputados na noite de terça-feira (23) por 372 votos a 108. Os deputados rejeitaram todos os destaques (sugestões de modificação ao texto) na quarta-feira (24).

Projetos de lei complementar exigem maioria absoluta de votos favoráveis, isto é, mais da metade dos integrantes de cada Casa. Isso significa que a proposta precisava de ao menos 257 votos na Câmara e que deve receber no mínimo 41 votos no Senado para ser aprovada.

O texto vai substituir o atual teto de gastos, regra que limita o crescimento das despesas à **inflação** e que ainda está em vigor, embora tenha sido driblado nos últimos anos.

A ministra Simone Tebet (Planejamento) defende que o texto vá direto para a análise do plenário dos senadores.

"Como foi um texto muito bem elaborado, exaustivamente debatido, o relator, de forma democrática, negociou qualquer alteração, mostrou para a Casa Civil, para o Ministério da Fazenda, para

o Ministério do Planejamento -e também já, para os líderes do Senado, foi pontualmente apresentando as alterações-, acredito que ele pode ir direto para o plenário", afirmou.

Site:

https://acervo.folha.uol.com.br/digital/leitor.do?numero=50288&anchor=6477858&maxTouch=0&_ga=2.120764110.717745510.1684724620-1980247189.1672582619&_mather=757bf67604fe4aa8&pd=ba60dd76f82620e32ea45a1e55d30e22

Mais pressão sobre o Banco Central (Editorial)

Com a rejeição dos destaques, a Câmara concluiu a votação do arcabouço fiscal. O projeto segue agora para o Senado, onde a expectativa é aprová-lo antes do recesso parlamentar. Na Câmara, o espaço extra para gastos foi reduzido de mais de R\$ 80 bilhões para algo entre R\$ 15 bilhões e R\$ 28 bilhões, condicionado ao cumprimento do ambicioso objetivo de zerar o déficit em 2024. Mais rígido do que o governo queria e mais frouxo do que a oposição desejava, o sucesso do arcabouço dependerá fortemente do aumento de receitas.

Bem ou mal, trata-se da primeira vitória do governo Lula no Legislativo, e ainda que ela se deva menos à articulação política do petista e de seus ministros e mais à liderança do presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), e ao esforço do ministro da Fazenda, Fernando Haddad, é fato que o mercado financeiro reagiu bem à aprovação da proposta.

Mais do que o reconhecimento do compromisso fiscal do governo, da credibilidade das projeções, da perenidade do dispositivo e de sua capacidade para estabilizar a trajetória da dívida pública no médio prazo, o movimento foi um ajuste de posições de investidores diante da diminuição da percepção de risco.

Afinal, bem ou mal, o País voltará a ter algum limite para o crescimento das despesas, o que não existia desde a completa desmoralização do teto de gastos.

Assim, as atenções se voltam imediatamente para o Banco Central (BC), alvo preferencial de Lula. O BC já havia afirmado, nas atas das reuniões do Comitê de Política Monetária (Copom), que a apresentação do arcabouço reduzia incertezas, embora não houvesse relação mecânica entre a aprovação da proposta e a convergência da **inflação**. A autoridade monetária havia reconhecido, no entanto, que um arcabouço sólido e crível poderia levar a um processo desinflacionário mais benigno, reduzindo as expectativas e, conseqüentemente, as projeções com as quais o Copom trabalha.

Horas antes da aprovação do arcabouço, no entanto, o presidente do BC, Roberto Campos Neto, foi instado a levar em conta em suas decisões, além das expectativas do mercado, a percepção das empresas sobre a economia brasileira. Como mostrou o Estadão,

em um almoço com a cúpula do Congresso, ele ouviu de alguns dos maiores empresários do País críticas sobre o patamar da taxa básica de juros e alertas sobre a situação delicada por que passa o setor produtivo.

Para completar o quadro, no dia seguinte à aprovação do arcabouço, o IPCA-15, prévia do índice oficial de **inflação** do mês de maio, subiu 0,51%, menos do que o esperado. Ainda assim, Campos Neto manteve o discurso. Disse que ainda é preciso ter certeza de que a **inflação** vai convergir à meta e mencionou a lentidão do ritmo do processo desinflacionário, um trabalho que requer "paciência e sinergia".

Há dúvidas sobre se o arcabouço será capaz de estabilizar a dívida pública - e o endividamento, afinal, é um fator que contribui para manter os juros em níveis elevados. O que é certo é que a pressão sobre o BC deve aumentar ainda mais.

Site: <https://digital.estadao.com.br/o-estado-de-s-paulo>

Prévia da inflação mostra desaceleração de 0,57% para 0,51% em maio

DANIELA AMORIM RIO / COLABOROU MARIANNA GUALTER

Apesar das altas dos alimentos, dos planos de saúde e dos medicamentos, a prévia da **inflação** oficial no País desacelerou em maio. O Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo 15 (IPCA-15) caiu de 0,57% em abril para 0,51% neste mês, o percentual mais baixo desde outubro de 2022, divulgou ontem o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

O resultado ficou perto do piso das estimativas dos analistas do mercado financeiro consultados pelo Projeções Broadcast, que esperavam uma alta entre 0,48% a 0,72%, com mediana de 0,65%. A taxa do IPCA-15 acumulada em 12 meses desacelerou de 4,16% em abril para 4,07% em maio, completando assim 12 meses seguidos de redução.

Os aumentos no leite longa-vida (6,03%), tomate (18,82%) e plano de saúde (1,20%) responderam juntos por 30% do IPCA-15 de maio.

Somando ainda o impacto dos medicamentos, chega-se a quase metade da **inflação** do mês.

REMÉDIOS.

Os gastos das famílias brasileiras com saúde e cuidados pessoais tiveram uma alta de 1,49% em maio. A maior pressão partiu do aumento de 2,68% nos produtos farmacêuticos, após a autorização do reajuste de até 5,60% nos medicamentos, a partir de 31 de março.

O plano de saúde aumentou 1,20% em maio, ainda incorporando as frações mensais dos reajustes dos planos novos e antigos para o ciclo de 2022 a 2023. Os itens de higiene pessoal subiram 1,38%, influenciados, principalmente, pelos perfumes (2,21%).

Já o grupo alimentação e bebidas teve uma elevação de 0,94% em maio. Os alimentos para consumo em casa ficaram 1,02% mais caros. Além do tomate e do leite longa vida, também houve altas expressivas na batata-inglesa (6,60%) e no queijo (2,42%).

Por outro lado, houve reduções no óleo de soja (-4,13%) e nas frutas (-1,52%). Uma nova queda nos preços das carnes (-0,40%) também impediu uma

aceleração maior no ritmo de aumento dos gastos das famílias com alimentação em maio. As carnes já acumulam um recuo de 3,47% de janeiro a maio deste ano.

Caíram 17,26% os preços das passagens aéreas, item de maior impacto negativo no IPCA-15 deste mês, -0,12 ponto percentual de contribuição para a **inflação** de maio. Houve queda ainda nos preços do óleo diesel (-2,76%), gás veicular (-0,44%) e gasolina (-0,21%), embora o etanol tenha aumentado 3,62%.

Os artigos de residência ficaram 0,28% mais baratos. Os itens de TV, som e informática caíram 1,44%, influenciados pela redução de preços dos televisores (-2,21%). Já os eletrodomésticos e equipamentos recuaram 0,92%, puxados pelas quedas do refrigerador (-1,37%) e da máquina de lavar roupa (-1,09%).

"OTIMISMO".

"Traz o otimismo de volta", avaliou a economista Andréa Angelo, estrategista de **inflação** da corretora de valores Warren Rena. "É como se estivéssemos esquecendo o que aconteceu em abril. Parece que voltamos para a rota de descompressão do IPCA de março na parte qualitativa." Após a surpresa de baixa, o Banco Cooperativo Sicoredi reduziu suas estimativas para o IPCA fechado de maio, de 0,51% para 0,46%. "O processo de desinflação segue como o esperado, com um comportamento mais benigno dos bens duráveis agora e uma dificuldade maior para a desinflação de serviços", afirmou o economista-chefe do Sicoredi, André Nunes de Nunes.

"Isso pode ser resultado da demanda aquecida, devido aos últimos reajustes do salário mínimo e da ampliação do Bolsa Família", comentou Nunes.

A desaceleração do IPCA-15 de maio mostra uma tendência, opinou a economista do Itaú Unibanco Luciana Rabelo.

"O processo de desinflação segue em curso", disse.

Preço dos combustíveis deve contribuir para nova queda em junho

A economista do Itaú Unibanco Luciana Rabelo avalia

que os recentes cortes nos preços dos combustíveis nas refinarias da Petrobras devem resultar em nova contribuição para baixar a **inflação** em junho. Luciana projeta que a gasolina, item de maior peso na cesta de consumo das famílias, registre deflação no IPCA fechado de maio e de junho.

"Mas, em julho, devemos ter a reoneração integral do PIS/Cofins, então os combustíveis vão voltar a acelerar", disse a economista do Itaú Unibanco, que mantém a estimativa de IPCA a 5,8% ao final do ano.

"No acumulado em 12 meses, o índice deve seguir desacelerando até junho, quando a variação deve chegar próximo de 3,7% e então reacelerar pelo efeito-base (de comparação baixa)", afirmou.

Site: <https://digital.estadao.com.br/o-estado-de-s-paulo>

EM QUEDA

Prévia da inflação desacelera em maio

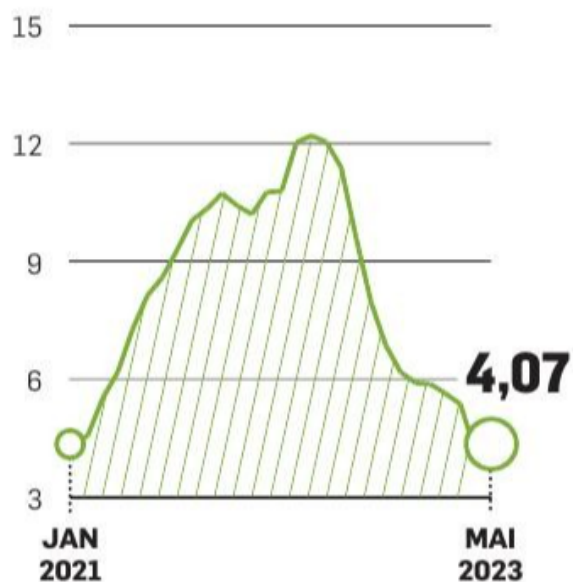
Mês a mês

EM PORCENTAGEM



Acumulado em 12 meses

EM PORCENTAGEM



FONTE: INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE) / INFOGRÁFICO: ESTADÃO

Brasil precisaria aportar 4% do PIB por ano

Mesmo em alta, o investimento em infraestrutura no país é "claramente insuficiente" para impulsionar a economia e reduzir a desigualdade, avalia a consultoria Inter.

B. Ampliar o acesso a serviços e melhorar a qualidade exigiriam injeção de 4% do **PIB** por ano.

"Isso tem de ser feito de forma gradativa. Avanço anual de 0,15% do **PIB** [relação investimento- **PIB**] é algo alcançável", pondera Cláudio Frischtak, presidente da Inter.B. A alta nominal dos aportes neste ano é de 11,1% sobre 2022, ou um avanço de 0,09% na relação investimento- **PIB**, segundo a consultoria.

A agenda para atrair investimento privado é conhecida e passa por problemas históricos, como insegurança jurídica, imprevisibilidade regulatória e poucas opções de modelos de financiamento.

Já os investimentos do setor público exigem uma "reforma de Estado" capaz de criar espaço fiscal em bases sólidas para ampliar o aporte em áreas críticas, de maior retorno social, a exemplo de mobilidade urbana.

"Infraestrutura não é despesa obrigatória no Orçamento do governo.

É parte da explicação", diz Eric Brasil, sócio da Tendências.

"Quando chega a previsão orçamentária, é preciso torcer para que não existam dificuldades adicionais que levem o dinheiro para áreas como saúde e educação." Governança pública é uma preocupação, embora tenha avançado nos últimos governos, diz, ainda, Frischtak. Ele cita o Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), criado para acelerar concessões, ele como uma inovação institucional importante para incentivar investimentos privados. Desde então, o governo não abandonou a agenda da governança. "Mas a priorização e o planejamento de investimentos ainda permanecem todos esses anos sob desafio".

Para ele, há "tensão" entre Executivo e Legislativo, relacionada à priorização dos investimentos. "O Executivo olha de forma mais ampla para as necessidades do país, enquanto o Congresso tem uma 'linha terra' com prefeitos e eventualmente governadores", diz.

Se um prefeito sabe o que é importante para o seu

município, continua, a decisão de destinar recursos para uma nova praça não passa por norma que avalie custo benefício. Ou seja, falta uma análise que tente determinar as prioridades mais relevantes para a sociedade.

No curto prazo, movimentos recentes do governo federal - iniciativa para ampliar o poder na Eletrobras recém-privatizada e os decretos que alteram o marco do saneamento de 2020 - deixam investidores privados receosos.

Tanto Inter.B quanto LCA e Tendências avaliam os episódios como "fumaça" que não traz efeitos práticos ao quadro de investimentos agora. Contudo, reforçam a instabilidade do ambiente de negócios brasileiro em longo prazo, num país onde as regras mudam a cada poucos anos. (EP)

4% do **PIB** por ano é o que o país precisa investir em infraestrutura

Site: <https://valor.globo.com/impresso/20230525/>