

Ministério de Minas e Energia
Assessoria de Comunicação Social – ASCOM

Destaque (em vermelho): Matérias que citam o ministro Wellington Moreira Franco ou o MME:

Sumário

VEÍCULO: O Globo.....	2
Título: Segundo sol.....	2
Título: Frota encalhada	2
Título: Estaleiro Mauá soma dívidas de R\$ 1,5 bi e tenta novo investidor	4
Título: Setor naval fechará quase 80 mil vagas até 2020.....	5
VEÍCULO: Folha de S. Paulo	7
Título: Caminhoneiros ameaçam parar após o feriado.....	7
VEÍCULO: O Estado de S. Paulo	8
Título: » Puxou a fila.....	8
Título: Gestão da gestão	8
Título: Bons ventos.....	9
Título: Preocupada com eleições, Petrobrás procura economistas de candidatos	10
Título: Candidatos querem vender refinarias	12
Título: Três meses depois, caminhoneiros seguem insatisfeitos.....	13
Título: ‘Melhorou um lado, mas piorou outro’	15
Título: Frota brasileira não passa de 300 veículos	17

VEÍCULO: O Globo**Data: 02/09/2018****Seção: Colunas****Autor: Ancelmo Gois****Título: Segundo sol**

Tem algo de errado nesse modelo energético brasileiro, reconhece o próprio **Ministro Moreira Franco**. É sempre assim. Nesta época do ano, o preço da energia dispara por causa da estiagem. Ou seja: o consumidor paga pela energia sempre acima da inflação e do reajuste salarial. Não é justo.

VEÍCULO: O Globo**Data: 02/09/2018****Seção: Economia****Autor: Ramona Ordoñez e Bruno Rosa****Título: Frota encalhada**

Embarcações de R\$ 17,6 bi enferrujam em estaleiros

A euforia do setor naval na última década, a reboque da indústria do petróleo, deu lugar a um cenário melancólico em alguns dos principais estaleiros do país. Eles se tornaram cemitérios de plataformas, sondas e navios petroleiros, essenciais para ampliar a exploração e a produção de petróleo e gás, sobretudo no pré-sal.

A crise financeira da Petrobras e os casos de corrupção envolvendo construtoras e fornecedoras do setor nos últimos anos levaram à suspensão de contratos bilionários. Embarcações que receberam investimentos de pelo menos US\$ 4,3 bilhões (R\$ 17,6 bilhões) enferrujam inacabadas no cais. Em alguns casos, a construção foi interrompida com 90% das obras concluídos.

Enquanto as autoridades do setor e o governo federal não encontram uma solução, pelo menos quatro sondas de perfuração, duas plataformas e três navios petroleiros estão abandonados em estaleiros na costa brasileira, entre o Sul e o Nordeste, sob o risco de virar sucata. Todo esse desperdício envolve recursos públicos. Nos últimos dez anos, o Fundo de Marinha Mercante (FMM) desembolsou R\$ 34,4 bilhões em crédito subsidiado para o setor naval.

Do total, R\$ 2,4 bilhões foram destinados justamente à construção dessas unidades inacabadas, assim como à ampliação de estaleiros. Os contratos interrompidos inviabilizaram financeiramente os estaleiros, alguns construídos do zero para atender à demanda do pré-sal sob o regime que privilegiava o conteúdo nacional na cadeia de petróleo e gás. Entre eles, o Enseada, na Bahia, e o Jurong, no Espírito Santo. Milhares de vagas foram fechadas.

Vice-presidente do Sinaval, Sérgio Bacci diz que todo esse equipamento parado corre o risco de virar ferro-velho se as obras não forem concluídas: —É isso que estamos vendo na indústria naval. É tudo dinheiro público apodrecendo. Sobre a responsabilidade de empresas do setor nos casos de corrupção, que envolveram pagamento de propina de fornecedores a diretores da Petrobras e forçaram a estatal a rever os contratos, Bacci diz que é preciso punir os executivos envolvidos, não as empresas.

Magda Chambriard, ex-diretora-geral da Agência Nacional do Petróleo (ANP) e consultora da Fundação Getúlio Vargas (FGV), concorda: —Basta olhar o que acontece em casos de irregularidades nos Estados Unidos ou na Europa, onde se prende, pune e o envolvido paga, mas a empresa continua. Não podemos destruir toda essa infraestrutura que foi feita, com qualificação de pessoal. Mas avalio que não podemos ter tantos estaleiros.

RISCO DE VIRAR SUCATA

O caso mais grave envolve a Sete Brasil, empresa criada para viabilizar a construção de 28 sondas em estaleiros nacionais. O projeto naufragou, afetada pelo esquema de corrupção revelado pela Operação Lava-Jato. Das 17 sondas que chegaram a ser iniciadas, apenas quatro, com mais de 50% de obras feitas, devem ser concluídas com a ajuda de um novo sócio, como está previsto no novo plano de recuperação judicial da Sete, que será apresentado no próximo dia 11.

— As demais sondas vão potencialmente virar sucata, pois não terão contrato e ainda precisam de muito dinheiro para serem concluídas — destacou uma fonte a par da negociação. Estima-se que somente quatro sondas paradas há três anos nos estaleiros Brasfels, em Angra dos Reis (RJ), e Jurong, em Anchieta (ES), estejam avaliadas em cerca de US\$ 3,4 bilhões. As duas do Brasfels têm 90% e 70% das obras concluídas.

As outras duas, no Jurong, têm os mesmos níveis de construção. Com as obras paradas, a Enseada Indústria Naval, que construiu um estaleiro em Paraguaçu, na Bahia, para fabricar seis sondas, viu o número de funcionários cair de oito mil para 250. — Reduzimos os custos e renegociamos as dívidas com credores, em um processo de reestruturação que levou três anos. Ainda não sei se haverá

novas construções no Brasil — diz Maurício Almeida, presidente da empresa, que vem buscando outras atividades, como operar um terminal de líquidos a granel.

Na lista de equipamentos abandonados estão ainda plataformas (FPSOs) de produção de petróleo. É o caso do estaleiro Rio Grande (Ecovix), no Rio Grande do Sul, do Grupo Engevix, que teve a recuperação judicial pedida em 2016 homologada no mês passado. Contratado pela Petrobras, o estaleiro viu suas encomendas de FPSOs revistas após ser alcançado pela Lava-Jato. Três plataformas tiveram o contrato cancelado, mesmo já tendo consumido US\$ 600 milhões (R\$ 2,4 bilhões).

O plano de recuperação da Ecovix prevê a conclusão de uma delas, a P-71, enquanto a P-72 será vendida como sucata. Já o projeto da P-73, em fase de engenharia, será abandonado. Outras duas FPSOs que seriam produzidas ali foram redirecionadas para a China. A Petrobras diz que, por questões técnicas, jurídicas e econômicas, não há possibilidade de retomar a construção dessas unidades. Sobre a Sete Brasil, a estatal informou que já aprovou os principais termos para um possível acordo.

VEÍCULO: O Globo

Data: 02/09/2018

Seção: Economia

Autor: Ramona Ordoñez e Bruno Rosa

Título: Estaleiro Mauá soma dívidas de R\$ 1,5 bi e tenta novo investidor

Empresa tem três petroleiros semiacabados parados há três anos no cais

Fundado em 1845 e responsável por fabricar as primeiras plataformas de petróleo do país, na década de 1960, o Estaleiro Mauá, em Niterói, tenta um novo capítulo em sua história em meio a dificuldades financeiras. A atual crise na empresa ganhou força há três anos, quando a Transpetro cancelou o contrato de construção de três navios petroleiros. Com isso, o estaleiro acumulou dívidas de R\$ 1,5 bilhão e enfrenta um processo de recuperação judicial, cujo plano prevê a possibilidade de atrair um sócio estrangeiro para concluir as unidades.

CANTEIRO VAZIO

No estaleiro, o cenário é desolador, com seis funcionários fazendo a segurança do local interditado que abriga os três navios e a manutenção de toneladas de aço. Nesse espaço, que corresponde a cerca de metade da área de todo o

estaleiro, dois petroleiros estão no mar à espera de uma solução. Um, batizado de Irmã Dulce, tem 95% das obras concluídos. O outro, chamado Zélia Gattai, está com 89% prontos. Situação pior tem o terceiro petroleiro, ainda localizado no pátio (chamado de carreira), com 60% das obras feitas.

O espaço em que já transitaram 3.500 funcionários é hoje um grande vazio, com o navio inacabado cercado de tubos, correntes e uma chaminé como logotipo da Petrobras desbotado. Estima-se que os ativos tenham valor de US\$ 300 milhões, cerca de R\$ 1,2 bilhão, segundo fontes do setor. Ricardo Moreira Vanderlei, diretor-presidente do Estaleiro Mauá, diz que todo esse equipamento está enferrujando há três anos.

—Os dois navios estão sendo destruídos. É dinheiro público que está derretendo na Baía de Guanabara—diz. — A Transpetro cancelou os contratos e, com isso, não conseguimos arcar com os salários dos funcionários. Hoje, temos duas ações na Justiça contra a empresa questionando o fim do contrato e pedindo indenização devido ao desequilíbrio econômico-financeiro dos contratos.

A Transpetro disse que os contratos foram rescindidos “em decorrência do inadimplemento das obrigações contratuais”. A subsidiária da Petrobras informou ainda que as avaliações indicaram como melhor alternativa a não continuidade da construção.

VEÍCULO: O Globo

Data: 02/09/2018

Seção: Economia

Autor: Bruno Rosa e Ramona Ordoñez

Título: Setor naval fechará quase 80 mil vagas até 2020

Após cancelamento de encomendas, petroleiras buscam na China plataformas mais baratas. Empresas defendem incentivos para ganhar competitividade, mas analistas avaliam que política não pode ser baseada em reserva de mercado

Nos últimos quatro anos, pelo menos 60 mil empregos, boa parte de mão de obra qualificada, foram eliminados das estatísticas da indústria naval brasileira. Foi a consequência do novo declínio do setor, que havia sido revitalizado no início dos anos 2000 com a política de priorizar equipamentos nacionais na exploração e produção de petróleo. De acordo com o Sinaval, que reúne as empresas do setor, os estaleiros brasileiros empregam atualmente 25 mil trabalhadores no país. Eram 84 mil em 2014.

A expectativa da entidade é que esse número seja reduzido ainda mais, para cerca de seis mil pessoas em 2020. A grave crise financeira da Petrobras — agravada pelos casos de corrupção desvendados pela Operação Lava-Jato envolvendo executivos da estatal, políticos e fornecedores — e a queda dos preços do petróleo, a partir de 2014, levaram ao cancelamento de muitas encomendas da estatal a estaleiros nacionais. Para cortar custos, a Petrobras passou a buscar na Ásia, sobretudo na China, plataformas mais baratas como forma de cortar custos.

Desde 2016, foram pelo menos nove unidades contratadas de estaleiros chineses. Segundo consultores, esse número tende a aumentar a curto prazo, com novas encomendas para atender à demanda da produção no pré-sal, que está crescendo. Outras empresas do setor que atuam no Brasil fazem movimentos semelhantes.

BUSCA POR MAIS INCENTIVOS

A crise no setor tende a se agravar com as novas regras que reduzem a exigência de conteúdo local na indústria do petróleo. Até meados de agosto, a Agência Nacional do Petróleo (ANP) já tinha recebido 300 pedidos de alteração de regras para que as petroleiras possam fazer seus projetos contratando mais empresas no exterior.

A Petrobras informou que contratará, nos próximos anos, plataformas para os futuros sistemas de produção de petróleo “considerando propostas que sejam competitivas para a execução dos mesmos e que atendam aos requisitos de integridade exigidos pela companhia”. O presidente do Estaleiro Atlântico Sul (EAS), em Pernambuco, Harro Ricardo Burmann, está pessimista em relação ao futuro do setor naval.

O estaleiro atualmente emprega cerca de 3.500 trabalhadores na conclusão dos cinco últimos navios petroleiros encomendados pela Transpetro, dos quais três serão entregues neste ano e mais dois até meados de 2019. Sem novas encomendas, a previsão é que o estaleiro praticamente feche suas portas em meados do ano que vem. — O que vai acontecer quando entregarmos os últimos navios? A base industrial desenvolvida em Pernambuco vai sumir. Aqui já tivemos mais de 18 mil empregos diretos — diz Burmann.

No Enseada, na Bahia, as perspectivas também não são positivas. Maurício Almeida, presidente do estaleiro, também acha difícil que o setor volte a criar oportunidades com o deslocamento das encomendas para a Ásia: — O Brasil vai precisar de 39 plataformas nos próximos 20 anos. Será muito difícil para o Brasil competir praticamente sem uma política industrial. De acordo com Sérgio Bacci,

vice-presidente do Sinaval, a perspectiva, com a falta de novas encomendas no Brasil, é de fechamento de mais vagas no setor nos próximos anos.

Como a maior parte dos empresários, ele pede nova política de incentivos: —Se nada for feito, vamos chegar ao fim do próximo ano com 17 mil trabalhadores. Em 2020, serão apenas seis mil. É preciso ter uma política industrial de Estado de longo prazo, ou vamos perder toda a infraestrutura que foi feita e a mão de obra treinada nos últimos anos. Maurício Canêdo, professor da Escola de Pós-Graduação em Economia da Fundação Getúlio Vargas (EPGE/ FGV), avalia que repetir os incentivos que terminaram na atual crise não é o mais adequado.

Para ele, o grande problema do setor naval no Brasil é que a política industrial foi baseada em reserva de mercado e subsídios. Por isso, explica, a fonte de recursos seca no primeiro momento de crise, e o setor perde as condições de continuar produzindo: —A política precisa ser calcada na criação e aumento da competitividade. E não algo que permita a criação de novos estaleiros. Precisamos saber se o Brasil tem condições de desenvolver de fato uma indústria capaz de competir com as do exterior.

Para Magda Chambriard, ex-diretora-geral da ANP e consultora da FGV, alguns setores de infraestrutura do país não se sustentam sem uma política de Estado para crescer. —A indústria naval brasileira, desde a década de 1970, experimentou vários momentos de apoio ao seu crescimento, mas logo foi abandonada em função de crises econômicas que ocorreram ao longo das últimas décadas. É preciso reconhecer os erros e os acertos.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Data: 02/09/2018

Seção: Mercado

Autor: Ana Esteia de Sousa Pinto, Heloísa Negrão e Nicola Pamplona

Título: Caminhoneiros ameaçam parar após o feriado

A UDC (União dos Caminhoneiros do Brasil) divulgou nota afirmando que fará, após o feriado de 7 de Setembro e por tempo indeterminado, uma mobilização para paralisar o transporte de cargas no país.

O presidente do Movimento dos Transportadores de Grãos do Mato Grosso, Gilson Baitaca, confirmou à Folha que a categoria está se organizando.

As entidades protestam contra a falta de fiscalização para fazer valer tabela do frete rodoviário.

A UDC também acusa o governo de não ter cumprido o prometido em relação ao preço do diesel, que na última sexta-feira (31) teve reajuste de 13%.

A Abcam, que representa motoristas autônomos, tem preferido o diálogo. Afirmou que pretende se reunir com o governo para discutir os temas e que “fará o possível para evitar nova paralisação”.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Data: 02/09/2018

Seção: Colunas

Autor: Aline Bronzati Cynthia Decloedt Fernanda Guimarães

Título: » Puxou a fila.

Coluna do Broadcast

Logo após a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), a Usiminas anunciou a seus clientes aumento de preços do aço da ordem de 10%, que começou a valer a partir de ontem, 1º de setembro. O ajuste ocorre na esteira da desvalorização do real frente ao dólar, hoje acima de R\$ 4,00, e ainda por conta do aumento das matérias-primas. A Usiminas não comentou.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Data: 02/09/2018

Seção: Colunas

Autor: Sonia Racy

Título: Gestão da gestão

Direto da Fonte

Há mais de um mês pesos pesados do empresariado tentam, sem sucesso, entregar a Marina Silva – conhecida pela defesa da causa verde – documento com dez propostas... de crescimento sustentável para o País. Entre elas, sugestão para regulamentar o mercado de carbono por aqui, incluir política de reúso de água no Plano Nacional de Saneamento Básico e aumentar o uso de fontes renováveis na matriz energética brasileira.

Gestão 2

Elaborada pelo Conselho Empresarial Brasileiro para o Desenvolvimento Sustentável (CEBDS), que reúne empresas de grande porte como Braskem, Itaú, Petrobrás, Natura, BB, Siemens e Eletrobras, a agenda já conseguiu chegar às

mãos de Guilherme Boulos. Alckmin e Haddad recebem o documento esta semana.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Data: 02/09/2018

Seção: Notas e Informações

Autor:

Título: Bons ventos

O homem utiliza a força dos ventos como fonte de energia há milhares de anos. Contudo, foi somente a partir da década de 1970, em função da crise internacional do petróleo, que se passou a investir pesado em pesquisa e desenvolvimento de tecnologia para viabilizar a aplicação da energia eólica para geração de eletricidade em escala comercial. A primeira turbina eólica conectada à rede pública de energia elétrica foi instalada em 1976, na Dinamarca. Atualmente, cerca de 350 mil dessas turbinas estão em operação no mundo. De acordo com o Global Wind Energy Council (GWEC), o Brasil é o oitavo maior produtor de energia eólica do mundo, atrás de França, Reino Unido, Espanha, Índia, Alemanha, Estados Unidos e China. A capacidade instalada no País no final de 2017 foi de 12,77 GW de potência eólica, ultrapassando o Canadá. Isto representou um significativo aumento de 18,9% da capacidade eólica nacional em relação a dezembro de 2016 (10,74 GW).

Até 2010, a utilização da energia eólica para produção de eletricidade não passava de um experimento de empresas do setor elétrico brasileiro. Menos de uma década depois, de acordo com reportagem do Estado, a energia eólica já representa 8,5% da potência total instalada no País e caminha para se tornar a segunda maior fonte geradora de energia a partir do ano que vem, atrás somente das usinas hidrelétricas. “Com a expansão de projetos já contratada, as eólicas devem ultrapassar a geração térmica e a biomassa em 2019 ou, no máximo, em 2020”, disse Elbia Gannoum, presidente da Associação Brasileira de Energia Eólica (Abeeólica). Os 6,6 mil cataventos distribuídos por 534 parques eólicos no País vêm batendo recordes de geração de energia na chamada “safra dos ventos”, nos meses de agosto e setembro, quando os ventos sopram forte nas Regiões Nordeste e Sul. Tudo indica que este ano não será diferente. Hoje, as três principais fontes que compõem a matriz energética brasileira são as turbinas hidrelétricas (64%), a biomassa (9,2%) e a eólica (8,5%).

Em seguida, vêm o gás natural (8,3%), o óleo (6,5%), a pequena central hidrelétrica, ou PCH (3,2%), o carvão (2,4%) e a energia nuclear (1,3%). As eólicas crescem a um ritmo superior a 20% ao ano, muito acima das demais fontes, o que leva à projeção de subida para o segundo lugar feita por

especialistas. Será um grande avanço para o País a recomposição deste quadro com o aumento da fatia ocupada por fontes geradoras de “energia limpa”, ou seja, que não poluem o meio ambiente, como é o caso da energia eólica. O impacto ambiental é inexpressivo quando comparado a outras fontes de geração de energia, como carvão, óleo e hidrelétricas. Além dos benefícios ao meio ambiente, os investimentos em usinas de energia eólica são bem mais baixos do que os requeridos por outras matrizes energéticas. Os benefícios sociais também são bastante significativos, uma vez que tais usinas podem ser instaladas em áreas remotas do País em que outros tipos de usina não têm viabilidade, aumentando a oferta de empregos naquelas regiões.

Há, porém, alguns reveses que devem ser considerados na concepção dos projetos de ampliação da planta eólica no País. Necessariamente, parques eólicos ocupam grandes extensões de terra. As hélices dos cataventos também geram um impacto visual negativo, em especial em um país com belezas naturais como o Brasil. O impacto sobre a fauna não é desprezível, já que muitas aves são mortas pelas hélices das turbinas em movimento. Em que pesem as restrições, os benefícios da energia eólica ainda superam, e muito, as suas desvantagens, sobretudo em relação às outras fontes. O crescimento da energia eólica no Brasil deve ser uma meta tanto do poder público como da iniciativa privada. Os benefícios ambientais, sociais, econômicos e geopolíticos da exploração da energia dos ventos, abundantes por estas terras, não podem ser ignorados.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Data: 02/09/2018

Seção: Economia

Autor: Fernanda Nunes / RIO

Título: Preocupada com eleições, Petrobrás procura economistas de candidatos

Estratégia. Executivos da estatal vão conversar com assessores econômicos das campanhas no momento em que presidenciáveis têm apresentado propostas que vão de privatização de atividades importantes da empresa a retomada de 100% do controle pela União

Depois de ver o acirramento do debate eleitoral em torno da Petrobrás, com propostas que vão de privatização a maior interferência estatal, a direção da empresa decidiu procurar os candidatos para apresentar a eles o retrato da companhia após quatro anos de Operação Lava Jato. Os encontros com os assessores econômicos ainda estão sendo marcados e devem acontecer em setembro, antes que o debate fique ainda mais acalorado.

Três dos principais executivos da companhia abriram espaço nas agendas para levar aos presidenciáveis a mensagem de recuperação financeira dos últimos anos. Com eles, vão as mesmas apresentações que costumam mostrar aos investidores – um conjunto de métricas e estatísticas que demonstram onde a Petrobrás estava no auge da crise, em 2014, e onde está atualmente.

O trabalho é coordenado pelo diretor de Estratégia, Organização e Sistema de Gestão da Petrobrás, Nelson Silva. Com ele, nessa empreitada, estão os diretores Financeiro, Rafael Grisolia, e de Assuntos Corporativos, Eberaldo de Almeida Neto. A ideia é mostrar à equipe dos candidatos que a dívida da estatal, que já alcançou R\$ 500 bilhões em 2015, hoje está em R\$ 284 bilhões, e que ativos foram colocados à venda para que, já no início da próxima década, a empresa tenha capacidade de investimento compatível com a das petroleiras concorrentes.

O movimento da Petrobrás ocorre no momento em que os candidatos têm apresentado todo o tipo de proposta em relação à estatal – desde a privatização de atividades relevantes da empresa até a retomada do controle total pela União. Pré-sal e reajuste dos preços dos combustíveis também estão em pauta. O presidente, Ivan Monteiro, tem afirmado, como um mantra, que a gestão da petroleira é independente e não sofre interferências do governo, ao contrário do que aconteceu no passado.

Ministros e indicações políticas não têm mais assento no conselho de administração e decisões de investimento, por exemplo, passaram a ser tomadas coletivamente. Economistas dizem que, de fato, ficou mais difícil para o governo interferir na gestão da Petrobrás. “A Operação Lava Jato causou um trauma e deixou o mercado mais vigilante e preocupado com a transparência”, diz Gilberto Braga, professor de Economia e Negócios do Ibmecc.

Novos episódios de ingerência política, no entanto, não são totalmente descartados. “A União tem poder majoritário entre os acionistas e um novo presidente da República não teria dificuldade de mudar as regras internas mais uma vez”, diz o cientista político da PUC-Rio, especialista em administração pública, Ricardo Ismael. “Mas houve uma mudança na gestão corporativa e acredito que essa linha de preservação da empresa prossiga no próximo governo.”

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo**Data: 02/09/2018****Seção: Economia****Autor: Fernanda Nunes / RIO****Título: Candidatos querem vender refinarias**

Há entre os postulantes ao Planalto, porém, o consenso de que pelo menos uma fatia da Petrobrás deve ser mantida sob controle da União

A Petrobrás é um capítulo no programa de governo dos principais candidatos à Presidência da República na eleição deste ano. Não há entre os nove candidatos que lideram as pesquisas de intenção de votos quem fuja às polêmicas envolvendo a empresa. Há entre eles um consenso de que pelo menos uma fatia da petroleira deve ser mantida sob o controle da União. No mais, variam as percepções sobre a presença adequada do governo na empresa e o papel que deve desempenhar no setor de petróleo e gás natural.

A venda das refinarias da Petrobrás, ou ao menos parte delas, é defendida pela maioria dos candidatos. Eles apostam que assim acabariam com o monopólio exercido pela estatal e, por meio da competição, estimulariam a queda dos preços.

Numa escala ideológica, que varia da defesa da reestatização à da livre concorrência, um dos extremos é ocupado pelo PT, do ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva (que teve na sexta-feira a candidatura barrada pelo Tribunal Superior Eleitoral), e pelo PDT, de Ciro Gomes, com seus projetos de desenvolvimento econômico com a intervenção do governo na economia.

O pré-sal tem papel de destaque nesses projetos. Na outra ponta está o PSL, de Jair Bolsonaro, para quem o setor de petróleo, pautado por uma regulação “orientada pelo estatismo”, entrou num ciclo de ineficiência desde que o pré-sal foi descoberto, como afirma em seu programa de governo.

Sob a coordenação do economista Paulo Guedes, a proposta de Bolsonaro para o setor – assim como a de João Amoêdo (Novo), Geraldo Alckmin (PSDB) e de Henrique Meirelles (MDB) – está mais próxima das reivindicações do mercado, de estímulo à competição e atração de novos investidores ao cenário econômico.

Transição.

Já Marina Silva, da Rede, mantém a Petrobrás em posição de liderança, mas na transição do País para uma economia de baixo carbono, de substituição do petróleo pelas energias renováveis, menos poluentes. Por causa da greve dos caminhoneiros, no fim de maio, em protesto ao preço do óleo diesel, os combustíveis e o futuro das refinarias da Petrobrás ganharam destaque nas propostas de governo dos candidatos.

“O grande questionamento da população, hoje, gira em torno da política de reajuste dos combustíveis. PT, PDT e PSOL apostam num modelo mais intervencionista, com a Petrobrás usada como ferramenta de controle dos preços. Já Alckmin e Marina têm uma visão mais empresarial, mas não deixam de ser sensíveis aos interesses populares”, avalia o cientista político da PUCRio, especialista em administração pública, Ricardo Ismael.

Os candidatos do PSDB e da Rede acreditam que o consumidor não deve ser punido com revisões diárias dos preços nas bombas, mas também não querem que a Petrobrás seja prejudicada por isso. Já os candidatos João Amoêdo e Álvaro Dias (Podemos) defendem a livre flutuação de preços, conforme as variações internacionais. O candidato do PDT, Ciro Gomes, dissocia os preços praticados pela Petrobrás do mercado externo. Ciro acredita que a estatal deveria se pautar apenas nos próprios custos, acrescidos de uma margem de lucro, para definir seus preços.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Data: 02/09/2018

Seção: Economia

Autor: Luciana Dyniewicz Renée Pereira

Título: Três meses depois, caminhoneiros seguem insatisfeitos

Greve que parou o País por 10 dias e abateu retomada econômica trouxe aumento do frete, alta da inflação e congelamento do diesel

Três meses após o fim da greve dos caminhoneiros, os brasileiros ainda pagam a conta do movimento que parou o País por dez dias e interrompeu a recuperação da economia. Os fretes aumentaram até 160% para alguns produtos; a inflação subiu 1,62 ponto porcentual de maio para cá; e até os motoristas, que fizeram inúmeras exigências para liberar as estradas, continuam insatisfeitos. O resultado é uma redução de até R\$ 48 bilhões no Produto Interno Bruto (PIB) deste ano e uma ruptura na confiança – que vinha se recuperando lentamente.

A alta de apenas 0,2% na economia no segundo trimestre do ano, divulgada na sexta-feira, é um retrato desse cenário de deterioração pós-greve. Na avaliação

de economistas, os reflexos deverão aparecer também no terceiro trimestre, que continuará em ritmo mais lento. “O principal prejuízo foi a quebra de confiança do empresariado, que resultou na paralisação de investimentos”, afirmaram os economistas da consultoria 4E Bruno Lavieri e Giulia Coelho.

Depois da greve, eles revisaram o PIB deste ano em 0,45 ponto, para 1,4%. O Santander foi ainda mais severo nas projeções e cortou em 0,7 ponto percentual a previsão de PIB deste ano. O economista do banco Rodolfo Margato explicou que o aumento das incertezas provocadas pela greve levou as empresas a um comportamento de maior precaução, o que resulta numa menor geração de empregos. “Há uns cinco meses, os dados do mercado de trabalho ficaram frustrantes.

As incertezas do segundo trimestre intensificaram esse processo.” Em maio, para colocar fim à greve, o governo firmou um acordo com os caminhoneiros que incluiu uma mudança na cobrança do pedágio, a criação de uma tabela de frete e um subsídio de R\$ 9,5 bilhões para reduzir em R\$ 0,46 o preço do diesel.

Nessa última medida, parte dos ganhos serão corroídos pelo aumento promovido pela Petrobrás na semana passada. “Apesar do subsídio do governo (para dar o desconto no preço do óleo), o preço vai aumentar”, afirmou o diretor do Centro Brasileiro de Infraestrutura (CBIE), Adriano Pires. A maior polêmica, no entanto, ainda é a tabela de frete. Segundo o presidente da Associação Nacional dos Usuários dos Transportes de Carga (Anut), Luis Henrique Teixeira Baldez, as mudanças promovidas pelo governo desorganizaram e trouxeram insegurança para as empresas.

A tabela é limitada em termos de mercadorias e tipo de caminhões, diz ele. “Ninguém sabe como aplicar a tabela porque são tantas variáveis que precisaria de umas 50 tabelas.” Ele afirma que algumas empresas aguardam a decisão do STF (Superior Tribunal Federal) para decidir que rumo tomar. Outras estão tentando comprar ou alugar caminhões para fazer o próprio frete.

A Cargill, por exemplo, estuda comprar mil caminhões para evitar a alta do frete e a dependência de empresas de transporte terceirizado. Em nota, a companhia disse que “o ambiente de contratação de frete continua marcado por incertezas”.

Aumento.

Representantes do setor produtivo têm reclamado que o preço do frete explodiu em alguns segmentos. Baldez afirma que o transporte de sal do Rio Grande do Norte – responsável por 95% da produção nacional – subiu 160% para Brasília e 110% para São Paulo. Segundo ele, os produtores de arroz do Rio

Grande do Sul também sentiram o efeito da tabela com aumentos de até 40%. Entre os produtores do agronegócio, as incertezas em torno do preço do frete têm dificultado a realização de vendas em contratos futuros.

“As empresas não estão conseguindo fechar contratos porque as tradings não sabem quanto será o frete no futuro”, diz o superintendente técnico da Confederação da Agricultura e Pecuária no Brasil (CNA), Bruno Lucchi. Por causa dessa situação, o setor conseguiu fazer apenas 20% do volume de contratos do mesmo período do ano passado.

Apesar de parte do setor produtivo garantir que o preço do frete subiu, caminhoneiros dizem que muitas empresas não cumprem a tabela. O motorista Marco Antônio Ferreira conta que, entre seus colegas, é comum a reclamação de que o preço continua inalterado. Ele trabalha com batatas, cujo preço do transporte é fixado por sacos, e recebe entre R\$ 5,50 e R\$ 6 por unidade. “É o preço normal, de todos os anos.”

O gerente executivo da Confederação Nacional da Indústria (CNI), Pablo Cesário, afirma que os efeitos do tabelamento do frete ainda não foram todos sentidos. “Haverá mais e chegará à população nos próximos meses.” Cálculo da LCA Consultores aponta que, se o aumento do frete fosse adotado por toda economia e repassado integralmente ao consumidor, a inflação daqui a seis meses alcançaria 5,49%.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Data: 02/09/2018

Seção: Economia

Autor:

Título: ‘Melhorou um lado, mas piorou outro’

Motoristas dizem que redução do diesel trouxe benefícios, mas tabela não está sendo cumprida

O pátio da Ceagesp (Companhia de Entrepósitos e Armazéns Gerais de São Paulo) – onde diariamente centenas de veículos estacionam para descarregar alimentos que abastecem a capital paulista, mas que ficou completamente vazio durante a greve – é hoje cenário de reclamações e insatisfações de caminhoneiros. Todos que circulam por ali dizem que “nada mudou” desde a paralisação.

Apesar de admitirem que o diesel está mais barato, afirmam serem poucas as empresas que pagam o frete de acordo com a tabela definida após o movimento. É unânime a opinião de que a greve deveria ter durado mais uns

dias, pois teriam conseguido mais avanços. Nem todos acreditam, porém, que a paralisação tenha valido a pena. “Fiquei nove dias parado em Marabá (PA). Não tinha banheiro. Dormíamos num estádio abandonado e os fazendeiros traziam comida pra gente.

(A greve) não valeu a pena. Melhorou um de um lado, mas piorou do outro”, diz o caminhoneiro Nilson Ferreira Gomes, de 38 anos – 15 deles dirigindo. O paulistano costuma sair de Jundiaí para levar peças para a Hidrelétrica Belo Monte, no Pará. Na volta, para em Lagoa da Confusão (TO) para carregar o caminhão de melancias e entregá-las no Ceagesp, em São Paulo. São nove dias de viagem que lhe rendem R\$ 12,5 mil brutos. Antes da greve, eram R\$ 12,1 mil.

“É muito pequena a diferença. Queria menos imposto ou um plano de saúde”, diz. Apenas as viagens de ida de Gomes até o Pará estão sendo pagas de acordo com a tabela do frete. As de retorno continuam como antes, já que o transporte de frutas é pago por quilo. Sobre a redução do diesel, ele diz que só em São Paulo o combustível está acessível. Antes, costumava pagar R\$ 3,45 o litro; agora, R\$ 3,30. “Acho que não mudou nada. Em outros Estados, é muito mais caro.”

O caminhoneiro admite, porém, que o diesel saía por cerca de R\$ 4 no Pará até maio e, depois de junho, caiu para R\$ 3,85. A redução não o satisfaz, ele gostaria que o preço fosse o mesmo em todo o País. O caminhoneiro Reginaldo de França Barros, de 61 anos, transporta cerâmica e coco. Diz que continua recebendo R\$ 4 mil para uma viagem de ida e volta, mas gasta R\$ 1,9 mil de combustível e pedágio – antes da greve, eram R\$ 2,2 mil.

Também precisa pagar as parcelas mensais do caminhão, de R\$ 4,2 mil. “Tenho feito quatro dessas viagens por mês, precisaria de seis, mas não tem carga.” O representante do Comando Nacional do Transporte (CNT), Ivar Luiz Schmidt, entende que a redução do diesel e do pedágio são grandes conquistas dos caminhoneiros e fazem diferença no bolso, mas afirma não haver efetividade da tabela do frete mínimo. “É um sonho que não se realizou.

A ANTT (Agência Nacional de Transporte Terrestre) não tem efetivo para fiscalizar o setor.” Na semana passada, o líder dos caminhoneiros Wallace Landim, conhecido como Chorão, ameaçou entrar na Justiça para obrigar a agência a fiscalizar o cumprimento da tabela de frete. “O caminhoneiro não tem condição de enfrentar as empresas sozinho; se ele denunciar, elas não dão mais frete para ele.”

O presidente executivo da Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais, André Nasser, diz que seu setor está pagando o “preço de mercado” aos caminhoneiros, o que significa R\$ 15 a menos por tonelada de grão na

comparação com o valor tabelado. “A tabela é ilegal.” Como ainda restam 29 milhões de toneladas de soja e milho para serem exportados neste ano, o setor deverá economizar R\$ 435 milhões ao não pagar o valor tabelado. A constitucionalidade da tabela do frete está em discussão no Supremo Tribunal Federal. Procurada, a ANTT disse estar realizando consulta pública para regulamentar a tabela.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Data: 02/09/2018

Seção: Economia

Autor: Cleide Silva

Título: Frota brasileira não passa de 300 veículos

O Brasil caminha lentamente para a eletrificação da frota de ônibus, mas há chances de que, nos próximos anos, a presença desse tipo de veículo aumente pelo menos na cidade de São Paulo. A nova licitação de ônibus urbanos, ainda a ser aprovada, estabelece que, num prazo de dez anos, a frota em circulação reduza as emissões atuais de CO² em 50% e chegue a zero em 20 anos.

A norma não impõe a tecnologia a ser adotada, portanto podem ser usados veículos híbridos (que rodam com eletricidade e diesel), gás natural ou os 100% elétricos, entre outras alternativas. A frota atual, quase toda movida a diesel, é de 14,4 mil ônibus. O diretor da montadora chinesa BYD, Adalberto Maluf, afirma que só veículos elétricos serão capazes de cumprir a meta de emissão zero. O grupo chinês tem uma fábrica em Campinas (SP) que produz ônibus elétricos e deve vender este ano cerca de 80 a 100 unidades.

A capacidade atual da fábrica é de 300 unidades/ano. O País tem no máximo 300 veículos de transporte urbano movidos a eletricidade, dos quais 200 são trólebus produzidos há vários anos pela Eletra, de São Bernardo do Campo (SP). Esse tipo de veículo depende de rede de energia – que é transferida ao veículo por duas hastes instaladas no teto.

A Eletra também produz modelos convencionais, mas apenas duas unidades estão rodando em testes, um deles no câmpus da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), abastecido com energia solar. Outro está na frota da empresa Metra Transportes, em São Paulo. A Volkswagen Caminhões e Ônibus também estuda a produção futura de ônibus elétricos. Em 2020, a empresa iniciará a produção comercial de caminhões elétricos em sua fábrica de Resende (RJ).

MME / ASCOM .