

Ministério de Minas e Energia
Assessoria de Comunicação Social – ASCOM

**Destaque: Matérias que citam o ministro Wellington Moreira Franco
ou o MME:**

O Globo

[Título: Retrocesso populista](#) 4

[Título: Nova política de preços](#) 6

O Estado de S. Paulo

[Título: Posto que não repassar desconto será multado](#) 73

[Título: Retrocesso populista](#) 78

Valor Econômico

[Título: Entidade diz que repasse total ainda não é possível](#) 109

[Título: Ministério envia hoje projeto de lei para destravar venda da Eletrobrás](#) 116

[Título: Novo prazo eleva indenização de transmissora](#) 122

[Título: Privatizações de Cesp e distribuidoras avançam](#) 123

Sumário

VEÍCULO: O Globo	4
Autor: Rogério Furquim Werneck	4
Título: Retrocesso populista	4
Título: Nova política de preços.....	6
Título: Balanço da greve.....	8
Título: Governo tira do social e ignora lições da crise	9
Título: Nem tudo ao céu, nem à terra.....	10
Título: Tema em discussão :: O futuro da Eletrobrás.....	12
Título: Até governadores aliados criticam reação de Temer à crise	15
Título: Em SP, governador usa greve para se promover	17

Título: O custo do diesel barato	18
Título: Exportadores podem ir à Justiça contra o fim de incentivo ao setor	21
Título: Especialistas criticam corte em gasto social para subsidiar diesel	22
Título: Polícia prende 1º suspeito de locaute na greve	24
Título: Feriado sem fila nos postos e com feiras abastecidas.....	24
Título: Petroleiros suspendem greve antes do previsto	26
Título: Para analistas, é preciso ampliar competição.....	26
Título: EUA sobretaxam importação de aço de UE, Canadá e México	29
VEÍCULO: Folha de S. Paulo	30
Título: Sem acelerar	30
Título: A culpa é do Gilmar?	31
Título: Imposto e risco ambiental travam desmonte de plataforma.....	32
Título: Só, somente só.....	33
Título: Governo tira benefício de exportadores, corta SUS e educação para bancar diesel ..	36
Título: Ministro diz que apoiador da paralisação também deve pagar a conta	38
Título: Empresas podem questionar redução na Justiça	39
Título: BR sofreu ação de grupos radicais em fevereiro e avisou PF sobre riscos	41
Título: Entidade diz que se infiltrou entre caminhoneiros.....	42
Título: Governo usou medidas diferentes contra categorias.....	43
Título: Viajante cancela reserva e frustra destino turístico no feriado.....	45
Título: Governo promete multa de R\$ 9 mi a posto que não baixar preço do diesel.....	47
Título: São Paulo tem clima de ‘que crise?’ após queda de bloqueios em estradas	49
Título: Transportadoras questionam multas da AGU por bloqueios	50
Título: Gás encanado em SP aumenta até 8% para 1,8 milhão de consumidores.....	53
Título: EUA anunciam tarifas de alumínio e aço contra Europa, Canadá e México	54
VEÍCULO: O Estado de S. Paulo	55
Título: Subsídio ao diesel é conta difícil de fechar	55
Título: Engie não conclui proposta por gasoduto de Petrobrás.....	56
Título: Chegou a fatura.....	57
Título: Oficiais da Abin dizem que governo foi alertado	59
Título: Um bom exemplo.....	60
Título: O MP e a greve dos caminhoneiros	61
Título: Os caminhoneiros e a dependência em rede	63
Título: O bloqueio das ideias	65

Título: Para bancar 'bolsa caminhoneiro', governo corta até gastos sociais	67
Título: Pacote traz economia para contas de 2019.....	68
Título: Presente para o próximo presidente	70
Título: Relator da reoneração afirma que vai trabalhar para derrubar vetos	71
Título: Governo anuncia fim de bloqueios nas estradas	72
Título: Posto que não repassar desconto será multado	73
Título: PF prende empresário por suspeita de locaute	74
Título: Ceagesp vai operar hoje com 90% dos produtos que comercializa	75
Título: Distribuição de combustíveis é retomada	75
Título: Greve dos petroleiros perde força e fica restrita a 5% das refinarias da Petrobrás....	76
Título: Parente defende gestão em vídeos	77
Título: Retrocesso populista.....	78
VEÍCULO: Correio Braziliense	80
Título: Empresário preso por complô no Sul.....	80
Título: Planalto vê greve encerrada	84
Título: Paralisação perde fôlego.....	85
Título: Com viés político	86
Título: Pista livre para aviões	87
Título: Corte de gastos para reduzir preço do diesel	88
Título: Filas diminuem e postos preveem normalização	90
Título: BC pressionado	92
Título: Crise longe da solução	95
Título: A paralisação dos caminhoneiros e a energia solar	99
Título: A 1ª greve digital no Brasil	101
Título: O custo da inércia	102
Título: A força horizontal.....	103
Título: A devastação da greve dos caminhoneiros.....	104
Título: A estatal que é uma esfinge.....	106
VEÍCULO: Valor Econômico	107
Título: Para baratear diesel, exportador é onerado e gasto social, cortado	107
Título: Entidade diz que repasse total ainda não é possível	109
Título: Planalto dá greve por encerrada e faz plano para fiscalizar preços nos postos	110
Título: Associações já estudam ir à Justiça para questionar perda de incentivos	112
Título: Custos e incertezas na economia dos extremos	114

Título: Ministério envia hoje projeto de lei para destravar venda da Eletrobrás	116
Título: Após aumento da multa, petroleiros encerram greve	118
Título: PF prende empresário suspeito de locaute no RS	119
Título: Petróleo e minério fecham o mês com restrições na oferta	120
Título: Novo prazo eleva indenização de transmissora	122
Título: Privatizações de Cesp e distribuidoras avançam	123
Título: Enel surpreende ao ofertar R\$ 7,56 bi por Eletropaulo.....	124
Título: Negócio dá liderança em distribuição no Brasil.....	126
Título: Política de preço atrai investidor para refino	127
Título: Greve levou CSN a pedir força maior aos clientes	129
Título: Greve no Brasil deve reforçar alta nos preços da celulose	130
Título: Gás é opção para escapar do preço alto e de greves	132
Título: Greve golpeia cooperativas do Paraná	133

VEÍCULO: O Globo

Seção: Colunas

Autor: Rogério Furquim Werneck

Título: Retrocesso populista

Levará algum tempo até que se possa ter compreensão clara do vertiginoso retrocesso por que passou a condução da política econômica no país, em menos de dez dias, a partir da segunda-feira, 21 de maio. Mas na história completa desse desastre não poderá faltar a constatação de que atores políticos importantes já vinham desfraldando bandeiras populistas desde a semana anterior.

Já no início da tarde da sexta-feira, 18, a Agência Estado reportava que o **ministro de Minas e Energia, Wellington Moreira Franco**, se permitira declarar que era preciso repensar a política de preços de combustíveis. Não foi uma manifestação isolada. Na manhã da segunda-feira, 21, o presidente da Câmara, Rodrigo Maia, cumprindo o que adiantara na véspera pelo Twitter, anunciou,

em conjunto com o presidente do Senado, Eunício Oliveira, a criação de uma comissão geral do Congresso para debater “as sucessivas elevações de preços de combustíveis” (Agência Estado).

No mesmo dia em que os protestos de caminhoneiros começaram a ganhar corpo país afora. Tais fatos deixam mais do que claro que, tendo em vista a estreita ligação de Moreira Franco com o Planalto e a patente insegurança do presidente com o Congresso, a equipe econômica e a Petrobras estavam fadadas a entrar totalmente “vendidas” no jogo pesado que teve lugar na semana passada.

Sem chance de contar com o respaldo do Planalto. Quaisquer que possam ter sido suas intenções, ao se dispor a reabrir a caixa de Pandora da política de preços de combustíveis, o governo logo perdeu controle da situação. Começou a semana acuado e terminou-a rendido. Ainda é cedo para se avaliar com nitidez a real extensão do retrocesso populista em curso.

Mas uma avaliação preliminar já revela uma perda devastadora de credibilidade da mudança do regime fiscal. A reconstrução da Petrobras, fundada na institucionalização de uma política clara, coerente e duradoura de preços de derivados, era um dos pilares da credibilidade dessa mudança.

Tal política estava bem fundamentada na lógica de formação de preços de bens transacionados internacionalmente em uma economia aberta. Na ideia de que preços internos de derivados devem estar alinhados a preços externos. Exatamente como ocorre com outras commodities, como trigo, soja, alumínio ou celulose.

Como derivados podem ser importados ou exportados, esse alinhamento tem a dupla virtude de gerar preços que dão a quem demanda tais produtos noção correta do que sua decisão custa à economia, e de manter o poder de mercado da Petrobras sob controle. Mas os caminhoneiros estão convencidos de que fazem jus a um subsídio.

E o curioso é que querem que o diesel seja subsidiado para que possam amenizar as agruras que agora enfrentam, em decorrência de outro programa de subsídio: o generoso financiamento subsidiado de caminhões promovido pelo BNDES, durante o governo passado, por insistência das montadoras. Combinada à recessão, a expansão excessiva da frota deprimiu fretes.

E muitos caminhoneiros vêm enfrentando dificuldades para pagar os caminhões que adquiriram a prazo. Esse problema de excesso de oferta só será resolvido com a retomada do crescimento da economia. Subsídio não é a solução. E torna a retomada mais difícil.

Nas atuais condições, o mais provável é que a concorrência acirrada entre os caminhoneiros faça com que o subsídio ao diesel acabe em boa parte repassado aos demandantes de serviços de transporte rodoviário, não obstante a absurda tabela de preços mínimos de frete exigida pelos grevistas.

Seja como for, o que agora se vê é um governo fragilizado, impotente diante da chantagem que foi imposta à sociedade, pronto a sacrificar avanços de grande importância na condução da política econômica, para conceder subsídios indefensáveis, em meio ao alarmante quadro fiscal que enfrenta o país.

Subsídios que, só em 2018, deverão montar a cerca de R\$ 14 bilhões. O que ainda não se sabe é que novas pilhagens sofrerão o Tesouro e o país, nos próximos meses, na esteira do sucesso que tiveram os caminhoneiros.

Rogério Furquim Werneck é economista e professor da PUC-Rio

VEÍCULO: O Globo

Seção: Colunas

Autor: Ancelmo Gois

Título: Nova política de preços

O ministro Moreira Franco, das Minas e Energia, instala, hoje, um grupo de trabalho composto, entre outros, pelo diretor-geral da ANP, Décio Oddone. A ideia é encontrar um modelo que impeça que a volatilidade do preço internacional do petróleo chegue ao consumidor.

Em tempo...

A política de estabilização de preços valeria não só para o diesel, mas para gasolina e gás de cozinha também.

Cartas para a Redação

Sabe a nota “Escolha de Sofia”, sobre a demissão em massa de frentistas caso vingue a proposta do Cade de autorizar postos de autosserviço para redução do preço do combustível? O nosso Edmar Bacha discorda. Diz que, seguindo a mesma lógica, deve-se acabar logo com os computadores e voltar às máquinas de escrever: “Vai dar milhões de empregos às datilógrafas!” Um bom debate.

A estrela sobe

Marcelo Bretas, juiz da Lava-Jato no Rio, dará aula magna, segunda, no curso de capacitação dos servidores da Corregedoria da Guarda Municipal do Rio. Depois,

por duas semanas, 52 “alunos” terão aulas de investigação, sindicância e detecção de crimes.

No mais

Democracia é melhor.

Espaço Adriano Pires, consultor

O Brasil não é a Venezuela No Brasil, sempre em anos eleitorais aparece a discussão sobre os preços da gasolina, do diesel e do gás de cozinha. Esse ano não poderia ser diferente. Os candidatos sempre repetem o discurso populista de que os preços desses combustíveis seriam muito caros e que isso seria um absurdo pelo fato de o Brasil ser um grande produtor de petróleo. O que a população precisa saber é que países que usam o preço dos combustíveis para fazer populismo possuem regimes pouco democráticos, e a população não é atendida nas suas necessidades básicas, como segurança pública, saúde e educação. São exemplos a Venezuela e países da África, produtores de petróleo. Ao contrário, países onde os preços dos combustíveis seguem regras de mercado são democracias consolidadas, e a sociedade tem um alto nível de bem-estar. São exemplos a Noruega e os Estados Unidos. Que modelo queremos para o Brasil? Faça a sua escolha.

Trabalho integrado

O Rio foi o primeiro estado, ao menos entre os grandes, a retomar a distribuição de combustível na refinaria. Terça, a Reduc encheu 1.014 caminhões-tanque, mais que o dobro da média diária. Em parte, deve-se ao trabalho integrado do secretário de Segurança, general Richard Nunes, e do governo Pezão.

Ponto Final

A greve é uma ferramenta de pressão dos trabalhadores que existe há mais de três séculos e está perfeitamente prevista em legislações de países democráticos. Mas a liderança deste breve movimento dos petroleiros teria sido mais honesta se tivesse deixado claro que a greve era contra o governo central, como foi, por exemplo, em maio de 1968, na França, com os trabalhadores da antiga Sud-Aviation, fabricante do avião Caravelle. Aliás, Temer é mais fraco hoje do que, na época, era De Gaulle (1890-1970), o então presidente francês. O que soava falso na liderança dos petroleiros era dizer que o movimento era em defesa da Petrobras. Isso não. Se eles tivessem esse amor todo pela empresa, repito, não teriam ficado calados depois que a Lava-Jato tornou público o tamanho do saque nos cofres da estatal. Com todo o respeito.

VEÍCULO: O Globo**Seção: Colunas****Autor: Míriam Leitão****Título: Balanço da greve**

ALVARO GRIBEL (DE SÃO PAULO)

Toda greve tem pelo menos três atores: capital, trabalho e setor público. Na paralisação do transporte de carga, o capital não apareceu. Estava presente, mas escondido atrás do trabalho. O governo exibiu em suas hesitações a enormidade da sua fraqueza. Outros poderes ou bateram cabeça, como o Congresso, ou ficaram em silêncio prolongado. O que se viu foi um assustador vazio de poder.

Houve momentos em que a situação parecia fora de controle. O governo cometeu uma sucessão de erros primários no processo negociador, como o de ceder sem pedir contrapartida, fechar acordos com interlocutores que não representavam exatamente o movimento. Ameaçar prender quem descumpria a lei, para nada fazer no momento seguinte. Com essas ameaças sem consequência esvaía-se o pouco de sua credibilidade. A estrutura do setor é complexa. Há os autônomos, mas muitos deles prestam serviço continuado a um mesmo cliente, portanto têm vínculos com empresas.

Há os que pegam o serviço que aparece. Há milhares de empresas pequenas de dois ou três caminhões que são contratadas das grandes transportadoras, que têm também suas próprias frotas. Se, desde o começo do movimento, as empresas tivessem colocado suas frotas e seus contratados nas estradas, certamente o movimento dos caminhoneiros não teria chegado ao ponto em que chegou. Agora, os empresários dizem que não saíram com seus carros porque não havia segurança, mas o clima de insegurança foi criado com a aquiescência deles. É mais sutil do que o locaute clássico, mas fez o mesmo efeito de fortalecer um protesto que foi estrangulando o país e que causou enormes prejuízos ao setor produtivo.

Na pauta de reivindicações havia assuntos do interesse das empresas, como a não oneração da folha salarial do setor. Quem paga salário é empresário e não autônomo. Por isso, esse pedido, atendido, foi a perfeita impressão digital da presença patronal no protesto. Os manifestantes têm seus direitos, claro, e num país cheio de razões para o mau humor eles mostraram o deles, mas da pior forma. Poderiam ter parado seus caminhões e já provariam sua importância na economia brasileira sobre rodas e movida a diesel, mas eles sequestraram as vias públicas e nestes casos foram muito além do tolerável na democracia.

As Forças Armadas se desdobraram de norte a sul do Brasil tentando fazer fluir as mercadorias, seja nas operações de planejamento ou nas ações táticas. Se alguém confundiu seu papel nesta crise não foram eles. Às vezes que pediram intervenção militar, o general Sérgio Etchegoyen deu a resposta perfeita: “isso é coisa do século passado”. O que é deste século e apareceu no movimento foi a dispersão de lideranças organizadas no mundo digital. Fortalecido pela dependência do país ao transporte rodoviário de carga, o movimento passou a ter inúmeros líderes que organizavam seus grupos através dos aplicativos de mensagem. Um dos ministros com quem conversei nestes dias me disse que o governo não estava preparado para este movimento digital.

Os governos, como se sabe, ainda são analógicos. Por várias razões esta foi a pior das greves do transporte de carga que o país já teve. Houve uma em 1999, à qual o governo Fernando Henrique cedeu no quarto dia, depois de ter subestimado sua força no primeiro dia. Houve duas contra o governo Dilma em momentos de sua fragilidade, em 2013 e 2015. O atual é um governo impopular, nos últimos meses do seu período no Planalto e que demonstrou medo dos grevistas. Uma coisa é o diálogo sobre o qual o ministro Eliseu Padilha tanto falou. Ele é bem-vindo na democracia. Outra coisa é a tibieza que o governo mostrou em vários momentos. Nesse ambiente os grevistas cresceram e aumentaram exigências.

Era previsível que aparecessem infiltrações, radicalizações, oportunismo político e enfrentamento violento no final de um movimento tão intenso quanto esse. O governo também deveria ter se preparado para este momento. Temer no Planalto já é quase passado. Os candidatos apareceram e deram declarações em geral confusas ou superficiais sobre o que estava acontecendo. Esta greve mostrou que o país tem extremas fragilidades. É preciso se preparar para reduzir essa vulnerabilidade.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Colunas

Autor: Bernardo Mello Franco

Título: Governo tira do social e ignora lições da crise

O ministro Eliseu Padilha afirmou que o governo fez “um sacrifício muito grande” para bancar o subsídio ao preço do diesel. Faltou dizer que boa parte deste sacrifício será empurrada aos mais pobres, que vão sofrer com os cortes em programas sociais. A equipe econômica cancelou despesas de mais de R\$ 1,2 bilhão. A tesoura atingirá o orçamento de áreas como saúde, educação, saneamento e habitação popular.

Os cortes estão detalhados em 36 páginas de uma edição extra do “Diário Oficial da União”. Só o Ministério da Saúde vai perder R\$ 160 milhões. Serão afetados os hospitais universitários, o atendimento às populações indígenas e a Rede Cegonha, que acompanha as gestantes. O governo também voltará a tirar dinheiro de vitrines da gestão petista, como o Farmácia Popular e o Mais Médicos.

Os dois programas, que já foram achatados na gestão Michel Temer, vão sofrer novos cortes de R\$ 45 milhões. Na Educação, os alvos da tesoura serão os estudantes pobres que recebem bolsas no ensino superior. Na Integração Nacional, programas de segurança alimentar, de obras contra as secas e de saneamento em comunidades ribeirinhas. Outros cortes parecem atender ao lobby ruralista, que exerce cada vez mais influência no Planalto.

A reforma agrária perderá R\$ 30,7 milhões no Orçamento. As ações de demarcação e proteção de terras indígenas, outros R\$ 625 mil. Até o Criança Feliz, um dos poucos programas sociais lançados na era Temer, sofrerá corte de R\$ 3,9 milhões. A marca foi associada à primeira-dama, mas não reduziu a impopularidade presidencial. O governo decidiu tirar do social para não mexer na política de preços da Petrobras.

Isso significa que a blindagem de Pedro Parente continua intacta, mesmo depois de uma greve provocada por sucessivos aumentos nos combustíveis. Os números do “Diário Oficial” também mostram que o Planalto ignorou outras lições da crise.

Para cobrir o subsídio do diesel, serão cortados mais de R\$ 8 milhões em investimentos no transporte ferroviário e aquaviário. Essas verbas ajudariam a reduzir nossa dependência das rodovias — e o risco de um novo colapso quando os caminhoneiros voltarem a parar.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Colunas

Autor: José Paulo Kupfer

Título: Nem tudo ao céu, nem à terra

Bocas abertas e olhos arregalados foram a contrapartida de abundância no cenário de escassez — de combustíveis, alimentos, serviços e tudo o mais que compõe a vida organizada de uma sociedade — promovido pela greve do setor de transporte de carga rodoviária. O espanto e as surpresas com os acontecimentos que impuseram virtual colapso a inúmeras atividades não se limitaram, contudo, a seus devastadores impactos sobre a rotina das pessoas.

Atitudes, diagnósticos e propostas de solução para a crise aguda também causaram perplexidade. Da mesma forma que, para cada problema complexo existe sempre uma solução simples e equivocada, pode-se concluir que, no caso da paralisação dos caminhões, é possível produzir infinitas explicações aparentemente críveis, mas, em geral, distantes da realidade.

Uma delas é a de que as coisas seriam diferentes se, em lugar das estradas de rodagem, os governos da segunda metade do século passado para cá tivessem optado pela ênfase nas ferrovias. Não há dúvida de que a opção pelo rodoviarismo privou a economia dos ganhos de escala e eficiência do sistema ferroviário, ainda mais quando se está falando de um país de dimensões continentais.

Mas os evidentes ganhos dos trens — também das hidrovias e da cabotagem — não diminuiriam a dependência da carga transportada sobre rodas. São caminhões — não trens ou barcos — que ligam, por exemplo, a produção integrada de leite e frango e se encarregam de chegar aos postos de combustíveis, supermercados, hospitais e farmácias.

Como ocorre nos países com amplas malhas ferroviárias da Europa, além dos Estados Unidos e do Japão, o desabastecimento é inevitável quando eles param. Outra explicação simples e bastante difundida das razões para a crise dos caminhoneiros remete ao estímulo pretensamente excessivo, com crédito barato e farto, no governo Dilma, à compra de caminhões.

O “excesso” de veículos de carga teria contribuído para derrubar o preço dos fretes e corroer a margem dos transportadores. Difícil entender como é possível culpar uma política que promove redução nos preços de um importante componente dos custos de produção. Ainda mais quando se fazia necessário renovar uma frota na qual um em cada cinco veículos circulava com mais de 20 anos de idade.

Melhor diagnóstico fez o ex-ministro do Planejamento Dyogo Oliveira, agora presidente do BNDES: “Não há caminhões demais, mas crescimento de menos”, resumiu ele. Mas, se o baixo crescimento está no centro da crise do transporte rodoviário de carga, a raiz do problema pode ser localizada na política de preços adotada no segundo semestre do ano passado pela Petrobras.

Não por coincidência, foi ela o estopim da paralisação e de um infindável Fla X Flu de palpites a respeito do seu acerto ou equívoco. Aqui, novamente, é grande o risco de encontrar respostas simples e erradas para um problema complexo. Não há incompatibilidade entre a preservação das margens da Petrobras e uma política de preços que leve em conta o fato de que os operadores de carga

rodoviária trabalham com contratos de prazo fixo, não podendo ficar expostos a variações frequentes dos preços de seu insumo básico.

Por isso mesmo, à luz da experiência internacional, do caráter estratégico do setor de petróleo e ainda mais da posição híbrida da Petrobras — é empresa estatal, detentora de monopólio em partes da cadeia de produção, mas com acionistas privados e competidora em diversos mercados —, é lícito dizer que a política de preços adotada, embrulhada em alta dose de insensibilidade política, não tinha como ficar de pé. Basta trocar petróleo por taxa de câmbio e caminhoneiros por exportadores/importadores para entender o ponto.

Quando a volatilidade aumenta no mercado cambial, o Banco Central atua com diversos instrumentos para suavizar a gangorra da taxa de câmbio. Em analogia, o próprio mercado financeiro poderia criar um instrumento de hedge — algo como um “swap combustível” — que possa ser contratado por transportadores. No Chile, o cobre é taxado para formar fundos de estabilização e na Noruega os royalties do petróleo mitigam as variações de preços.

Nos Estados Unidos, desde 1973, quando eclodiu a primeira crise do petróleo, transportadores e clientes negociam sobretaxas flexíveis em seus contratos para harmonizar altas e baixas nos preços dos combustíveis. Aqui, onde o costume é brigar por tudo ao céu ou tudo à terra, faltaram filtros e amortecedores, sob a forma de fundos específicos, para conectar e compatibilizar as partes.

José Paulo Kupfer é jornalista

VEÍCULO: O Globo

Seção: Editorial

Autor:

Título: Tema em discussão :: O futuro da Eletrobrás

Nossa opinião

Sem sustentação

A virtual impossibilidade de o controle da Eletrobrás vir a ser vendido em Bolsa no governo Temer, como previsto, será uma vitória comemorada pelas forças políticas contrárias à privatização. É grande a resistência do fisiologismo pluripartidário no Congresso à perda do controle do sistema Eletrobrás, uma fonte inesgotável de negociatas envolvendo políticos e de emprego para apaniguados.

Tucanos e petistas, neste aspecto, ficam lado a lado na defesa da estatal. Mas isso não resolve o problema de uma empresa em decadência, incapaz de arcar com os pesados investimentos exigidos pelo setor elétrico. Se não for feita a privatização, mais uma vez, a população pagará um preço na forma de apagões e desemprego, a ser causado pela insegurança energética.

Um golpe certo na empresa foi desferido, por ironia, pela estatizante Dilma Rousseff, que, inspirada no dirigismo intervencionista, baixou a medida provisória 579, em 2012, para, de forma populista, cortar em 20% a tarifa de energia e, com isso, turbinar a campanha à reeleição de 2014. A nova política não deu certo e, segundo o atual presidente da empresa, Wilson Ferreira Junior, em artigo no GLOBO, as receitas da estatal caíram, e seus custos subiram 65%.

Também como subproduto do intervencionismo do governo Dilma, a estatal foi forçada a entrar de sócia minoritária em projetos de grandes hidrelétricas. E assim, segundo Ferreira Junior, entre 2011 e 2016 a estatal arcou com um prejuízo de R\$ 31 bilhões.

Um sério problema é que o Plano Decenal 2026, da Empresa de Pesquisa Energética (EPE), projeta um consumo que requer da empresa investimentos anuais de R\$ 14 bilhões, para ela apenas manter sua participação de 49% no mercado, e contribuir para que o país atenda à expansão da demanda.

Deste investimento, a União terá de contribuir com R\$ 8,4 bilhões anuais. Sem a estatal se capitalizar no mercado, diluindo a participação da União de 60% para 40% a 50%, não há como ela executar os investimentos, porque o Tesouro continua a acumular elevados déficits na faixa de R\$ 150 bilhões. A ideologia estatista, portanto, não tem sustentação nos números da vida real.

Uma carga muito pesada que a empresa carrega são distribuidoras regionais, especialmente usadas pelo fisiologismo político. O plano de privatização do controle da Eletrobrás prevê a venda dessas empresas, cujos prejuízos são insustentáveis. É claro que parte importante da resistência política à operação vem dos grupos que usam as companhias para fins nada republicanos.

A ideia é vender as empresas de Acre, Rondônia, Amazonas, Roraima, Alagoas e Piauí. Menos pela receita da privatização e mais para livrar a Eletrobrás da sangria financeira. Mesmo que a estatal tenha de gastar R\$ 16 bilhões para se desfazer delas e assumir dívidas de R\$ 8 bilhões. As cifras indicam o tamanho dos prejuízos da Eletrobrás se continuar estatal e com as distribuidoras.

Outra opinião

Defesa da soberania

PAULÃO

Em determinado período histórico, é natural que muitas coisas se alterem: sentimentos, posições ideológicas e a forma como uma sociedade pensa o mundo. No entanto, há algo que nunca se altera: a cartilha neoliberal para desmonte do patrimônio do povo brasileiro segue sempre o mesmo roteiro.

O primeiro passo, no caso da Eletrobrás, parte do próprio governo federal, que a demoniza em discursos e dados maquiados, com ajuda de alguns setores da imprensa, chamando-a de perdulária, ineficiente e prejudicial aos interesses da população.

Para fortalecer essa posição, sempre surge um “especialista” no assunto, geralmente ligado a um grupo que se beneficiaria muito com a privatização, afirmando que apenas a iniciativa privada conseguiria gerir bem a empresa. Essa é a narrativa que o governo tenta impor ao colocar na ordem do dia a MP 814/2017, que altera o marco regulatório do setor elétrico e abre caminho para privatização da Eletrobrás.

Principal empresa de geração e transmissão de energia do país, a Eletrobrás, a partir da orientação dos governos Lula e Dilma, contribuiu decisivamente para impedir o racionamento de energia no país, mesmo diante da maior crise hídrica de nossa história.

A privatização pretendida, na verdade, é uma transferência dos recursos energéticos nacionais para o chamado mercado. Segundo informações na imprensa, a privatização renderia R\$ 30 bilhões aos cofres públicos, quando estudos de especialistas do setor apontam que o valor médio é de pelo menos R\$ 370 bilhões. Trata-se de uma verdadeira negociata armada por Temer.

É preciso frisar o papel fundamental das distribuidoras da Eletrobrás na manutenção do sistema. São milhares de trabalhadores que dedicaram suas vidas à gestão do sistema elétrico no país e responsáveis por assegurar o direito à energia de populações nos rincões mais distantes dos centros urbanos.

Com a privatização, a insegurança jurídica do funcionamento das distribuidoras e a garantia de atendimento de regiões menos lucrativas aos olhos da capital podem prejudicar os mais pobres e os que vivem em áreas menos desenvolvidas.

Além dos prejuízos aos cofres públicos, com eventual venda de patrimônio nacional a estrangeiros por preços irrisórios, há um elemento social imprescindível: a compreensão da política energética como um elemento de

soberania nacional e um instrumento de desenvolvimento, como foi o caso do Programa Luz para Todos, possível de execução apenas por uma empresa estatal, atendendo a setores mais pobres de zonas rurais distantes sem se deter exclusivamente pela lógica do lucro.

Não se trata de uma luta apenas dos eletricitários. É importante que toda a sociedade esteja consciente e engajada em defesa da importância estratégica da Eletrobrás para o país: energia é questão de soberania nacional em vários países, como nos EUA. Além disso, privatizar a estatal significará aumentos periódicos e abusivos na conta de luz sem contrapartidas na evolução do serviço. Este filme os brasileiros já conhecem.

Paulão é deputado federal (PT-AL)

VEÍCULO: O Globo

Seção: O País

Autor: Jeferson Ribeiro

Título: Até governadores aliados criticam reação de Temer à crise

Entre os do MDB, só Pezão, que não pode se reeleger, aprovou postura

O enfraquecimento político do governo de Michel Temer nas duas semanas da crise detonada pela greve dos caminhoneiros fez o presidente perder defensores até mesmo onde é mais raro ver críticas à gestão federal: entre governadores de partidos aliados, que, além da ligação política, dependem de recursos federais para as próprias administrações.

A quatro meses de uma eleição em que a impopularidade de Temer não deverá ser boa companhia no palanque, mesmo governadores do MDB, como Paulo Hartung, do Espírito Santo, reclamam da atuação da gestão federal na crise. O partido do presidente tem atualmente cinco governadores. De todos eles, o único a sair em defesa da atuação de Temer durante a crise foi Luiz Fernando Pezão, do Rio, justamente o único que não será candidato em outubro.

Os outros quatro criticaram de forma direta ou parcial a reação federal à greve — o único a não ter respondido aos questionamentos do GLOBO, o governador de Alagoas, Renan Filho, tem adotado postura oposicionista em relação a Temer, em alinhamento com seu pai, o senador Renan Calheiros.

Além do MDB, há dois partidos da base aliada que possuem governadores e não têm nomes já lançados à disputa presidencial: o PP, que governa o Paraná e Roraima, e o PSD, que administra Rio Grande do Norte e Sergipe. Em geral, os governadores aliados do governo evitaram se opor de imediato à ação dos

caminhoneiros, mas passaram a defender o término da paralisação nos últimos dias.

— Não tivemos nenhuma ajuda do governo federal. Temos um governo central fragilizado e temos um surto de populismo no nosso país. Essa combinação é perigosa. E a gente precisa fazer o exercício de liderança responsável do tempo que estamos vivendo — avalia Hartung, que ainda não definiu se tentará a reeleição. — Acho que foram três movimentos em um.

O dos caminhoneiros autônomo, o das empresas transportadoras e o político, que não foram percebidos junto porque há brutal fragilidade do governo federal. Não saber o que estava envolvido pela área de inteligência mostra o desgoverno. Também correligionário de Temer no MDB, o governador de Santa Catarina, Eduardo Pinho Moreira, defendeu a “legitimidade” da greve e atacou a política de preços de combustíveis do governo federal.

— Desde o início, reconhecemos como legítima a manifestação do movimento, diante de uma política equivocada de preços dos combustíveis. O governo federal demorou a perceber a gravidade. Agora, a partir do momento em que a reivindicação foi atendida, a greve deveria ter sido paralisada já há um tempo — opina Pinho Moreira. — Os estados não podem pagar a conta de uma política equivocada do valor dos combustíveis. A solução financeira deve vir do governo federal.

Todos precisam fazer a sua parte. Enfrentando um desgaste de níveis semelhantes ao do governo Temer, o governador do Rio, Luiz Fernando Pezão, foi o único do MDB a sair em defesa da administração federal, que, na sua visão, “fez o que era necessário e possível fazer”. Ainda que liderasse um governo popular, Pezão já foi reeleito em 2014, e não poderia mais concorrer novamente ao cargo.

Entre os que mantêm pretensões eleitorais em outubro, é mais raro encontrar a defesa da gestão e Temer. No MDB, além de Renan Filho, completa o time de governadores José Ivo Sartori, do Rio Grande do Sul. Ele repetiu a tônica de políticos pré-candidatos, a maioria se equilibrando entre reconhecer como “legítima” a greve e criticando a continuidade do movimento que tem afetado o funcionamento do país.

“O movimento dos caminhoneiros iniciou sua manifestação de forma correta, tanto é assim que a maioria da população estava a favor. Agora, já passou de todo os limites”, declarou, na última quinta-feira. A governadora do Paraná, Cida Borghetti (PP), tem avaliação parecida com a de Pezão. Ex-vice- governador de Beto Richa (PSDB), que deixou o cargo para se candidatar a senador, ela

defende que o governo Temer atendeu, “na medida do possível às solicitações do movimento”.

O Paraná é um dos estados em que a produção agrícola tem grande importância no PIB, e Borghetti também deve tentar a reeleição. O GLOBO não conseguiu contato com a outra governadora do PP, Suely Campos, de Roraima. Ele também deve se candidatar à reeleição, e teve a relação com o governo Temer abalada nos últimos meses por causa da imigração de venezuelanos até a capital do estado, Boa Vista.

Suely chegou a cobrar do governo federal o fechamento da fronteira com a Venezuela, levando o caso até o Supremo Tribunal Federal (STF), o que irritou o Palácio do Planalto, que viu motivação eleitoral para a atitude. Os governadores do PSD, Robinson Faria e Belivaldo Chagas, não responderam.

VEÍCULO: O Globo

Seção: O País

Autor: Sérgio Roxo

Título: Em SP, governador usa greve para se promover

Vídeo diz que crise foi resolvida por Márcio França

-SÃO PAULO- Candidato à reeleição, o governador de São Paulo, Márcio França (PSB), tenta colher louros de sua atuação nas negociações com caminhheiros para colocar fim à paralisação que atingiu o país nas últimas duas semanas. Ontem, França divulgou nas redes sociais um vídeo em que diz ter “encontrado uma saída” para a crise.

Pesquisa do Ibope divulgada na segunda-feira mostrou que o atual governador é desconhecido por 58% da população. Ele tem apenas 3% das intenções de voto, segundo o Ibope, e está em terceiro lugar na disputa eleitoral, empatado tecnicamente com o petista Luiz Marinho, que tem 4% na pesquisa.

No vídeo postado por França, são mostradas cenas de caos provocadas pela paralisação. Um narrador diz que “as pessoas ficaram desesperadas, confusas, sem esperanças e até a violência era esperada”.

A classe política também é criticada: “Os políticos que adoram falar preferiram o silêncio, se omitiram. Nessa hora é que a gente sabe quem tem tamanho para liderar o estado mais importante do Brasil”, diz o narrador. São exibidas imagens do governador paulista reunido com caminhoneiros e dando entrevistas a jornalistas ao longo da crise dos últimos dias.

“Foi aí que surgiu uma voz que permitiu o entendimento, que promoveu o diálogo e que encontrou uma saída: Márcio França, governador de São Paulo”, finaliza a peça. Desde sábado, o governador realizou uma série de reuniões com caminhoneiros no Palácio Bandeirantes.

No domingo, França tinha a expectativa de anunciar o fim da paralisação após um outro encontro que teria a participação do ministro Carlos Marun (Secretaria de Governo). No final, Marun ficou em Brasília e coube a França anunciar aos caminhoneiros que o governo federal não estava disposto a congelar o preço do diesel por 60 dias, como pedia a categoria.

Horas depois, o próprio presidente Michel Temer anunciou, em pronunciamento, o congelamento por 60 dias. Aliados do governador paulista avaliam que Temer não quis dar protagonismo político a França no episódio. Em sabatina do SBT, portal UOL e “Folha de S. Paulo”, na quarta-feira, França criticou a atuação do governo federal na crise dos caminhoneiros.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor: Gabriela Valente, Patrik Camporez, Eduardo Bresciani, Letícia Fernandes E Bruno Góes

Título: O custo do diesel barato

Governo corta em áreas sociais para bancar impacto de R\$ 9,6 bi do acordo com caminhoneiros

BRASÍLIA - Para compensar a redução de R\$ 0,46 no preço do litro do diesel, promessa feita aos caminhoneiros para acabar com a paralisação da categoria que terá um impacto de R\$ 9,6 bilhões nas contas públicas, o governo fez cortes orçamentários em praticamente todas as áreas do governo, incluindo saúde e educação. O ministro da Casa Civil, Eliseu Padilha, afirmou que postos que não repassarem a redução do preço do diesel nas refinarias para as bombas poderão ser punidos com multas de até R\$ 9,4 milhões. Entre os maiores cortes no Orçamento estão programas de interesse dos próprios caminhoneiros. O Ministério dos Transportes sofreu o maior corte: quase R\$ 1,5 bilhão, dos quais R\$ 371 milhões eram destinados a 40 obras em rodovias. Na lista está ainda o corte de R\$ 1,5 milhão para o “policiamento ostensivo nas rodovias e estradas federais”. A verba, que seria usada pela Polícia Rodoviária Federal, serviria, entre outros propósitos, para operações de fiscalização do transporte de cargas e aumento do policiamento em feriados. Procurada pelo GLOBO, a PRF disse que a decisão é recente e que ainda vai estudar como irá remanejar os recursos para garantir o policiamento nas estradas.

PERDA ATÉ NO SISTEMA DE TRANSPLANTES

Haverá ainda redução de verba em programas sociais como políticas para juventude, violência contra mulheres, políticas sobre drogas e fortalecimento do SUS. A saúde perderá quase R\$ 180 milhões. Além de sofrer com cortes no programa de transplantes, no valor de R\$ 1,3 milhão, o Ministério da Saúde vai ter de retirar R\$ 34 milhões do programa Mais Médicos, outros R\$ 11,8 milhões do programa de gratuidade da Farmácia Popular e R\$ 38,9 milhões do que seria destinado à manutenção de unidades de saúde. Só na área de educação, os cortes somam R\$ 205,1 milhões. O montante estava previsto para garantias do Fundo de Financiamento Estudantil (Fies) e pagar bolsas no Programa de Estímulo à Reestruturação e ao Fortalecimento das Instituições de Ensino Superior (Proies). O Ministério do Desenvolvimento Social perdeu R\$ 42,3 milhões, sendo quase R\$ 10 milhões destinados a programas de assistência social. Foram canceladas capitalizações de empresas estatais e usados quase R\$ 2,5 bilhões da reserva de contingência. No Ministério do Meio Ambiente, chama a atenção a retirada de R\$ 1,1 milhão da fiscalização ambiental e de R\$ 2,9 milhões do que seria aplicado em unidades de conservação.

O governo também retirou R\$ 4,1 milhões para o combate ao tráfico de drogas e proteção de bens da União. Na rubrica, ainda estava incluído o combate ao tráfico de seres humanos, à exploração sexual infanto-juvenil e à pedofilia. A fiscalização de trabalho escravo e trabalho infantil também perdeu recursos. A equipe econômica justificou os cortes com a necessidade de manter o cumprimento da meta fiscal de déficit de até R\$ 159 bilhões em 2018. Já o ministro do Gabinete de Segurança Institucional (GSI), Sergio Etchegoyen, afirmou ontem que a população que apoiou a paralisação dos caminhoneiros tem “cota de responsabilidade” no financiamento das soluções da crise. O ministro disse esperar um retorno positivo para a população “os benefícios que os caminhoneiros ganham nesse movimento” com recálculo do custo dos fretes. — Obviamente quem apoiava a greve e apoiava as soluções teria a sua cota de responsabilidade, com participação no financiamento disso. No fim somos nós, contribuintes, e isso inclui os caminhoneiros — disse o ministro, em entrevista no Planalto.

— Tivemos um apoio de 90%, em determinado momento, da população à manifestação. É inevitável o reflexo do ponto de vista do consumidor, do contribuinte. Isso é inevitável. O governo não foi além do que era sua responsabilidade. Foram 96 páginas de medidas publicadas numa edição extra no Diário Oficial: dois decretos, uma medida provisória e a sanção do projeto de lei que cortou a desoneração sobre a folha de pagamento de 39 setores, aprovado pelo Congresso. O texto previa que 28 setores seriam reonerados a partir deste ano. Outros 28, a partir de 2021. Mas o presidente Michel Temer vetou o benefício para 11 segmentos e, com isso, ao todo serão 39 setores

reonerados já. Outros 17 terão o alívio sobre a folha de pagamentos até o fim de 2020, entre eles empresas de tecnologia da informação, comunicação e call center, por exemplo. A desoneração é uma das quatro medidas tributárias adotada pelo governo para aumentar a arrecadação. A equipe econômica também extinguiu um programa especial feito para o setor químico, quase zerou o Reintegra — um programa de incentivo a empresas exportadoras — e ainda reduziu o crédito que empresas de refrigerantes tinham quando compravam xarope para fabricar o produto.

Segundo o secretário da Receita, Jorge Rachid, técnicos constaram que, geralmente, as indústrias compram o insumo na Zona Franca de Manaus, que tem isenção tributária, mas se beneficiavam de crédito por imposto não pago mesmo assim. Além das medidas tributárias, a equipe econômica também apresentou o mecanismo que vai garantir a subvenção de R\$ 0,30 por litro de diesel nas refinarias. Até 7 de junho, a Petrobras mantém o preço congelado e já banca sozinha uma queda de R\$ 0,23. Nesse período, o governo pagará outros R\$ 0,07 às distribuidoras. A partir da segunda semana do mês que vem, o Tesouro assume o valor integral. Um novo decreto deve ser editado na semana que vem para garantir que esse benefício seja estendido até o fim do ano. Cada empresa que aderir ao programa terá uma conta. A Agência Nacional do Petróleo (ANP) fixará um preço de referência para o diesel e o governo calculará diariamente o valor a ser repassado para cada uma delas no fim do mês. Ele leva em consideração o câmbio e o preço internacional do petróleo.

MULTA DE ATÉ R\$ 9,4 MILHÕES PARA POSTOS

Segundo o secretário da Receita Federal, Jorge Rachid, o diesel já deve sair das refinarias a partir de hoje com valor reduzido. O ministro da Casa Civil, Eliseu Padilha, anunciou uma série de punições aos postos de combustíveis que não repassarem o desconto ao consumidor, entre elas multa de até R\$ 9,4 milhões. Padilha disse que a Secretaria Nacional do Consumidor, vinculada ao Ministério da Justiça, estabeleceu sanções que serão definidas hoje em portaria. Além da multa, serão previstas punições como suspensão temporária das atividades, cassação da licença do estabelecimento e até a interdição do estabelecimento comercial. Para garantir que o alívio chegue logo ao consumidor, o ministro anunciou ainda que as distribuidoras e a Fecomcombustíveis (Federação Nacional do Comércio de Combustíveis e Lubrificantes) vão assinar, na manhã de hoje, um termo de cooperação com o governo.

— Esse acordo de cooperação técnica obriga que chegue no consumidor esse desconto. Temos certeza que o caminhoneiro vai receber os R\$ 0,46 de desconto — afirmou Padilha. A Polícia Rodoviária Federal (PRF) informou ontem que não havia mais nenhum ponto de aglomeração de pessoas e veículos em áreas próximas às rodovias federais do país. Na avaliação do governo, o país

volta à normalidade, mas com o abastecimento sendo restabelecido aos poucos. Em visita a uma igreja evangélica em Brasília, o presidente Michel Temer aproveitou para comemorar o fim da greve: — Com a graça de Deus, estamos encerrando a greve dos caminhoneiros. Pelo diálogo, que é o que eu prego — afirmou. — Eu não uso a força e nem a autoridade. A força, jamais.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor: Ramona Ordoñez e Nelson Lima Neto

Título: Exportadores podem ir à Justiça contra o fim de incentivo ao setor

Associação vê quebra de contrato na redução do Reintegra

Os exportadores poderão recorrer à Justiça contra a decisão do governo federal anunciada ontem de acabar com o Reintegra, um regime especial tributário de apoio às exportações, como parte das medidas para redução do preço do diesel. Para a Associação Brasileira da Indústria Química (Abiquim), as medidas são um retrocesso e podem comprometer o fortalecimento da indústria nacional. O presidente da Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB), José Augusto de Castro, disse que a retirada do incentivo é um retrocesso do Brasil no comércio mundial e representa uma quebra de contrato e, por isso, a possibilidade da judicialização. O executivo destacou ainda que, dependendo do setor, o custo das empresas exportadoras subirá entre 2% e 8% com o fim Reintegra aliado à reoneração da folha.

— O exportador assina um contrato com base em uma regra do jogo que é mudada no decorrer da partida. Então isso gera uma insegurança jurídica — destacou Castro. Para o executivo, o Brasil vai se fechar mais comercialmente para o mundo e se tornar um mero exportador de commodities. — Ou seja, os empregos qualificados são gerados no exterior, e aqui no Brasil são gerados menos empregos e menos qualificados — completou. Ele ressaltou que a medida chega no pior momento, quando o Brasil está negociando, via Mercosul, um acordo com a União Europeia. Pelo Reintegra, quando a empresa exporta ela solicita à Receita Federal, a cada quadrimestre, o Reintegra, ou seja, o pagamento de 2% sobre o valor dos produtos manufaturados. Só que mesmo esse valor de 2%, segundo os exportadores, a Receita tem atrasado esse repasse. Na visão do presidente da Abiquim, Marcos Antônio de Marchi, a equipe econômica caminha na contramão da intenção de fortalecer a indústria nacional:

— É uma decisão muito ruim. O que mais prejudica é a revisão do Reiq (Regime Especial da Indústria Química). O tema foi objeto de ampla discussão no

Congresso como forma de diminuir o custo que temos da porta para fora da fábrica. Como forma de aumentar a nossa competitividade. Segundo ele, uma reunião de emergência será realizada hoje para analisar as consequências causadas pela decisão do governo federal. De imediato, a ideia é tentar demover o governo de retirar a compensação tributária do setor.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor: Cássia Almeida, Nelson Lima Neto e Rennan Setti

Título: Especialistas criticam corte em gasto social para subsidiar diesel

Medidas podem afetar universitários carentes e fragilizar o SUS

O anúncio de cortes no Orçamento, basicamente em áreas sociais, pelo governo para compensar o subsídio dado ao diesel — parte do acordo para terminar a greve dos caminhoneiros — foi criticado por especialistas. Eles apontam risco de concentração de renda, de mais pressão por subsídios em outras áreas e mais dificuldade para avançar na educação e na saúde. Para o economista da PUC-SP Antonio Corrêa de Lacerda, as medidas representam transferência de renda: — É um verdadeiro tiro no pé. Sabemos que o cobertor é curto, mas, ao cortar gastos sociais para subsidiar o diesel, o governo está fazendo uma transferência de renda dos mais pobres para os mais ricos. O governo está favorecendo os acionistas da Petrobras e os donos de transportadoras enquanto prejudica o cidadão que utiliza serviços públicos.

RISCO DE 'RETROCESSO SOCIAL'

Políticas públicas de juventude, de combate à violência contra a mulher, contra o trabalho escravo, de enfrentamento às drogas foram algumas das iniciativas prejudicadas pelo corte de verbas. Na opinião do economista Manuel Thedim, diretor executivo do Instituto de Estudos do Trabalho e Sociedade (Iets), os cortes vão provocar um retrocesso social. — Eu acho que, na verdade, é um passo para trás. Beneficia o caminhoneiro e tira dinheiro de projetos sociais, dos mais pobres. Não estou dizendo que os caminhoneiros são ricos, mas não estão no grupo dos mais necessitados — afirmou Thedim. Sergei Soares, ex-presidente do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), achou correto o fim de subsídios para o setor exportador e a indústria química:

— Essas medidas foram boas. Há bolsa empresário de 50 mil jeitos diferentes. O que eu vejo é um estado completamente capturado pelos interesses empresariais há 60 anos. No regime que a gente tem, há sempre um subsídio, um crédito, um monopólio, uma proteção, dependendo de quanto você tem para contratar um lobista. Sobre os gastos sociais, ele vê um impacto pequeno.

O temor é que o Bolsa Família não sofra reajuste: — Os benefícios atrelados ao salário mínimo, como aposentadoria, pensões e o Benefício de Prestação Continuada (BPC) não podem sofrer cortes. Mas o Bolsa Família, sim. Nesse momento de crise no mercado de trabalho, é impensável. Thedim teme que outros setores também pressionem por subsídios:

— Beneficiar um setor específico gerando prejuízo aos demais setores é péssimo. Quando você abre mão para quem te pressiona, desequilibra o sistema. Abre a caixa de Pandora para outras pressões acontecerem. Para Lacerda, a reação ao movimento dos caminhoneiros mostrou um governo sem rumo: — A opção adotada foi uma das piores possíveis. Uma reforma tributária mais ampla seria o ideal. O governo mostrou que está sem rumo, cedendo em tudo. A dúvida que fica é: será que ele vai fazer isso daqui para frente sempre que sofrer pressão? Demonstrou uma crise de governabilidade. Professor do Departamento de Medicina Preventiva da USP, Mario Scheffer avalia que os recursos para saúde já estão congelados na prática, com a lei do teto de gastos,. Para ele, o corte nessas rubricas afeta gastos com a estrutura do setor:

— Num cenário de orçamento congelado, com ajuste fiscal, esse corte vai direto nos investimentos no SUS (Sistema Único de Saúde), em estrutura, com pesquisa, com manutenção de equipamentos. Está nesse item a força nacional de saúde, importantíssima para conter epidemias e desastres quando se esgota a capacidade de estados e municípios. O recurso mal vai dar para o custeio. É muito grave. Trocou o desabastecimento pelo encolhimento no sistema de saúde, pela desassistência. Num cenário de retração de recursos do SUS, de congelamento, qualquer corte vai ser prejudicial.

SEM BOLSAS DE APOIO

Os cortes também atingiram bolsas para estudantes universitários. Daniel Cara, coordenador geral da Campanha Nacional pelo Direito à Educação, lembra que não é a primeira vez que a educação sofre para resolver uma questão emergencial. Foi assim no ano passado, com a crise dos passaportes, quando se parou de emitir o documento. — O fim das bolsas tem efeito gravíssimo. Ao fazer isso, o governo não compreende a importância da assistência estudantil para garantir a qualidade da educação superior. Para democratizar o acesso ao ensino superior, não basta garantir a matrícula, tem de apoiar a permanência e conclusão de milhares de universitários. O problema é a falta de transparência da política de preços da Petrobras — disse Cara

VEÍCULO: O Globo**Seção: Economia****Autor: Bruno Goes e Aline Ribeiro****Título: Polícia prende 1º suspeito de locaute na greve**

Empresário teria mandado caminhoneiros pararem transporte

BRASÍLIA E SÃO PAULO - A Polícia Federal prendeu ontem o primeiro empresário suspeito de locaute durante a greve dos caminhoneiros. No Rio Grande do Sul, na Operação Unlocked, Vinicius Pellenz teve a prisão temporária decretada por cinco dias. Ele é dirigente da Irapuru Transportes, cuja sede fica em Caxias do Sul. Procurado, o advogado do empresário, Lúcio de Constantino, disse que seu cliente “não cometeu nenhum crime”. Na tarde de ontem, o jornal “Zero Hora” publicou um áudio em que a fala de Pellenz é reproduzida. Em tom ameaçador, o homem manda recado a outro para interromper o transporte em meio à greve: — Os guris já estão ligados. Tem uns caras escondidos nos morros das batatas ali pra cima. Agora, ninguém vai mais subir e ninguém vai descer. Para os caminhão (sic).

Segundo a “Zero Hora”, o áudio será incluído no inquérito que investiga Pellenz. Ao GLOBO, Constantino disse que a gravação “só confirma a inocência” de seu cliente. Foram cumpridos três mandados de busca e apreensão na sede da empresa, em Caxias do Sul, e em postos de combustíveis e imóveis de Vale Real. Em nota, a Irapuru Transportes disse que não teve “envolvimento neste movimento” e que seu presidente e administrador se encontra em viagem à Ásia desde a última semana. Segundo a investigação, Pellenz também teria obrigado motoristas a abandonar os caminhões em postos de gasolina.

CAMINHONEIRO É PRESO

A Polícia Civil e a Polícia Rodoviária Federal prenderam na noite de quarta-feira um caminhoneiro acusado de ameaçar de morte outros dois colegas durante paralisação na cidade de Ponta Porã, em Mato Grosso do Sul. Segundo a polícia, Vanderlei de Almeida, perseguiu e agrediu um dos homens na tentativa de impedi-lo a abandonar a greve. Também atirou um objeto ainda desconhecido contra o para-brisa do caminhão. Ele liderava um grupo de 15 manifestantes que resistiam num trecho da BR-463, na divisa do Brasil com o Paraguai.

VEÍCULO: O Globo**Seção: Economia****Autor: Letycia Cardoso, Marcela Sorosini e Manoel Ventura****Título: Feriado sem fila nos postos e com feiras abastecidas**

Rodovias foram completamente liberadas. Alimentos voltam às gôndolas, com preços ainda altos

RIO E BRASÍLIA - Após 10 dias de bloqueios e protestos em rodovias de todo o país, os brasileiros puderam ontem, finalmente, desfrutar de um feriado sem fila nos postos de gasolina, com supermercados e feiras mais bem abastecidos e transportes públicos funcionando normalmente. A Polícia Rodoviária Federal (PRF) informou que, às 12h12m de ontem, não havia mais nenhum ponto de aglomeração de veículos ou pessoas em áreas próximas às rodovias federais, e o fluxo de veículos era normal. Segundo a Agência Nacional do Petróleo, cerca de 70% do abastecimento de combustíveis do país voltou a normal. Nas feiras e supermercados do Rio, já era possível encontrar ontem ovos, batatas e verduras, mas muitos ainda com preços salgados. Muitos cariocas aproveitaram o feriado para ir ao Cadeg, em Benfica, para abastecer os estoques de casa e almoçar com a família. Os boxes do Cadeg, que ficaram vazios no fim de semana passado, auge da greve dos caminhoneiros, começam a voltar à normalidade. Os comerciantes que costumam fechar nos feriados abriram as portas para tentar recuperar o prejuízo. O mesmo aconteceu com vários supermercados, que estenderam o horário de funcionamento ontem.

CARTELA DE OVOS A R\$ 15

O professor Claudio Francioni comprou, no Cadeg, beterraba, berinjela e limão pelo preço usual, mas ainda não encontrou banana madura. A administradora Luciana Vianna desistiu de comprar ovos: a cartela com 20 unidades estava custando R\$ 15. Antes da greve, conta, ela comprava 30 ovos por R\$ 8 ou R\$ 10: — No vou comprar porque acho que a gente não tem que ser conivente com os altos preços. A aposentada Marise Mercuri teve mais sorte e encontrou algumas ofertas, como salsa, espinafre e couve a R\$ 1. O diretor financeiro do Cadeg, Jorge Coelho, acredita que, na próxima segunda-feira, os preços de todos os itens já devem voltar ao normal. Quem foi à praia, também pôde encontrar água de coco em alguns quiosques, a R\$ 6 ou R\$ 8. Nos postos de combustíveis, o abastecimento estava normalizado em 90% da rede do Rio, segundo o Sindcomb, sindicato que representa o setor. No Brasil, a situação só não estava completamente regularizada no Rio Grande do Sul e em Santa Catarina, disse a ANP. A agência, porém, previu que tudo seria normalizado até o fim de semana.

PORTO DE SANTOS REABRE

O plano emergencial para restabelecer o fluxo de caminhões para o Porto de Santos envolveu ontem cerca de 1.500 agentes de Forças Armadas, Polícia Federal e Polícia Militar, e a prioridade foi o escoamento da carga de grãos. Nenhuma prisão foi efetuada. Na manhã de ontem, ainda havia 9 pontos de interdições nas estradas, em Santa Catarina (6), Rio Grande do Sul (2) e Ceará

(1). Na quarta-feira, segundo o ministro da Segurança Pública, Raul Jungmann, havia 197 pontos de bloqueio no país. Na segunda-feira, eram 632 obstruções. Mas o ministro do Gabinete de Segurança Institucional (GSI), Sérgio Etchegoyen, afirmou ontem que a operação montada pelo governo só será desmobilizada quando o abastecimento for normalizado: — O governo não se desmobiliza. Ainda não temos o abastecimento de 100%. O governo, porém, tem evitado dar um prazo para a normalização do abastecimento no país. O ministro da Secretaria de Governo, Carlos Marun, disse que o governo não pode “comemorar ainda o fim do movimento”.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor: Ramona Ordoñez

Título: Petroleiros suspendem greve antes do previsto

TST elevou multa para R\$ 2 milhões, caso paralisação continuasse

Prevista para durar 72 horas, a greve dos petroleiros, iniciada na última quarta-feira, terminou ontem, depois que o Tribunal Superior do Trabalho (TST) elevou a multa diária que seria aplicada aos sindicatos, de R\$ 500 mil para R\$ 2 milhões. Os profissionais que trabalham em turnos em refinarias, plataformas e terminais retomaram suas atividades atendendo à orientação da Federação Única dos Petroleiros (FUP) dada pela manhã. De acordo com o diretor da FUP Gerson Castellano, várias refinarias tiveram trocas de turnos normalizadas, como a Reduc, no Rio.

Somente nas plataformas na Bacia de Campos é que as atividades só seriam retomadas no fim da tarde de ontem, com a chegada às unidades de novos grupos de trabalhadores. Mas o diretor da FUP informou que a mobilização continua contra a política atual de preços de combustíveis e contra a venda de ativos da Petrobras. A FUP e os representantes dos sindicatos vão se reunir nos próximos dias 12 e 13 para definir a estratégia do movimento da categoria, que poderá parar por tempo indeterminado.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor: Rennan Setti e Ramona Ordoñez

Título: Para analistas, é preciso ampliar competição

Medidas como as sugeridas pelo Cade seriam mais eficazes do que pacote do governo, dizem economistas

Enquanto o governo recorre à reoneração de 39 setores da economia e a cortes em gastos sociais para compensar o subsídio ao diesel, economistas avaliam que um conjunto de propostas apresentado esta semana pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) seria muito mais efetivo para ampliar a competição no setor e baixar os preços dos combustíveis. Na quarta-feira, o Cade divulgou estudo com nove sugestões. Entre elas está a permissão para que os produtores de álcool vendam diretamente aos postos, o fim da proibição de importação dos produtos pelas distribuidoras e a possibilidade de os postos instalarem bombas de autosserviço — ou seja, sem frentistas.

CRÍTICA AO TABELAMENTO

Gesner Oliveira, sócio da GO Associados e ex-presidente do Cade (1996-2000), acredita que, se adotadas, as propostas aumentariam a concorrência no segmento de combustíveis e levariam à redução de preços. — A iniciativa é uma demonstração daquilo que, na literatura, chamamos de advocacia da concorrência. No Brasil, infelizmente, há uma cultura do tabelamento. Mas, para se ter preços mais baixos, a melhor solução é sempre deixar o mercado funcionar e a disputa acontecer — disse Oliveira, que também é professor da FGV-SP.

Entre as medidas sugeridas, ele destacou a que permite que os produtores de álcool vendam o combustível diretamente aos postos. De acordo com o economista, muitas vezes a exigência de intermediários leva unicamente à elevação dos custos: — Muitas vezes, a Petrobras reduz o preço na refinaria, mas isso não chega às bombas. Uma das hipóteses para explicar isso é o distribuidor segurando esse repasse. Por que o etanol precisa passar por um intermediário?

POSTOS SEM FRENTISTAS

Gesner também considerou importante a liberação dos postos de autosserviço, comuns nos EUA e em países da Europa. No Brasil, uma lei de 2000 proíbe bombas automatizadas. Projetos que tentaram mudar a legislação no Congresso — como um de autoria do atual ministro da Agricultura, Blairo Maggi, de 2014 — foram alvo de pressão de associações e federações de frentistas. — A lei em vigor é medieval e estúpida. Se a preocupação é o emprego dos frentistas, que se faça um programa de treinamento para que eles consigam outra posição. O que não se pode é condená-lo a ser frentista em um mundo que tem carro autônomo — criticou Gesner.

Na avaliação de Luiz Carlos Prado, ex-conselheiro do Cade, as propostas vão na contramão das concessões do governo aos caminhoneiros: — Essas propostas, vindas do Cade, mostram que o Estado brasileiro tinha condições de ter agido

de forma muito mais razoável do que fez diante da greve dos caminhoneiros. Tabelar o preço do frete, como fez o governo, vai totalmente na contramão do aumento da concorrência. Ex-diretor da Agência Nacional do Petróleo (ANP), Hélder Queiroz ponderou, porém, que muitas das sugestões são complexas e não aplicáveis a curto prazo. Segundo ele, o acordo de cooperação entre ANP e Cade deveria ser acionado para discuti-las.

SETOR FAZ RESSALVAS

Executivos do setor ressaltam que seria preciso superar alguns obstáculos para cumprir a proposta. No caso da permissão às usinas de vender etanol diretamente aos postos, Leonardo Gadotti, presidente da Plural, associação que reúne as distribuidoras, vê riscos de quebra de contrato. Isso porque postos de bandeira têm acordos com distribuidoras específicas, diz ele: — Outro problema é logístico. Como as usinas entregariam diretamente a 40 mil postos? Paulo Miranda, presidente da Fecomast, que reúne o segmento de revenda, vê como obstáculo o mercado clandestino.

— As usinas de álcool podem se registrar na ANP para vender aos postos. O problema é que elas não conseguem competir com as vendas clandestinas de usinas que não pagam impostos — observou Miranda. Outra sugestão que o setor classifica de difícil implementação é a das bombas sem frentistas. Segundo Miranda, estudo mostrou que postos teriam de triplicar as bombas para manter o volume de vendas se abrissem mão dos frentistas. Hoje são cerca de 500 mil profissionais. — As ideias são bonitas, mas o Brasil é diferente de um país desenvolvido.

ALGUMAS PROPOSTAS

ETANOL. Permitir que produtores de álcool vendam o produto diretamente para os postos

POSTO. O Cade quer que distribuidoras e refinarias possam ser donas de postos de combustível. Essa restrição, na avaliação do órgão, elevaria os custos e preços de venda do produto

IMPORTAÇÃO. Acabar com a proibição de importação de combustível pelas distribuidoras. Com mais fornecedores, o preço poderia cair, diz o Cade

ICMS. O Cade quer a substituição tributária do ICMS, já que, para cobrar o imposto na origem, o governo precisa estimar preços de revenda, o que pode levar à uniformização dos valores

IMPOSTO POR LITRO. O Cade quer mudar a cobrança do imposto, que hoje é por meio de valor fixo por litro de combustível, para um percentual sobre a

receita obtida com a venda. A cobrança fixa geraria uma distorção, na avaliação do Cade, já que quem vende a gasolina mais barata paga proporcionalmente mais imposto do que os postos que praticam preço mais alto

AUTOSSERVIÇO. Permitir a abertura de postos sem frentista, similares aos que existem nos EUA, nos quais o próprio motorista abastece e faz o pagamento

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor:

Título: EUA sobretaxam importação de aço de UE, Canadá e México

Tarifas maiores também valem para o alumínio. Bloco europeu vai recorrer à OMC

WASHINGTON E BRUXELAS - Os Estados Unidos anunciaram ontem que irão sobretaxar a importação de alumínio e aço vindos de Canadá, México e União Europeia, pondo fim a uma isenção de dois meses e abrindo caminho para eventual guerra comercial com alguns dos seus principais aliados. O secretário de Comércio americano, Wilbur Ross, disse que a tarifa de 25% sobre as importações de aço e de 10% sobre as de alumínio de UE, Canadá e México entrariam em vigor à meia-noite. O decreto de Donald Trump também oficializa o acordo firmado no começo de maio entre o país, o Brasil, a Argentina e a Austrália. Para estes países, foram criadas cotas de importação sem a tarifa adicional. O setor de alumínio brasileiro foi excluído do acordo, pois preferiu a tarifa de 10% a estar preso a cotas.

Usando o argumento da segurança nacional, os EUA anunciaram a imposição das tarifas no começo do ano, mas deram a aliados uma isenção até 1º de junho para que se negociassem concessões aos americanos, como a redução das taxas de importação de carros americanos na Europa. Mas Washington demonstrou impaciência com a falta de acordo e resolveu seguir em frente com as tarifas. — Estamos ansiosos para continuar as negociações, tanto com o Canadá e o México, por um lado, e com a Comissão Europeia, por outro lado, porque há outras questões que também precisamos resolver — disse Ross, que deu poucos detalhes sobre o que os países afetados poderiam fazer para que as tarifas sejam suspensas.

A UE afirmou que não fará concessões para ganhar uma isenção permanente e garantiu que responderá de maneira firme à medida. O bloco ameaçou taxar US\$ 3,3 bilhões em importações americanas a partir de 20 de junho. A comissária europeia para o Comércio, Cecilia Malmstrom, afirmou que os detalhes da decisão americana vão guiar a reação do bloco. — É totalmente

inaceitável que um país esteja impondo medidas unilaterais quando se trata de comércio mundial — criticou Jean-Claude Juncker, presidente da Comissão Europeia. O bloco vai levar os EUA ao mecanismo de resolução de disputa da Organização Mundial do Comércio (OMC) para conseguir que a política de Trump seja declarada ilegal.

CANADÁ ANUNCIA RETALIAÇÃO

O ministro francês de Finanças, Bruno Le Maire, reuniu-se com Wilbur Ross ontem na tentativa de evitar a imposição de tarifas. Antes do anúncio da decisão dos americanos, Le Maire disse que a UE não teria alternativa a não ser “entrar em uma guerra comercial” com os EUA se as taxas fossem aplicadas. Canadá e México também criticaram a postura de Washington de condicionar uma isenção definitiva a mudanças no acordo de livre comércio Nafta. O ministro da Economia mexicano, Ildefonso Guajardo, disse que avalia retaliações. As medidas afetariam de aço plano a queijo. Já o Canadá anunciou tarifas de US\$ 12,8 bilhões a produtos dos EUA, com a mesma sobretaxa de 25% ao aço e de 10% ao alumínio. (Colaborou Henrique Gomes Batista, correspondente)

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Editorial

Autor:

Título: Sem acelerar

Como esperado, PIB do 1o trimestre revela fraqueza; expectativa de melhora ao longo do ano ficou ainda mais nebulosa com a paralisação dos caminhoneiros

Em meio aos abalos trazidos pela paralisação dos caminhoneiros, o anúncio de que a economia brasileira cresceu apenas 0,4% no primeiro trimestre do ano — na comparação com o final de 2017—foi recebido quase como notícia velha. Os dados, tomados de forma isolada, até mostraram alguma melhora.

Consumo e investimento se mantiveram em alta, de 0,5% e 0,6%, respectivamente, e a maioria dos setores produtivos já vinha operando em terreno positivo. Mesmo assim, as já e ambaleantes projeções para o avanço do Produto Interno Bruto em 2018, situadas entre 2% e 2,5% até recentemente, tendem a cair mais. Elas se baseavam na expectativa de aceleração gradual ao longo do ano, trajetória posta em dúvida pelo movimento paredista — mas não somente por ele.

Normalizar a produção e o abastecimento ainda deve tomar várias semanas, comprometendo os resultados do 2o trimestre. Por outro lado, também é

plausível que o impacto da paralisação venha a se mostrar menor do que parece hoje, no calor dos acontecimentos. A experiência de outros países mostra que abalos pontuais — caso de problemas climáticos e greves — na maior parte das vezes não alteram a tendência de médio prazo da atividade econômica.

No Brasil, entretanto, o efeito dos caminhoneiros se soma a ou- trasperturbações que já contaminavam a confiança de famílias e empresas. Entre eles estão o desemprego ainda elevado, a precariedade dos postos de trabalho gerados, o lento crescimento da renda e a escassez de crédito, sobretudo para pessoas jurídicas. Mais recentemente, desde abril ao menos, o ambiente financeiro também tem se deteriorado. Desvalorização do real e alta das taxas de longo prazo no mercado elevam os custos de financiamento, com impacto negativo sobre as intenções de investir e contratar.

Entre as razões estão fatores internacionais, como os juros em alta nos Estados Unidos, e locais, caso da incerteza eleitoral. Ainda que o bem-sucedido boicote dos caminhoneiros não abra caminho para novas turbulências econômicas e políticas, o fato é que dificilmente haverá entusiasmo nesse panorama. Combalido, o governo Michel Temer (MDB) permanece refém dos acontecimentos e tem pouca margem de manobra.

Não consegue nem mesmo evitar novos danos às contas públicas, como ficou demonstrado por sua capitulação diante dos paredistas. Ao que tudo indica, a economia não deslanchará antes do desfecho das eleições e sem que haja clareza do próximo mandatário a respeito de como enfrentará os grandes e urgentes problemas nacionais.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Colunas

Autor: Hélio Schwartsman

Título: A culpa é do Gilmar?

São Paulo- A greve de caminhoneiros se prolongou tanto porque o governo de Michel Temer é especialmente fraco. FHC e Dilma também enfrentaram paralisações de motoristas, mas debelaram os movimentos em menor tempo e com menos ônus. Com Temer é diferente.

Na esteira de um impeachment polêmico, ele já chegou ao cargo sem prestígio popular. A maioria dos brasileiros era favorável à saída de Dilma, mas não à assunção de Temer. Ainda assim, políticos e empresários apostaram que ele conseguiria estabilizar a economia e promover algumas reformas necessárias para equacionar o problema fiscal do país.

Se essa era uma expectativa realista, deixou de sê-lo quando vieram à tona as gravações de Joesley Batista, colocando o presidente no centro de mais um escândalo. A partir dali, o capital político de Temer, que nunca fora alto, tornou-se negativo. Cedendo às piores exigências das piores bancadas do Congresso, Temer conseguiu suspender o avanço dos processos, mas o custo foi alto.

As reformas ficaram para o próximo presidente e a responsabilidade fiscal foi para o beleléu. Com os caminhoneiros não foi diferente. Sem respaldo político, o governo cedeu no que poderia e no que não deveria. Esperemos que outras categorias não decidam imitá-los. Retrospectivamente, dá para dizer que o grande erro foi não ter tirado o presidente quando a ocasião se apresentou, no julgamento da chapa Dilma-Temer pelo TSE.

Estavam dadas ali as razões jurídicas e a necessidade política. Paro um pouco antes de concluir que a culpa é do Gilmar Mendes, que, no mesmo processo, votou de um jeito quando a titular era Dilma e de outro quando o mandatário passou a ser Temer. Precisamos agora esperar um par de semanas para saber se a paralisação se tornará um episódio superado (mais provável) ou se passará a imprimir uma dinâmica nova, e mais populista, ao processo eleitoral. Se a segunda hipótese prevalecer, as consequências poderão ser trágicas.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Colunas

Autor: Maria Cristina Frias

Título: Imposto e risco ambiental travam desmonte de plataforma

Mercado Aberto

A incerteza quanto à cobrança de impostos e os riscos ambientais são os principais entraves para a desmontagem de plataformas de petróleo cuja vida útil já chegou ao fim, segundo entidades do setor.

A estimativa é que 74 sistemas precisam ser descomissionados a partir do ano que vem, segundo a Sobena (Sociedade Brasileira de Engenharia Naval) e a ANP (Agência Nacional do Petróleo).

“O descomissionamento requer muitos cuidados para que não haja um dano ambiental grave, e não há segurança jurídica para fazê-lo”, afirma Sergio Bacci, do Sinaval (sindicato da indústria naval).

“O tema se tornou importante porque os estaleiros estão sem obras e o setor pode se beneficiar. Em tempos de bonança, dificilmente isso seria feito [com empresas que atuam] no Brasil.”

Parte dos materiais, como equipamentos e o aço usado nas estruturas, pode ser revendido, mas a prática esbarra na tributação, diz Bruno Stupello, da consultoria Terrafirma.

“É preciso pagar imposto de importação sobre todos os equipamentos trazidos [para a costa brasileira], o que não é viável, até pela dificuldade de calcular o valor dos ativos.”

“Difícilmente teremos [avanços] neste ano, ainda mais por termos eleições. O tema é altamente técnico e é preciso analisar cada impacto ambiental e desmontagem isoladamente”, diz Ronald Carreteiro, da Sobena.

A Petrobras, dona das plataformas, afirma que vai buscar empresas nacionais e internacionais para os descomissionamentos, e que cinco projetos estão em andamento. O montante gasto em cada um deles não foi revelado. Uma nova regulamentação sobre o assunto deverá ir a consulta pública no segundo semestre, segundo a ANP.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Colunas

Autor: Daniela Lima

Título: Só, somente só

Painel

Acostumado a racionalizar crises ao limite, Michel Temer deu-se o direito de externar tristeza e angústia a aliados próximos nos primeiros dias desta semana, quando havia o receio de que seu governo sucumbisse ao levante dos caminhoneiros. Sem suporte dos chefes do Legislativo e do Supremo, e com os governadores concentrados em resolver os próprios problemas, viu-se isolado contra a parede. Em desabafo, chegou a indagar se mais ninguém percebia que o momento requeria união.

Com juros

A deterioração de sua influência no Congresso, reflexo do uso de todo o capital político para barrar as duas denúncias de que foi alvo, cobraram um preço alto. Temer chegou a recorrer afalas emocionais, evocando o risco de a economia e a democracia ruírem com a paralisação.

Como rocha

Segundo auxiliares, no auge da crise, Temer contou especialmente com três escudeiros: Eliseu Padilha (Casa Civil), Raul Jungmann (Segurança) e Sérgio Etchegoyen (Gabinete de Segurança Institucional).

CERCO FECHADO

O governo foi pressionado em várias frentes. Na manhã de terça (29), a advogada-geral da União, Grace Mendonça, contou que havia sido cobrada pelo ministro Alexandre de Moraes, do STF.

Ordem dada

Grace relatou ao Planalto que Moraes solicitara a apresentação dos resultados das ações desencadeadas pela liminar em que determinou a desobstrução das rodovias.

Sufoco

O ministro do STF havia despachado dando prazo de 24 horas para o governo entregar o material, mas a Polícia Rodoviária não havia nem sequer enviado os dados brutos à AGU. "Levo ainda hoje, pessoalmente, ao seu gabinete", disse Jungmann a Grace. À noite, a primeira leva de notificações chegou ao Supremo.

De grão em grão

A AGU enviou nova lista de empresas que infringiram a ordem do STF na quarta (30). Há projeção de que, ao final de todo o processo, as sanções possam chegar a R\$ 1 bilhão.

Vá na frente

Um gesto do senador Ronaldo Caiado (DEM-GO) espelha o isolamento de Temer. Convidado para o ato da Assembleia de Deus do qual o presidente participou nesta quinta (31), esperou o emedebista sair para aparecer.

Começa em casa

O Criança Feliz, que tem a primeira-dama Marcela Temer como embaixadora, também entrou no corte de despesas que o governo fez para compensar a queda no preço do diesel. O programa perdeu R\$ 3,9 milhões de seu orçamento.

Não se bicam

A aparição de João Doria, pré-candidato do PSDB ao governo de SP ao lado de Flávio Rocha, o presidenciável do PRB, nesta quinta (31), na Marcha para Jesus, provocou uma troca de farpas entre quadros da legenda.

Ele pode?

Um aliado de Geraldo Alckmin, o aspirante ao Planalto do PSDB, enviou fotos de Doria e Rocha no evento ao presidente da sigla em SP, Pedro Tobias (SP), com uma provocação: "Está certo isso? Cabe expulsão?". O texto ironizava as permanentes cobranças no tucanato de fidelidade ao palanque do ex-prefeito no estado.

Respiro

Alckmin aproveitou o feriado para passar um dia em Pindamonhangaba (SP), sua cidade natal. No sábado, grava programas para a pré-campanha na internet.

Congestionado

Henrique Meirelles, nome do MDB para o Planalto, foi aconselhado a, sempre que possível, marcar posição como alternativa aos extremos da direita e da esquerda. Ele vai intensificar as mensagens de comunicação para o MDB.

Morro acima

Meirelles ainda precisa ser chancelado candidato na convenção do partido, em julho. A ordem é reforçar a tese de que ele é um outsider que pode dar certo e até limpar a imagem da sigla. Neste mês, vai visitar diversos diretórios estaduais.

Checkin

Sua equipe programou viagens para o Rio Grande do Sul, Minas Gerais, Bahia, Belém, Recife e Santa Catarina.

TIROTEIO

A greve trouxe de volta o que há de pior nas nossas escolhas públicas e deixou de herança mais uma conta para a sociedade. Da economista Ana Carla Abrão, sobre o impacto da paralisação dos caminhoneiros nas contas públicas e na retomada do crescimento

Com Thais Arbex e Gabriela Sá Pessoa

VEÍCULO: Folha de S. Paulo**Seção: Mercado****Autor:****Título: Governo tira benefício de exportadores, corta SUS e educação para bancar diesel**

Br Distribuidora alertou Polícia Federal que grupo radical ameaçava oferta de combustível

Brasileiro fica em casa no feriado

Posto que não reduzir preço do combustível será multado

Com as estradas já liberadas em praticamente todo o país, o brasileiro vai retomando a rotina. As filas estão cada vez menores nos postos de combustíveis e o abastecimento de alimentos é retomado.

A grande preocupação agora é como cobrir a despesa gerada para atender a principal reivindicação dos caminhoneiros, garantir a redução do preço do diesel na bomba, sem aumentar o já imenso rombo financeiro nos cofres públicos.

As primeiras medidas tiram recursos de áreas sociais e afetam exportadores, que criticaram o governo.

Maeli Prado e Bernardo Caram

Para compensar o subsídio de R\$ 9,6 bilhões à redução do preço do diesel e a redução de tributos incidentes sobre o combustível, o governo tomou medidas que, na prática, elevarão a arrecadação de impostos com exportadores, indústria de refrigerantes e indústria química. Ainda foram reduzidos recursos, por exemplo, para programas ligados às áreas de saúde e educação.

Ao lado da aprovação da reoneração da folha de pagamento, que já foi votada na Câmara, as medidas permitirão um ganho de R\$ 4 bilhões, o que compensará as medidas que reduzirão a tributação do diesel: a isenção da Cide e a redução de R\$ 0,11 do PIS/ Cofins.

O governo ainda cancelou R\$ 3,4 bilhões em despesas do Orçamento deste ano como forma de compensar os R\$ 9,5 bilhões do programa que foi criado para subsidiar uma redução maior no preço do combustível.

As medidas foram publicadas nesta quarta-feira (30) em edição extra do Diário Oficial da União.

O Reintegra devolvia 2% do valor exportado em produtos manufaturados através de créditos de PIS/ Cofins. Esse percentual foi reduzido para 0,1%, o que gerará recursos de R\$ 2,27 bilhões até o final do ano.

A redução da alíquota de IPI (Imposto sobre Produtos Industrializados) sobre concentrados de refrigerantes de 20% para 4% permitirá um ganho de R\$ 740 milhões até o final do ano. Isso porque os fabricantes gerarão menos créditos para abaterem impostos.

A alteração da tributação de um programa para a indústria química, o Regime Especial da Indústria Química, aumentará receitas em R\$ 170 milhões.

Quando a empresa importava, pagava 5,6% de PIS/ Cofins e recebia um crédito de 9,25%. Essa “sobra” de 3,65%, que era usada para abatimento de outros impostos, foi extinta.

No caso da reoneração da folha de pagamento, que segundo o secretário da Receita Federal, Jorge Rachid, isentará um número menor de setores do que o aprovado na Câmara, o ganho até o final do ano será de R\$ 830 milhões.

O projeto de lei aprovado na Câmara previa que 28 setores estariam isentos da reoneração da folha. Mas o presidente Michel Temer vetou 11 desses setores, o que deixou 17 com isenção.

Entre os que mantiveram o benefício estão calçados, construção civil, fabricação de veículos, transporte rodoviário e indústria têxtil, entre outras.

De acordo com o secretário da Receita, a escolha dos benefícios a serem retirados foi feita com base na distorção que geram no sistema tributário.

“Os gastos tributários no Brasil são elevados, fora do padrão mundial”, afirmou Rachid, se referindo aos benefícios que diversos setores possuem no pagamento de tributos. “Escolhemos os incentivos que geram alguma distorção”, completou.

Segundo ele, no caso da taxação de concentrados usados na fabricação de refrigerantes, por exemplo, há a geração de créditos em volume superior ao imposto devido em si, devido aos benefícios vigentes na Zona Franca de Manaus.

“Já foi identificado que algumas empresas usam esse excesso de crédito em refrigerantes para compensar em cerveja, por exemplo”, disse Rachid. “Muitos contribuintes pagam para poucos serem beneficiados”.

Em 2019, o aumento de arrecadação com essas medidas será de cerca de R\$ 16 bilhões.

O governo ainda anunciou um corte de despesas de R\$ 3,4 bilhões.

Esse valor foi alcançado com o cancelamento de uma reserva para capitalização de estatais, de R\$ 2,1 bilhões, e o corte de recursos previstos para uma série de programas (R\$ 1,2 bilhões).

Segundo Gleisson Rubin, secretário executivo do Ministério do Planejamento, essas despesas já estão bloqueadas do Orçamento. Até antes do decreto desta quarta, esses gastos poderiam ser desbloqueados até o final do ano. Agora não poderão mais.

“O cancelamento de recursos vai se dar em cima de recursos contingenciados. Dessa forma, perde-se a perspectiva de que os recursos possam voltar a ser utilizados”, disse.

De acordo com Rubin, o cancelamento de despesas afeta todos os órgãos do governo, e foi feito de forma “pulverizada”.

Os programas de transporte terrestre do Ministério dos Transportes, por exemplo, que envolvem adequação e construção de 40 obras, perderam R\$ 368,9 milhões em recursos.

Ainda foram reduzidos recursos, por exemplo, para programas como prevenção e repressão ao tráfico de drogas (R\$ 4,1 milhões), concessão de bolsas de um programa de estímulo ao fortalecimento de instituições de ensino superior (R\$ 55,1 milhões), policiamento ostensivo e rodovias e estradas federais (R\$ 1,5 milhões) e fortalecimento do sistema único de saúde, com R\$ 135 milhões.

Ao mesmo tempo, foram criados recursos para o programa “operações de garantia da lei e da ordem”, com o objetivo de desobstruir estradas, no valor de R\$ 80 milhões.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor: Angela Boldrini e Daniel Carvalho

Título: Ministro diz que apoiador da paralisação também deve pagar a conta

O ministro Sergio Etchegoyen (Gabinete de Segurança Institucional) disse nesta quinta-feira (31) que quem apoiou a paralisação dos caminhoneiros tem “cota de responsabilidade” no financiamento das soluções da crise.

“Tivemos um apoio de 90% em determinado momento da população à manifestação” disse o ministro. “O governo não produz dinheiro, ele arrecada recursos pelos meios que tem para arrecadar. Obviamente quem apoiava a greve e apoiava as soluções teria a sua cota de responsabilidade de participação no financiamento”, disse.

Pesquisa Datafolha divulgada nesta quarta (30) mostra que 87% dos brasileiros apoia a paralisação, mas só 10% aprovam as medidas anunciadas pelo governo.

Em entrevista à imprensa no Palácio do Planalto, após reunião de monitoramento, o ministro também afirmou que é inevitável haver impactos para o contribuinte.

“É inevitável que vai haver reflexo no ponto de vista do consumidor, do contribuinte. Absolutamente, o governo não acha que foi além do que era a sua responsabilidade”, disse Etchegoyen.

Também participaram da reunião o presidente Michel Temer e ministros como Eliseu Padilha (Casa Civil), Carlos Marun (Secretaria de Governo), Raul Jungmann (Segurança Pública), Joaquim Silva e Luna (Defesa), Grace Mendonça (AGU) e Valter Casimiro (Transportes).

Os ministros afirmaram ainda que não há mais bloqueios em rodovias e que o abastecimento está sendo restabelecido.

O comandante do estado-maior das Forças Armadas, Almirante Ademir Sobrinho, disse que as escoltas de caminhões nas rodovias estão “praticamente encerradas” e disse que o problema de abastecimento nos postos de gasolina se deve a uma priorização do restabelecimento do querosene de aviação e do óleo diesel.

Ao contrário de Etchegoyen, o ministro Carlos Marun — responsável pela articulação política do governo — disse que ainda não é possível falar em fim da mobilização.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor: Filipe Oliveira

Título: Empresas podem questionar redução na Justiça

A redução de incentivos para a indústria exportadora e para o setor químico deve levar a perda de competitividade das empresas brasileiras, aumento de custo e disputas judiciais, de acordo com associações empresariais.

Segundo José Augusto de Castro, presidente da AEB (Associação de Comércio Exterior do Brasil), a redução do Reintegra, programa que devolve parte do imposto pago na cadeia das exportadoras, diminui a competitividade das empresas brasileiras no exterior e afasta o país das cadeias globais de produção.

Castro diz que, como muitos contratos de exportação têm duração de um ou dois anos, é possível que empresas entrem na Justiça pedindo que o valor de devolução de impostos que tinham direito seja mantido enquanto esses acordos estão em vigor.

“Vai ser uma decisão que dependerá de cada empresa. Mas existe margem para ter ganho de causa, sim.”

Em nota, Júlio Talon, presidente do Fórum de Competitividade das Exportações da CNI (Confederação Nacional da Indústria), disse que anulação do Reintegra coloca em risco o crescimento das exportações brasileiras e do PIB (Produto Interno Bruto).

A confederação afirma que o Reintegra não é uma desoneração. Em vez disso, diz que é uma restituição de impostos indiretos que são cobrados injustamente na cadeia produtiva da indústria exportadora, que tem direito à imunidade tributária.

“Na prática, o programa corrige uma anomalia do sistema tributário nacional, que mantém impostos em cascata e eleva o custo dos bens produzidos no Brasil. A Constituição garante a imunidade tributária das exportações.”

Na nota, Talon diz que os exportadores brasileiros fizeram seu planejamento tributário e de investimento com base na restituição desses resíduos tributários.

Fernando Figueiredo, presidente da Abiquim (associação da indústria química), diz que as alterações no regime especial do setor, que garantia menor tributação na compra de insumos, acarretarão a perda de competitividade da indústria nacional e o aumento de preços para os consumidores.

Figueiredo afirma que, desde sua criação, em 2013, o regime previa reduções graduais no benefício. Conforme a tributação sobre o setor aumentou, companhias internacionais ganharam mais espaço no mercado brasileiro, diz.

“Durante certo tempo, ficou mais fácil competir com importados e a indústria brasileira tinha mais de 70% do mercado. Hoje, importados são 38%.”

Outra mudança promovida pelo governo foi reduzir a alíquota de IPI de 20% para 4% em compostos usados na fabricação de refrigerantes, o que gerou reações divergentes no setor de bebidas.

Apesar de ser uma diminuição de tributos, na prática a medida aumenta a arrecadação, pois empresas que têm unidades na Zona Franca de Manaus e, por isso, não precisam recolher o imposto, se beneficiam de créditos tributários em níveis equivalentes às alíquotas em vigor.

Em nota, a Abir (Associação Brasileira das Indústrias de Refrigerantes e de Bebidas Não Alcoólicas) disse que a medida impacta profundamente o setor — independentemente de estar a indústria instalada na Zona Franca de Manaus ou não.

“A mudança brusca do regime tributário de compensações fiscais ameaça os investimentos e mesmo a operação de diversas indústrias na Zona Franca de Manaus. Há margem para o diálogo com a indústria para que se restabeleça a segurança jurídica dos investimentos pretendidos e também sobre aqueles já empreendidos na Zona Franca de Manaus”, afirma.

Uma outra associação de bebidas, a Afrebras, que reúne produtores regionais, comemorou a medida do governo, por considerar que ela torna a concorrência no setor mais justa.

Fernando Rodrigues de Bairros, presidente da associação, diz que a mudança corrige uma distorção do setor que permitia que algumas empresas, na prática, não pagassem impostos.

Segundo ele, companhias vinham inclusive superfaturando o valor dos produtos que vendiam de suas subsidiárias de Manaus para outras regiões para gerar mais créditos.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor:

Título: BR sofreu ação de grupos radicais em fevereiro e avisou PF sobre riscos

Distribuidora da Petrobras e AGU entraram na Justiça para impedir que bloqueassem refinarias

Uma ação judicial movida pela BR Distribuidora indica que a participação de grupos que defendem uma intervenção militar, eufemismo para golpe, em bloqueio de caminhões foi uma atividade ensaiada há meses.

Em fevereiro, caminhões-tanque foram impedidos de sair de pelo menos uma base de distribuição de combustível; outras três foram ameaçadas por “um grupo

de pessoas que reivindica a volta da ditadura militar no Brasil”, segundo a petição protocolada naquele mês pela BR na Justiça de São João de Meriti (RJ).

As bases visadas foram as de Fortaleza (CE), onde houve “bloqueio completo”, segundo a BR, Cubatão (SP), Duque de Caxias (RJ) e Araucária, na região metropolitana de Curitiba (PR).

“O intuito dos manifestantes, mesmo alegando a ‘pacificidade’ do movimento, é unicamente impedir o carregamento de caminhões-tanque da Petrobras Distribuidora para fornecimento de produtos a postos revendedores, aeroportos e órgãos públicos com a finalidade de chamar a atenção para a causa”, diz a petição da BR.

Antecipando o cenário da paralisação dos caminhoneiros, a BR advertiu “o risco de grave dano” com o possível “desabastecimento no Estado do Rio de Janeiro, vez que o Terminal de Duque de Caxias é responsável pelo suprimento de combustível em praticamente todo o Estado”.

Pelo terminal de Duque, diz a BR, são abastecidos órgãos de segurança pública, como a Polícia Civil e o Corpo de Bombeiros, as polícias Federal e Rodoviária Federal, Forças Armadas, Força Nacional, além de hospitais, concessionárias de transporte público e companhias aéreas, como Latam, Gol e Azul.

Na ação, a distribuidora informou ainda que “o Núcleo de Inteligência da Polícia Federal teria tomado conhecimento da existência de mensagens eletrônicas em que se verificava a intenção de certos indivíduos articularem manifestações com esse cunho político durante os festejos do Carnaval”. A ação judicial perdeu o objeto quando os protestos acabaram.

Em outra ação também de fevereiro, a AGU (Advocacia Geral da União) pediu que a Justiça garantisse a segurança da refinaria de Araucária, ameaçada por uma carta de cinco páginas encaminhada a diversas autoridades policiais por uma certa ACDB (Associação da Cidadania e Defesa do Brasil), que apoia uma intervenção militar.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor:

Título: Entidade diz que se infiltrou entre caminhoneiros

A Folha localizou uma das pessoas que reconheceu ter sido a responsável pelo que chama de projeto de bloqueio das refinarias, o microempresário Ivanir

Ramos, 60, de São José (SC), que usa o pseudônimo “Dom Ramos” em redes sociais. Seu telefone celular consta da carta assinada pela ACDB.

A carta repudiava as eleições de 2018, defendia uma “intervenção institucional”, do povo com as Forças Armadas e propunha ainda “um governo de transição, temporário, militar e civil, que promoverá uma nova Constituição”.

Ramos disse que foram realizados três protestos na porta da refinaria de Araucária: o primeiro em fevereiro, com 16 pessoas, que durou cerca de 16 horas, o segundo em março, com 46 pessoas por 22 horas, e o terceiro em abril, com cem pessoas. A segunda manifestação, segundo Ramos, foi a que teve mais sucesso.

“Felizmente a gente atingiu ali o aeroporto de Curitiba e ele chegou a praticamente ficar sem combustível”, diz Ramos.

Depois dessa ação, segundo Ramos, a Justiça impôs uma multa diária de R\$ 100 mil contra a ACDB caso interditasse a saída dos caminhões. Por isso, diz, o terceiro protesto não impediu o trânsito.

Levantando uma teoria conspiratória sobre a recente paralisação dos caminhoneiros — uma trama arquitetada por DEM, PSOL e PSL para “criar um holocausto dentro do país a fim de empurrar com a barriga as eleições de 2018 —, Ramos afirmou que seu grupo conseguiu “infiltrar” o movimento dos motoristas em “140 locais de protesto”. “Não somos infiltrados que estão prejudicando as pessoas de ir trabalhar, não. Nós nos infiltramos no meio para reverter essa situação [da trama política]. Nós temos aproximadamente 687 pessoas infiltradas. Só do nosso movimento.” Ele diz que há “70 mil” apoiadores do movimento no país.

Procurada, a BR confirmou que no Carnaval, grupos de pessoas não identificadas tentaram bloquear os acessos às bases de distribuição da Petrobras. A Infraero informou que “as manifestações em questão não afetaram o abastecimento de combustível de aviação e as operações no aeroporto de Curitiba”.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor: Ricardo Balthazar

Título: Governo usou medidas diferentes contra categorias

A lei brasileira proíbe a paralisação de atividades essenciais como a distribuição de combustíveis, alimentos e remédios, mas o governo adotou estratégias

distintas para combater nos tribunais as duas categorias que cruzaram os braços nos últimos dias.

No caso dos petroleiros, que iniciaram na quarta (30) greve de 72 horas, o governo recorreu à Justiça do Trabalho, que declarou o movimento ilegal e fixou em R\$ 2 milhões a multa diária para cada sindicato que desrespeitasse a decisão. O movimento foi suspenso um dia depois.

No caso dos caminhoneiros, que pararam no dia 21 e permaneceram encostados à margem das rodovias por mais de uma semana, o alvo principal do governo foram transportadoras acusadas de descumprir uma ordem do STF (Supremo Tribunal Federal) que mandou desobstruir estradas afetadas pelo movimento.

A diferença tem a ver com as dificuldades para aplicar a legislação ao caso dos caminhoneiros, em geral trabalhadores autônomos que prestam serviços para as transportadoras sem manter vínculo empregatício com elas, e em muitos casos eles mesmos proprietários de mais de um caminhão.

A Lei 7.783, de 1989, que trata do exercício do direito de greve e define as atividades essenciais que devem ser mantidas em qualquer caso, não classifica os serviços prestados pelos motoristas de caminhões como essenciais, embora seu trabalho seja muitas vezes indispensável para as atividades que a lei considera essenciais.

“Os princípios previstos pela legislação devem ser observados, e isso inclui coibir excessos de qualquer categoria em detrimento da população em geral”, diz Letícia Ribeiro, sócia do escritório de advocacia Trench Rossi Watanabe.

Mas é difícil aplicar o princípio a um movimento de liderança difusa como o dos caminhoneiros, que mantiveram a paralisação por alguns dias mesmo depois que associações da categoria fecharam um acordo com o governo.

“O que ocorreu não era uma greve de funcionários das transportadoras, mas um movimento de pressão contra o governo, em que caminhoneiros e transportadoras têm interesses em comum”, afirma Guilherme Feliciano, presidente da Associação Nacional dos Magistrados da Justiça do Trabalho (Anamatra).

A Advocacia-Geral da União (AGU) ajuizou 42 ações com pedidos de reintegração de posse de rodovias ocupadas, mas muitos juízes estaduais não atenderam aos pedidos. O governo foi ao STF, para desbloquear as estradas e multar dezenas de empresas.

O ministro Alexandre Moraes, relator do caso no Supremo, tomou essas medidas no quinto dia do movimento dos caminhoneiros e eles continuaram parados, mas

o governo tem a expectativa de que o rigor da Justiça inibirá novas paralisações. As multas fixadas pela corte alcançaram R\$ 141 milhões até quarta.

Em paralelo, o Cade (Conselho Administrativo de Defesa Econômica) abriu investigação sobre a atuação de uma dúzia de associações de caminhoneiros, incluindo no grupo a CNT (Confederação Nacional do Transporte), que representa as empresas e nega ter apoiado o movimento.

A legislação proíbe os empresários de fazer locaute, que a lei define como a paralisação das atividades, por iniciativa do empregador, com o objetivo de atraparalhar negociações em andamento com os funcionários da empresa.

Mas não é o que aconteceu com os caminhoneiros, notam especialistas. “O motorista de caminhão em geral é patrão de si mesmo”, diz o advogado Iraci Borges, que representa o Sindicato dos Metalúrgicos de Curitiba e outras entidades.

No caso dos petroleiros, a AGU e a Petrobras recorreram ao TST (Tribunal Superior do Trabalho) e conseguiram na terça (29) uma liminar contra os 18 sindicatos que participam do movimento.

Os petroleiros pediam a redução dos preços dos combustíveis, o fim dos planos de privatização de refinarias e outras unidades da estatal e a demissão do presidente Pedro Parente, entre outras reivindicações.

O governo alegou que a greve tinha caráter político e prejudicaria a população no momento em que postos voltam a ser abastecidos.

O coordenador da FUP (Federação Única dos Petroleiros), José Maria Rangel, disse em vídeo a sindicalistas que a greve é vitoriosa, apesar de ter sido suspensa. “Conseguimos dialogar diretamente com a pauta da sociedade, que não aguenta mais pagar o preço abusivo que está sendo cobrado no litro da gasolina, do óleo diesel e pelo botijão de gás”, disse Rangel, (colaborou Lucas Vettorazzo)

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor: João Pedro Pitombo

Título: Viajante cancela reserva e frustra destino turístico no feriado

Com medo de ficar sem combustível na estrada ou ter o voo cancelado no aeroporto, brasileiro ficou em casa

Quem resolveu curtir o feriado de Corpus Christi em Ilhéus, sul da Bahia, teve que trocar o chope gelado pela tradicional cerveja em garrafa. No lugar da batata frita, a opção eram os bolinhos recheados com pescados da própria região.

O desabastecimento de alimentos causado pelos protestos dos caminhoneiros forçou hotéis, bares e restaurantes a adaptarem os cardápios. Mas, dos males, este foi o menor.

A paralisação frustrou o setor de turismo em todo o Nordeste e fez despencar a procura por vagas em hotéis e derrubou o movimento em bares e restaurantes neste pleno feriado.

Na Bahia e no Ceará, as associações de empresários do setor hoteleiro estimam que apenas 50% dos leitos estejam ocupados neste feriado.

Os bloqueios nas estradas, as incertezas em relação à disponibilidade de combustível para motoristas e o cenário incerto dos aeroportos, que têm sido abastecidos com caminhões sendo escoltados pela polícia, fez muita gente desistir de viajar.

“Além de cancelamentos de reservas, deixamos de receber aqueles turistas que decidem viajar em cima da hora. A maioria não quis arriscar”, afirma Sílvio Pessoa, presidente da Federação Baiana de Hospedagem e Alimentação.

No Pelourinho, um dos pontos turísticos mais tradicionais de Salvador, o vaivém de turistas deu lugar a um cenário de ruas vazias. Nos bares e restaurantes, a maioria das mesas estavam desocupadas.

“As pessoas ficaram com medo de vir para Salvador e enfrentar dificuldades. Os protestos afetaram toda a cadeia do turismo”, afirma o presidente da Associação dos Comerciantes do Pelourinho, Lenner Cunha.

A Pousada Solar dos Romanos, que fica no Pelourinho, tinha apenas um de seus 24 quartos ocupados na quarta-feira (30). E apenas uma reserva feita para o período do feriado todas as outras foram canceladas pelos turistas que viriam.

Dono da pousada, o empresário Eduardo Estival, 38, afirma que, num cenário normal, a pousada estaria praticamente lotada, tanto com turistas que viriam para Salvador quanto com aqueles em trânsito para outras praias do litoral baiano, como Morro de São Paulo.

“Não esperava nunca um negócio desses. Acho que enquanto a situação não se resolver completamente, ninguém vai arriscar viajar”, afirmou Estival, que se disse preocupado devido à folha de pagamento dos funcionários que teria que pagar no início do mês.

Também houve impacto no sul da Bahia, onde o aeroporto de Ilhéus ficou quase uma semana sem pousos e decolagens por falta de combustível. A região é porta de entrada de praias badaladas do sul da Bahia como Itacaré e Barra Grande.

A situação do aeroporto foi normalizada, mas turistas que viriam de carro de cidades do interior da Bahia, de Minas Gerais e do Espírito Santo acabaram desistindo da viagem.

No resort Cana Brava, um dos maiores da região, cerca de 20% das reservas foram canceladas.

“A situação é a mesma em todos os hotéis da região”, diz Rafael Espírito Santo, diretor comercial do Cana Brava e presidente da Associação de Turismo de Ilhéus.

Para completar, a falta de alimentos frescos fez com que os restaurantes do hotel deixassem de servir chope e adaptassem o cardápio por falta de legumes como batata, cenoura e cebola.

Os protestos também fizeram com que uma das festas mais tradicionais do Nordeste fosse adiada: o São João de Campina Grande (PB).

A abertura da festa, que seria nesta sexta-feira (1), foi remarcada para a próxima sexta (8). A alteração foi motivada pelos problemas com o abastecimento de alimentos e bebidas enfrentados por comerciantes locais.

Shows com artistas como Flávio José, Luan Estilizado, Léo Santana e Dorgival Dantas, que aconteceriam neste fim de semana, foram cancelados ou serão remarcados.

Os tradicionais 30 dias de festa estão mantidos na cidade paraibana. E a festa junina, excepcionalmente, entrará pelo mês de julho.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor:

Título: Governo promete multa de R\$ 9 mi a posto que não baixar preço do diesel

O ministro-chefe da Casa Civil, Eliseu Padilha, afirmou nesta quinta-feira (31), em entrevista, que postos de gasolina que não abaixarem o preço do óleo diesel em R\$ 0,46 a partir de sábado (2) serão multados em até R\$ 9,4 milhões.

Em entrevista coletiva, o ministro afirmou que os postos também poderão ter as atividades interrompidas temporariamente, serem interditados ou até terem a licença cassada caso descumpram a determinação.

Para acabar com a greve dos caminhoneiros, o governo prometeu às refinarias uma redução de R\$ 0,46 no preço do litro do diesel.

Para garantir que o desconto será aplicado aos postos, Padilha afirmou que será editada uma portaria do Ministério da Justiça, que fiscalizará e negociará com as distribuidoras de combustíveis.

A entrevista foi dada após reunião do grupo de crise do governo. Nesta quinta, se reuniram, no Palácio do Planalto, além de Padilha, os ministros Sergio Etchegoyen (GSI), Carlos Marun (Segov), Rossielli Soares (Educação), o chefe do estado-maior, almirante Ademir Sobrinho e os secretários-executivos das pastas de Minas e Energia, Márcio Félix, e da Saúde, Adeilson Cavalcante.

Nos postos de combustível, a situação começa a se normalizar. Na zona oeste de São Paulo, os estabelecimentos tinham estoque e poucas filas na tarde deste feriado de Corpus Christi (31).

Em frente ao portão 7 da Ceagesp, havia uma fila pequena para abastecimento no posto da Shell, às 13h, com cerca de dez carros.

Segundo o gerente, Joaquim Gallo, o estabelecimento recebeu, na quarta-feira (30), 60 mil litros de combustível, entre diesel, gasolina comum e aditivada. Uma nova leva estava prevista para chegar nesta sexta (1º).

No Ipiranga da praça Panamericana, não havia espera, mas o estoque disponível estava perto do fim, às 14h.

Já no cruzamento da rua Sena Madureira com a avenida Domingo de Moraes, na Vila Mariana, oposto Ipiranga também tinha combustível e estava sem filas.

A reportagem da Folha também não presenciou espera para abastecer nos postos do Rio de Janeiro. A maior parte das filas foi vista no início da manhã, com pessoas saindo para o feriado.

Segundo o sindicato que reúne a revenda de combustível na capital fluminense, o Sindicomb, a situação está quase 100% normalizada.

Alguns locais têm falta de um produto ou outro, mas não há cenário generalizado de desabastecimento. No entanto, como a maior parte dos carregamentos chegou na quarta (30) e em quantidades pequenas, os estoques já estão acabando na bomba.

Em um posto no Humaitá, próximo ao túnel Rebouças, principal via de ligação entre as zonas sul e norte, as filas eram grandes pela manhã. À tarde ainda havia combustível, mas o movimento de motoristas era pequeno.

Em Curitiba e Região Metropolitana, mais de 80% dos postos têm combustíveis, segundo o Sindicombustíveis-PR. “As entregas feitas pelas distribuidoras ainda não estão totalmente normalizadas, mas já não vemos casos de grandes filas.”

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor:

Título: São Paulo tem clima de ‘que crise?’ após queda de bloqueios em estradas

Com o enfraquecimento do protesto de caminhoneiros, o clima em São Paulo no feriado de Corpus Christi (31) era de “que crise?” com o abastecimento voltando a normalidade.

Nos supermercados da capital paulista, as prateleiras estavam cheias. A loja do Pão de Açúcar na rua Teodoro Sampaio, em Pinheiros, foi abastecida na noite de quarta (30) por caminhões vindos da central da empresa, na rodovia Anhanguera, segundo um dos funcionários, que não quis se identificar.

Mesmo bairro e mesma situação no Mambo, que recebeu itens como leite e carnes, provenientes do centro de distribuição da companhia, na cidade de Anhanguera, na quarta (30) e na quinta, de acordo com o gerente do supermercado, que preferiu não se identificar.

Entre a população, o clima também era de normalidade. Questionados pela reportagem sobre a paralisação, o casal Patrícia, 50, e João Pires, 63, retrucou com um “que crise”, enquanto aguardava uma mesa no restaurante Consulado da Bahia, na rua dos Pinheiros, polo gastronômico da zona oeste da capital paulista.

Ao longo da via, o fluxo de clientes era intenso. Diversas mesas de restaurantes dispostas nas calçadas estavam ocupadas.

Na Ceagesp, maior entreposto atacadista de alimentos da América Latina, era preciso tomar cuidado para não ser atropelado pelos diversos carrinhos que circulavam cheios de caixas de alface, brócolis, couve, tomate, rabanetes e sacos de batata.

Para a comerciante Marizete Melo, 55, estava tudo “normal, tranquilo”. Os preços, ainda segundo Marizete, voltaram a níveis similares aos pré-crise: a caixa de tomate saía por R\$ 50. O mesmo para a couve-flor (R\$ 20).

O movimento também ocorreu com abatata, símbolo do desabastecimento: o saco de 50 kg da variedade asterix custava entre R\$ 120 e R\$ 140 —contra até R\$ 250 na última semana. Grande parte dos carregamentos que chegaram à Ceagesp na manhã desta quinta eram provenientes de Minas Gerais, segundo os comerciantes.

Se havia o que vender na central, faltavam clientes, segundo o comerciante Alex Lima de Souza, 20. “Não tem ninguém para comprar, o povo está preocupado só em abastecer o carro”, afirmou.

No Rio, o abastecimento da Ceasa, principal central de distribuição de alimentos do estado, também começou a voltar ao normal.

A média de caminhões que descarregaram na unidade, em Irajá, zona norte da capital, voltou aos patamares pré-mobilização dos caminhoneiros, de cerca de 400 por dia. Durante a crise, a média de caminhões havia caído para cerca de 30 ao dia.

No Paraná, a Ceasa de Curitiba abriu para descarga e repasse de mercadorias que ficaram presas na paralisação.

Alguns compradores compareceram, mas a Ceasa não tem informação de quantos produtos foram comercializados. A coordenação espera um bom número de produtores nesta sexta (1º). Alia Luiza Albuquerque, Bruno Lee, Diana Lott e Lucas Vettorazzo

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor: Ana Paula Ragazzi

Título: Transportadoras questionam multas da AGU por bloqueios

Empresários dizem ter como provar que não apoiaram movimento e que ameaças os impediram de trabalhar

Empresários de transportadoras multadas pela AGU (Advocacia Geral da União) por terem veículos obstruindo estradas durante a paralisação dos caminhoneiros se mostraram surpresos com a penalização.

Cinco deles, ouvidos pela Folha, afirmam que seus caminhões e motoristas não participaram do movimento e, se pararam em vias públicas, foi porque foram impedidos de seguir viagem por ameaças dos manifestantes.

Eles alegam ter áudios, fotos e imagens em celulares que comprovam as ameaças.

A AGU informa que o pedido de pagamento das multas ajuizado no Supremo Tribunal Federal foi feito com base em informações da PRF (Polícia Rodoviária Federal).

“A ação foi embasada em vasta documentação comprobatória de descumprimento da decisão do ministro Alexandre de Moraes que proibiu o bloqueio de rodovias por caminhoneiros”, diz a AGU.

A PRF não foi encontrada para comentar o assunto.

Até agora, a maior penalizada é a Transmaroni. Dona de 400 veículos, recebeu três multas, na BR-116 — a Régis Bittencourt — em Embu (SP), que somam R\$ 20,2 milhões.

O sócio Gustavo Maroni afirma que nem a empresa nem seus funcionários promoveram o movimento.

“Fizemos todo o possível para trabalhar. Temos trocas de emails com a PRF pedindo ajuda para liberar nossos caminhões dos bloqueios, mas o que eles nos informaram foi que aprioridade seria daqueles que transportavam combustíveis”, disse Maroni.

Ele diz que houve carros apedrejados e motoristas feitos de refém. “E ainda recebemos uma multa nesse valor, para pagar em 15 dias, o que acaba com o fluxo de caixa de qualquer empresa”, diz.

Se as multas não forem pagas no prazo, definiu o ministro Moraes, os bens das companhias serão bloqueados.

Clecio Tombini, do grupo que leva seu sobrenome, teve um dos 600 veículos de sua empresa multado em R\$ 9,4 milhões também na Régis. Esse valor representa 40% do faturamento mensal da empresa, de cerca de R\$ 25 milhões.

“Não conseguimos trabalhar nesses últimos 10 dias, o que me trouxe perda de faturamento de R\$ 10 milhões e agora recebemos uma multa de forma arbitrária”, diz.

Ele afirma que tem recebido o apoio de clientes, dispostos a ajudá-lo a comprovar que fez todos os esforços para manter sua frota rodando.

O caso da Transportes Ida-mar é ainda mais “dramático”, nas palavras do dono Henrique Locatelli. A empresa possui 15 caminhões, tem capital social de R\$ 4 milhões e foi multada em R\$ 9,2 milhões.

“Provavelmente teremos de vender caminhões para conseguir continuar operando depois de 10 dias parados, sem faturamento”, diz Locatelli. “Como vamos arcar com uma multa dessas? Ela coloca em risco o futuro da empresa”.

Ele também afirma que fez o possível para atender os clientes, inclusive mantendo os caminhões refrigerados parados em seu pátio para não danificar as cargas.

Alcemir Sardagna, diretor da Transmagna Transportes, diz que ouviu rumores da paralisação, mas que não acreditou que fosse se concretizar e pôs os caminhões para viajar.

“Se eu tivesse liderando, meu caminhão seria o primeiro da fila, não estaria preso num bloqueio”, resumiu.

Sardagna relata ainda, como também contam os outros empresários, que não houve ninguém da PRF que abordou o motorista oferecendo condições seguras para que ele seguisse seu caminho, passando pelos bloqueios.

“O que nos deixa perplexos é que naquele momento não havia fisicamente como sair dali, existia ameaça à vida”, diz.

Camila Budel trabalha na transportadora da família, que tem 500 caminhões que transportam inclusive cargas inflamáveis como combustível, resina e cola. Foi multada em R\$ 400 mil, na BR 116.

“Todos os nossos caminhões possuem câmeras. As imagens mostram três tentativas dele de furar os bloqueios, sem sucesso”, diz.

A empresária destaca o prejuízo que terá na sua imagem junto a clientes por ser apontada como incentivadora do movimento.

“Nem sabíamos da paralisação. Nosso caminhão ficou parado, inclusive, perto de uma de nossas bases, em Embu, e não conseguiu nem chegar lá”, diz.

Os empresários reclamam que foram publicamente expostos com as multas, sem direito de defesa, e agora conversam com advogados para ver o que pode ser feito. Afirmam também que não foram convidados a participar de nenhuma parceria empresarial para promover a paralisação.

PF faz operação no RS contra locaute e prende suspeito

A Polícia Federal deflagrou nesta quinta (31) a Operação Unlocked, contra empresas suspeitas de terem paralisado suas atividades em apoio à greve dos caminhoneiros em rodovias do Rio Grande do Sul (RS).

Um suspeito foi preso temporariamente. Ele estava em um condomínio de luxo em Xangrilá. Houve busca e apreensão em Vale Real e Caxias do Sul. A investigação apontou que sócios de uma transportadora ameaçaram caminhoneiros para que não realizassem o transporte de cargas.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor:

Título: Gás encanado em SP aumenta até 8% para 1,8 milhão de consumidores

Desde quarta (30), os clientes da Comgás (Companhia de Gás de São Paulo) estão pagando mais caro pelo gás encanado. O reajuste afeta 1,8 milhão de clientes no estado de São Paulo.

O aumento médio para o consumo residencial varia entre 3,4% e 8%. O índice é superior à inflação acumula-danos últimos 12 meses até o mês de abril, medida pelo IPCA, que ficou em 2,76%.

O reajuste, autorizado pela Arsesp (Agência Reguladora de Saneamento e Energia do Estado de São Paulo), foi publicado na quarta (30) no Diário Oficial do estado e já está em vigor para 1,8 milhão de clientes residenciais.

Segundo a Comgás, o aumento definido pela Arsesp contempla “atualização nos custos de gás e transporte incluídos na tarifa”, além de seguir variações no valor do petróleo e da taxa de câmbio. O reajuste não é definido por um percentual fixo, mas sim por faixas que variam de acordo com o consumo individual de cada uma das residências.

A tarifa básica para os clientes residenciais, cobrada dos consumidores independentemente do volume de gás utilizado, subiu de R\$ 9,82 para R\$ 9,92.

A tarifa variável, cobrada por m3 de gás consumido, também foi reajustada.

O consumo médio de uma família é de 11,3 m3 por mês. Nesse caso, a taxa avança 6,87%, passando de R\$ 4,51 para R\$ 4,82 por m3.

Para as residências em que a medição é coletiva, o aumento da tarifa básica é de 0,94%. Ela subiu de R\$ 48,01 para R\$ 48,46.

A Comgás também reajustou os percentuais para o comércio (até 12,9%) e para a indústria em até 21%.

Já as tarifas do GNV (gás natural veicular), aplicadas apenas para os postos de combustíveis, terão uma redução no preço de 1,06%.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor: Estelita Hass Carazzai

Título: EUA anunciam tarifas de alumínio e aço contra Europa, Canadá e México

Países reagem contra as taxas de até 25% e criticam protecionismo do governo de Donald Trump

Depois que a poeira parecia ter baixado, os Estados Unidos anunciaram nesta quinta-feira (31) a imposição de tarifas ao aço e alumínio da União Europeia, Canadá e México — e voltaram a provocar temores de uma guerra comercial mundial.

O Brasil, segundo maior exportador de aço aos americanos, permanece excluído das tarifas, após aceitar a imposição de cotas para o produto.

Mas a administração de Donald Trump, que diz ainda não haver acordo satisfatório com Europa, Canadá e México, resolveu fazer valer tarifas de 25% sobre o aço e 10% sobre o alumínio desses países a partir desta sexta-feira (1º)

São três dos principais aliados dos EUA — e todos anunciaram que devem retaliar.

“Isso é protecionismo, pura e simplesmente”, declarou Jean-Claude Juncker, presidente da Comissão Europeia. “A União Europeia não pode ficar sem reagir.”

“É inaceitável”, afirmou o primeiro-ministro do Canadá, Justin Trudeau, que prometeu retrucar “dólar por dólar”. O país anunciou tarifas a produtos americanos a partir do dia 1º de julho, e irá acionar a OMC (Organização Mundial do Comércio) contra a prática.

Já a Alemanha vai responder ao slogan “América primeiro” com “Europa Unida”.

O francês Emmanuel Macron declarou que a decisão é “deplorável”, por fomentar o nacionalismo econômico.

“E nacionalismo leva à guerra. É um erro”, disse Macron.

Especialistas afirmaram que a decisão é inédita, por atingir tradicionais aliados dos EUA e forçá-los a responder com tarifas retaliatórias. Juntos, Europa, Canadá e México são responsáveis por quase 50% do aço e alumínio importados pelos americanos.

“É só o começo de uma saga”, afirmou o economista Chad Bown, especialista em comércio internacional do Peterson Institute. Para ele a retaliação pode atingir US\$ 48 bilhões em produtos americanos (cerca de 3% das exportações do país em 2017), e trazer consequências ao fluxo internacional de mercadorias.

“Quando o comércio internacional é interrompido e o nível de confiança entre os atores econômicos é seriamente prejudicado, quem mais sofre são os mais pobres”, afirmou Christine Lagarde, diretora-gerente do FMI.

Os EUA fundamentam a decisão na proteção da segurança nacional, argumento visto como frágil por especialistas.

Segundo o governo americano, o excesso de aço e alumínio no mercado mundial compromete a indústria siderúrgica nacional, responsável pelo suprimento da indústria de defesa dos EUA.

As tarifas já estão valendo para determinados países, como Japão, Rússia e China. O último é o principal produtor de aço do mundo - e, na prática, o grande alvo de Trump.

Segundo a Casa Branca, a ação já provocou “grandes efeitos positivos” na indústria de aço e alumínio dos EUA, em especial na proteção e promoção de empregos no setor.

Mas economistas dizem que a decisão deve encarecer o custo desses insumos no país, além de causar efeito dominó em outras cadeias por causa de tarifas de retaliação.

“Isso vai elevar custos de entrada para uma série de fabricantes e possivelmente alimentar os preços de uma forma geral [nos EUA]”, diz diretor da Moody's, Atsi Sheth.

Com a AFP

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Editorial

Autor:

Título: Subsídio ao diesel é conta difícil de fechar

Como parte da solução improvisada para permitir a redução de R\$ 0,46 no litro de óleo diesel prometida aos caminhoneiros por 60 dias para cessar a greve que paralisou o País por mais de uma semana, o Senado aprovou, terça-feira passada, o projeto de lei que suspende a desoneração da folha de pagamento de 28 setores, de um total de 58 beneficiados pela desastrosa política adotada pela ex-presidente Dilma Rousseff. Além de um grande número de empresas ficar de fora da medida, entre elas as transportadoras, só devendo perder essa benesse em 2020, calcula-se que essa reoneração parcial deva proporcionar ao Tesouro uma receita de R\$ 3 bilhões em 12 meses.

Como já estamos em meados do ano e a medida só entrará em vigor 90 dias depois de sancionada pelo presidente da República, ou seja, em setembro, o total arrecadado até fim de dezembro será bem menor, sendo insuficiente para cobrir o que deixará de ser arrecadado pela Contribuição sobre Intervenção no Domínio Econômico (Cide), que será zerada.

Presume-se que a isenção do PIS/Cofins sobre o óleo diesel, que também faz parte do projeto de lei em causa, venha a ser vetada pelo presidente Michel Temer, como foi acertado pelos líderes do Senado, que só aceitaram aprovar a proposição tal como passou na Câmara dos Deputados para ganhar tempo. A isenção do PIS/Cofins sobre o diesel custaria R\$ 13,5 bilhões aos cofres federais, gerando um rombo nas contas públicas difícil de cobrir.

De uma forma ou de outra, o governo terá de compensar a Petrobrás pela perda de faturamento com o subsídio ao óleo diesel. Estima-se que o Tesouro terá de desembolsar R\$ 9,5 bilhões para a estatal este ano. Parte dos recursos viria de uma reserva orçamentária estimada em R\$ 5,7 bilhões, ou seja, de verbas ainda sem destinação, e o restante de cortes de despesas diversas.

Há ainda a possibilidade de diminuir ou zerar a alíquota do Reintegra - programa pelo qual o governo devolve às empresas 2% do faturamento com exportações - sob a justificativa de que as vendas externas são hoje favorecidas pela elevada cotação do dólar e poderiam prescindir desse incentivo.

O cobertor é curto, mas, seja como for, o ministro da Fazenda, Eduardo Guardia, assegura que não haverá aumento de impostos.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Colunas

Autor:

Título: Engie não conclui proposta por gasoduto de Petrobrás

Coluna do Broadcast

A companhia francesa Engie ainda trabalha nos contratos para formalizar a proposta de aquisição de 90% da Transportadora Associada de Gás (TAG), gasoduto da Petrobrás. O prazo acertado entre as duas companhias, no início de maio, terminou ontem, mas vai ser estendido. A complexidade dos detalhes teria empurrado o prazo. Há informações circulando nos arredores da transação de que o atraso da Engie estaria relacionado à concretização das negociações sobre os recursos envolvidos para fechar a proposta e de que haveria resistência ao negócio em parte da diretoria-executiva e do conselho da empresa. Procurada, a Engie respondeu que avalia e tem interesse em todas as oportunidades de negócios na cadeia de valor do gás natural. A Petrobrás não comentou.

» Será?. Se não houver acordo, a Petrobrás pode partir para negociações com outros interessados. A Engie apresentou a melhor proposta à petroleira na fase vinculante do processo. O gasoduto é avaliado em cerca de US\$ 8 bilhões e sua venda representa a de maior montante já realizada pela Petrobrás.

» Grande. Caso a Engie leve o ativo, os 4,5 mil quilômetros da TAG representarão 10% da quilometragem em gasodutos que a empresa tem no mundo. A companhia francesa já tinha entrado na disputa pelo gasoduto Nova Transportadora do Sudeste (NTS), também da Petrobras, que foi arrematado pela Brookfield no ano passado, por pouco mais de US\$ 4 bilhões.

COM CIRCE BONATELLI

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Colunas

Autor: Celso Ming

Título: Chegou a fatura

Os prejuízos da greve dos caminhoneiros são incomensuráveis, como se viu. Se ao menos servissem para dar mais consciência ao brasileiro de que subsídios generalizados são uma peste já teria sido bom preço a pagar.

Caminhoneiro adorou quando o governo Dilma deu incentivos tributários e creditícios para a compra de caminhões. Graças a mais esse pacote de bondades, de 2009 até agora a frota cresceu 40%, enquanto a economia avançou apenas 11%. O frete despencou porque teve mais caminhão do que carga a transportar. Os irmãos de estrada não aguentaram o tranco, puseram o governo Temer de joelhos e, agora, boa parte dessa conta é empurrada para o contribuinte.

Essa foi apenas uma entre inúmeras distorções que se criaram na economia brasileira nos dois últimos governos. A exigência de que a Petrobrás pagasse boa parte da fatura do consumidor de combustíveis, também ao longo do governo Dilma, foi outra dessas distorções que ajudaram a afundar o caixa da empresa e a destruir patrimônio público que, aliás, já vinha sendo dilapidado pela corrupção, como mostraram o mensalão e o petrolão.

Os caminhoneiros acham natural exigir que os preços do diesel sejam subsidiados e previsíveis com meses de antecedência, embora seu custo seja determinado pelos preços internacionais do petróleo em dólares, que também oscilam diariamente. Querem porque querem que a conta seja empurrada para a frente. E nisso, não estão sozinhos. O limitado governador de São Paulo da hora, Márcio França, também pensa assim.

Os empresários também gostaram quando o governo Dilma passou a desonerar as folhas de pagamentos. A proposta era de que mais investimentos fossem realizados e mais empregos fossem criados. O resultado foi nenhum investimento adicional, nenhum outro emprego e novo rombo no Tesouro, que teve de enfrentar uma renúncia tributária de R\$ 85,7 bilhões entre 2012 e 2017. Agora, boa parte das desonerações foi revertida por decretos do presidente Temer publicados nesta quinta-feira para pagar parte das concessões aos caminhoneiros. Ou seja, tenta-se corrigir uma distorção com a reversão de outra. Assim, a distorção continua.

Os empresários também adoraram quando o governo Dilma repassou meio bilhão de reais do Tesouro para o BNDES para que este financiasse com créditos subsidiados o desenvolvimento das empresas destinadas a serem campeões nacionais. Boa parte delas fez lambança com esses recursos, algumas delas quebraram como o grupo de Eike Batista e, como parte da equação, a dívida bruta vai para 80% do PIB.

Não há nada de especialmente errado nem com subsídios nem com isenções tributárias. Podem fazer parte de qualquer política saudável, desde que sejam transparentes e garantidos por receitas orçamentárias.

O problema de fundo é mais do que sabido, embora não reconhecido pelos beneficiários das benesses. Grupos econômicos, corporações, entidades de classe e até igrejas particulares conseguem empurrar para a sociedade suas contas de consumo. Para isso, querem um Estado perdulário para eles próprios e que o contribuinte assumira a conta. Além de que não há o que chegue, a distorção final é uma sucessão de governos fracos.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo**Seção: Colunas****Autor: Andreza Matais****Título: Oficiais da Abin dizem que governo foi alertado**

Coluna do Estadão

Servidores da Abin devolvem as críticas de que a instituição não alertou o Planalto das consequências da greve dos caminhoneiros. Dizem que os relatórios apontaram, até mesmo, risco de desabastecimento, mas caberia ao governo decidir o que fazer. Treinados para não reagir, os oficiais de inteligência preferem não rebater oficialmente. O presidente da Associação dos Servidores da Agência Brasileira de Inteligência, Carlos Estrella, diz que a entidade está dividida sobre divulgar nota. “Não é agradável. Temos consciência do trabalho que fizemos.”

Tá registrado. A agenda do ministro do GSI, Sérgio Etchegoyen, não registra nenhuma reunião com o diretor-geral da Abin, Janér Tesch, durante a greve dos caminhoneiros. O último encontro anotado foi dia 15 de maio, seis dias antes do início da manifestação.

» Com a palavra. O GSI diz que o ministro tem despachos diários com os seus assessores diretos, inclusive com o chefe da Abin. “Quando se trata de assuntos específicos, são definidos horários na agenda para os seus assessores.”

» Cheque especial. Aliás, Marun pediu aos ministros do Turismo, Esporte e Saúde a liberação de R\$ 50 milhões em emendas para distribuir. Ele tem reclamado de passar constrangimento nas votações já que, sem orçamento, não consegue atender os deputados.

» No bolso. Os prejuízos causados pela greve dos caminhoneiros para o setor farmacêutico já chegam a R\$ 500 milhões. O cálculo é do presidente da Farma Brasil, Reginaldo Arcuri, que representa 12 laboratórios nacionais que faturaram no ano passado R\$ 17 bilhões.

» É grave. O efeito é cascata. Sem receber, as empresas não pagam tributos. A maior preocupação, contudo, é com a possibilidade de faltar insumos para fabricação de remédios.

» CLICK. O ministro Carlos Marun (Governo) gravou um vídeo de dentro do jatinho da FAB, no domingo, para dizer que a greve dos caminhoneiros estava perto do fim.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo**Seção:** Notas e Informações**Autor:****Título:** Um bom exemplo

Em meio à grave crise provocada em todo o País pela greve dos caminhoneiros, que causou e continua a causar sérios transtornos à vida da população, tem se sobressaído a atuação firme, serena e bem planejada da Prefeitura da capital paulista. Uma série de medidas por ela adotadas ao tempo certo tem conseguido limitar o sofrimento dos paulistanos, tanto quanto possível na difícil situação criada pela penúria de combustível, que afeta todos os setores de atividade. No quinto dia da greve, quando se tornou evidente que o problema – que já causava sérias perturbações no transporte e no abastecimento dos mais variados produtos e no funcionamento de serviços – não teria solução rápida, o prefeito Bruno Covas decretou estado de emergência na cidade e criou um comitê para gerir a crise no âmbito do Município, apontando as medidas cuja adoção se impunha.

O decreto permite à Prefeitura fazer compras sem licitação, requisitar e apreender bens privados, como combustível que esteja estocado em postos. O objetivo é garantir o funcionamento dos serviços essenciais, de maneira satisfatória, nas condições adversas criadas pela crise. Segundo o prefeito, com o objetivo de assim minimizar os seus impactos, em especial para a população mais carente, “que precisa do transporte público, da escola pública, do Samu”. A adoção de providências semelhantes ou equivalentes a essas, para fazer frente a crises as mais diversas e a catástrofes naturais, não é novidade.

Mas sua execução quase sempre deixa a desejar. O que distingue a ação do prefeito paulistano neste caso é, ao mesmo tempo, a escolha correta das medidas, a determinação e a rapidez de sua execução. A Prefeitura agiu com presteza, antes que a procura desesperada esgotasse os estoques, para comprar combustível para atender de maneira satisfatória, dentro da situação criada, às necessidades urgentes dos serviços públicos, desde transporte de ônibus até o funcionamento do Samu e do Serviço Funerário, passando pela limpeza pública e o fornecimento de insumos básicos à rede municipal de saúde.

Só numa distribuidora se conseguiu adquirir 240 mil litros de óleo diesel, retirados com apoio da Polícia Militar (PM). De três postos iniciais para abastecer seus serviços o governo municipal chegou a 14, o que lhe permitiu ajudar a Eletropaulo e a Comgás – cujos estoques estavam quase se esgotando –, pela importância dos serviços que prestam. A boa e correta administração do combustível escasso, obtido a duras penas, com sua criteriosa distribuição para os vários serviços, foi também importante para se atingir o objetivo fixado.

O fornecimento às empresas de ônibus, por exemplo, foi feito de tal forma a assegurar a circulação de apenas 70% da frota nos horários de pico, sendo ela reduzida progressivamente até 50% de acordo com a necessidade mais premente da demanda. Com isso, foi possível manter o serviço em funcionamento razoável por vários dias, em nível compatível com a situação anormal que ainda vive o País. O mesmo critério foi adotado para a limpeza pública. Outras medidas ditadas pelo bom senso, mas que nem por isso são sempre devidamente aplicadas, foram logo adotadas para economizar combustível, como a suspensão de serviços administrativos não essenciais, e a suspensão das regras que restringem a circulação de caminhões a determinada área da cidade, a fim de facilitar o já precário abastecimento.

Os agentes da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), sempre tão ágeis na aplicação de multas em quaisquer circunstâncias em que se encontrem os faltosos, foram orientados não só a não multar carros parados por falta de combustível, como a escoltá-los para local em que não atrapalhem o trânsito. Pelo menos esse bom exemplo de administração pública eficiente e responsável a crise provocada pela greve dos caminhoneiros possibilitou. E com uma vantagem suplementar: o prefeito e seus auxiliares souberam, neste caso pelo menos, se comportar com discrição.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Notas e Informações

Autor:

Título: O MP e a greve dos caminhoneiros

Por iniciativa de sua Câmara Criminal, a Procuradoria-Geral da República (PGR) determinou às unidades do Ministério Público Federal em quatro Estados – São Paulo, Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Goiás – a abertura de investigações para apurar dois crimes previstos pela Lei de Segurança Nacional por cidadãos, empresas e entidades sindicais que teriam se envolvido na greve dos caminhoneiros com objetivos políticos, pedindo intervenção militar. O primeiro crime foi o de incitar a desobediência civil, usar a violência e promover graves ameaças para afrontar o regime democrático vigente e o Estado de Direito. O segundo foi o de incitar a subversão da ordem política, desafiar os poderes instituídos e provocar animosidade nas Forças Armadas.

A Câmara Criminal da PGR quer saber quais foram as empresas do setor de transportes que apoiaram os grevistas e identificar os infiltrados que teriam estimulado incêndio de caminhões e postaram vídeos nas redes sociais, pregando a deposição do presidente da República e insuflando um golpe militar. A PGR também quer identificar quem estimulou a greve dos caminhoneiros com o objetivo de ganhar visibilidade na mídia para disputar cargo eletivo em

outubro. Dependendo do que for apurado nas investigações, a PGR poderá abrir um inquérito criminal no prazo de 30 dias. A iniciativa da Câmara Criminal da PGR é uma resposta aos caminhoneiros que afrontaram as instituições, aproveitando-se de uma crise de abastecimento que desorganizou quase todas as cadeias de produção da economia.

O que chama a atenção, no entanto, é que essa iniciativa foi anunciada mais de uma semana após o início do bloqueio das estradas para interromper o transporte de cargas, o que é crime. Para uma instituição integrada por procuradores que, arvorando-se em consciência moral da Nação, desenvolvem cruzadas contra o que julgam ir contra suas convicções moralistas, políticas e ideológicas, julgando e condenando à execração pública cidadãos e empresas, sem reunir provas que os tribunais considerem cabais, a lentidão demonstrada pela PGR nesse caso causou uma surpresa negativa.

Se tivessem agido com determinação assim que começou a paralisação dos transportes nas rodovias federais e estaduais, com base tanto no Código Penal como na violação de direitos difusos – que tanto gostam de invocar –, a greve poderia ter tido um final prematuro. A mesma morosidade marcou a atuação dos Ministérios Públicos dos Estados. Com base na legislação de defesa dos direitos do consumidor, as promotorias estaduais deflagraram investigações para identificar práticas abusivas de preços causadas pela crise de abastecimento de combustíveis e alimentos, e que podem resultar em ações civis públicas impetradas com o objetivo de impor ressarcimento por dano moral coletivo e sanções administrativas.

A iniciativa foi importante, não há dúvida, mas as promotorias estaduais de defesa do consumidor só a anunciaram uma semana depois do início da greve, quando o caos já estava instalado. Além disso, associações de promotores divulgaram notas ambíguas, explicando que, apesar de terem pedido às promotorias que ficassem atentas “a condutas oportunistas do setor de vendas de combustíveis”, elas não eram contrárias à paralisação dos caminhoneiros. Mais uma vez, para quem imagina ter o poder de dirigir o País, fundamentando suas iniciativas em princípios jurídicos vagos ou indeterminados, como dos direitos difusos ou dos valores sociais do trabalho, os promotores tiveram um comportamento tíbio.

Pela Constituição, o Ministério Público é “uma instituição essencial à função jurisdicional do Estado, incumbindo-lhe a defesa da ordem jurídica, do regime democrático e dos direitos sociais indisponíveis”. Os membros dessa instituição sempre atribuíram a si próprios uma aura de infalibilidade no exercício de suas prerrogativas. Sua atuação na greve dos caminhoneiros, contudo, mostrou o quão equivocada é essa pretensão.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo**Seção: Espaço Aberto****Autor: Fernão Lara Mesquita****Título: Os caminhoneiros e a dependência em rede**

Para quem lê este país pela imprensa e pela televisão – e é assim, ainda, que todo país vê sua “persona” institucional porque não há outra maneira de fazê-lo – nada parece fazer sentido. Essa perplexidade é que explica a balbúrdia das redes. Mas quando se põe o pano de fundo real em tela tudo se torna crua e perfeitamente lógico. Há um pacto de silêncio em torno da reforma de emergência que se faz necessária no Brasil que atravessa os dois polos ideológicos e “irmã” todos os partidos. E a imprensa tem feito menos do que deveria para expô-lo. Faz todo o sentido essa barreira de silêncio porque, situação ou oposição de turno, as chamadas “fontes” do debate nacional são os poderes estabelecidos e essa reforma, uma vez posta para andar, ou vai à questão de fato e muda definitivamente o poder de dono no Brasil, ou continua dando um passo para a frente e dois para trás, como vem acontecendo desde o minuto seguinte à proclamação da República que nós nunca instituímos de fato.

Continuamos feudais. Um único grupo, graças “a el-rei”, abocanha ano após ano, faça chuva ou faça sol, uma fatia maior de um PIB minguante. O resto é ladeira abaixo e em velocidade dobrada porque, a cada degrau que o PIB desce, a casta privilegiada precisa galgar um para voltar para onde estava e mais um para se colocar acima do ponto alcançado no ano anterior, como manda a lei que ela mesmo escreveu para si. Essa excepcionalidade ulula. Partindo de um patamar de desigualdade já muito alto, o PT passou três mandatos inchando e mandando inchar morbidamente as folhas de pagamento do Estado. E isso gerou a onda multiplicada que vem desaguando, com os salários inflados ao pico máximo, na conta das aposentadorias públicas. A necessidade de funcionários ativos – médicos, professores e principalmente policiais – redobra exponencialmente, porém, à medida que a miséria resultante do avanço da “privilegiatura” sobre a riqueza nacional minguante esgota a economia privada e aumenta as carências do povo.

Qualquer raciocínio sobre os movimentos no tabuleiro do Brasil que não considere esse dado no ponto de partida e no ponto de chegada aprofunda a confusão reinante. Só a visão do contexto pode dar um foco ao debate nacional e um horizonte de chegada para balizar tanto a ação dos governos quanto as escolhas dos eleitores. Os relatos do dia, no entanto, são invariavelmente feitos sem considerá-lo. Há quem chegue a esvoaçar por cima da verdade, mas ninguém pousa decididamente nela. Com o País no limite, a mentira é o último ponto de contato da “privilegiatura” com terra firme. O último obstáculo periclitante que separa o Brasil de uma nova era. Mas sem esse horizonte bem

definido saltamos de casuísmo em casuísmo, o que, em vez de unir, desalinha o País. Tira-lhe o foco. Apela ao pior lado do bicho-homem, que é o do salve-se quem puder. Foi o que aconteceu com a greve dos caminhoneiros.

Ela começou como um sucesso de público em função da exasperação geral com a velocidade com que dobrou a conta da “tanqueada” de todos nós. Mas sem um horizonte para nortear, fosse a reivindicação, fosse a satisfação oferecida, esta pôde, mais uma vez, excluir o Brasil... com a anuência do Brasil, este estranho país da “dependência em rede” onde tão poucas bocas abocanham o privilégio, mas tantos rabos/cúmplices se mantêm indiretamente presos por ele num silêncio cúmplice. Vence quem grita mais alto? Desde sempre. Só que desta vez quem gritou mais alto não foi o gritão de sempre, que, no entanto, é cínico o bastante para tomar carona no grito de quem quer que seja desde que contribua para empurrar o País para o desastre desejado. Mas aquela esquerda dos nossos Maradonas sem cocaína, que afirma que o problema da Venezuela é “haver uma oposição a Nicolás Maduro reacionária e vendida aos Estados Unidos” que, portanto, merece os tiros que leva, não é mais o problema. O País já lhe deu o que merece.

Não nos salvará, tampouco, a mera ação policial contra a corrupção. Ela contribui para um futuro menos exposto, mas só pesará decididamente a nosso favor se e quando o resto do que precisa acontecer. Quem quiser que se iluda com a “sede de justiça” dos que vazam para a imprensa os dossiês de financiamento de campanha de todo brasileiro eleito pela lei que elegeu todo brasileiro eleito, se ele não fechar posição a favor dos privilégios da “privilegiatura”. Quem quiser que compre as lágrimas de crocodilo dos que barraram todas as reformas que respeitam a aritmética e agora “denunciam” os aumentos de preços e impostos que isso necessariamente implica.

Não podem durar mais que as marés de alta os monopólios estatais “regidos por regras de mercado” num país onde quem embarca uma vez no Estado embarca para todo o sempre e a coluna de “custos” está constitucionalmente petrificada para cima, restando para os “ajustes” apenas e tão somente a que leva diretamente ao lombo dos miseráveis “acionistas involuntários” das “brases”. Não existe essa pretendida meia virgindade. Ou o Estado é polícia só ou, mais cedo ou mais tarde, cai no crime. O tratamento de choque na esbórnia das aposentadorias públicas, onde o privilégio é lei e o abuso do privilégio é a regra, não é mais uma questão de escolha, é um imperativo de sobrevivência. O requisito obrigatório de qualquer eleitor consciente deve ser, portanto, antes de mais nada, exigir do seu candidato uma tomada de posição formal em relação a ela.

E todos, entre esses, que já foram traídos por seus representantes um dia deveriam fazer mais que isso. Democracia é uma hierarquia na qual o povo

manda e os governantes obedecem. E para que isso aconteça é preciso adotar um sistema que permita saber quem, de fato, é o representante de quem em cada instância de governo, o que só o voto distrital puro pode proporcionar, e, em seguida, armar a mão dos eleitores do poder efetivo de demitir seu representante sempre que se achar mal representado (recall) e desafiar suas leis se vierem enviesadas (referendo). Todo o resto é isca pra pegar trouxa.

JORNALISTA

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Espaço Aberto

Autor: Fernando Gabeira

Título: O bloqueio das ideias

Aos poucos volta a gasolina aos postos e os alimentos às prateleiras. É tempo também de reorganizar a cabeça, depois desse movimento dos caminhoneiros que parou o País. Sim, é preciso reorganizar a cabeça. Não vai nisso nenhuma subestimação da inteligência. É que os fatos nos obrigam a uma constante revisão. Esta semana, por exemplo, lembrei-me duma viagem a Santa Maria, no Rio Grande do Sul. Isso foi na década dos 90. Rodávamos por estradas precárias e perguntei por que não as reparavam. Alguém me disse que as estradas ali estavam perto da fronteira com a Argentina. Eram tão ruins que desestimulavam uma invasão militar. Achei bizarro. Afinal, estamos de bem com a Argentina, já havíamos resolvido a questão nuclear fraternalmente. Aquilo era uma desculpa esfarrapada. Voltando atrás no tempo, sigo pensando que as estradas devem ser as melhores possíveis. Mas percebo, com a paralisação da semana, que num país como o nosso deveriam ser um tema dominante na defesa nacional.

Um país não pode ser tão vulnerável. As notícias de perdas se sucedem: portos, agricultura, comércio, indústria, quase todos os setores da economia nacional foram atingidos. Isso não quer dizer que nunca mais haverá greve de caminhoneiros. Simplesmente não podem ser devastadoras como esta. A segunda ideia: como as coisas acontecem sem que sejam detectadas no País. As manifestações de 2013 começaram por causa dos 20 centavos a mais no preços das passagens. E surpreendentemente evoluíram para um protesto geral. Onde estávamos todos? Talvez mais concentrados no jogo político de Brasília do que propriamente nas tensões sociais. Onde estava o governo, que recebeu uma indicação clara da greve e a subestimou? Se fosse um pouco mais franco e transparente, pelo menos avisaria à sociedade que algo de muito grave estava para acontecer.

Se não quisesse nos defender, ao menos acionaria nossos instintos de autodefesa. Não são necessariamente negativos como uma corrida aos supermercados. Havia muito o que fazer para salvar vidas, garantindo oxigênio, material de hemodiálise, enfim, artigos decisivos para a saúde pública. As refinarias foram bloqueadas. Como, assim, as refinarias podem ser bloqueadas simultaneamente? Os grevistas chegaram primeiro, embora tenham avisado que iriam desfechar o movimento. Compreendo a revolta difusa contra políticos que vivem no mundo da lua. Creio que ela é inevitável no Brasil de hoje, em que a sociedade já esgotou sua cota de tolerância. O governo Temer está preocupado em fugir da polícia e influenciar as eleições. Ele merece uma dose de caos para cair na real. Mas a sociedade, não. Ele já vem sofrendo ao longo desses anos de crise, corrupção, assalto às empresas públicas, como a Petrobrás.

Existe alguma fórmula para evitar que um governo fraco fique de joelhos sem que para isso o próprio País também tenha de se ajoelhar? O que me ocorre, as ideias ainda não voltaram todas às prateleiras: é um instrumento de Estado, uma lei talvez, que defina que o País não pode parar, independentemente das hesitações do governo. Ao governo caberia negociar, mas dentro de um quadro em que estradas e refinarias não poderiam ser bloqueadas. Isso subordinaria as próprias negociações. Por mais rastejante que fosse o governo, por mais concessões que estivesse pronto a oferecer, não estaria ao seu alcance permitir que o País parasse. Finalmente, uma ideia que me faz lembrar 2013: uma revolta política despojada de uma visão real do que fazer, para onde ir. Não se deve ignorar a presença no movimento de grupos que defendem a intervenção militar. Mesmo ignorados, estão crescendo. É preciso encará-los. Eles estão vendo a mesma decadência política que nós.

Só que propõem uma saída absurda, não só pelas condições internas, mas também pelo isolamento internacional que isso representaria para o Brasil. Foi num precário processo democrático que chegamos até aqui. E por meio dele vamos encontrar uma saída. Já vi caminhoneiros precipitarem a queda do governo de Salvador Allende, no Chile. Estava defronte ao Palácio de La Moneda quando os aviões o sobrevoavam, anunciando o golpe. Augusto Pinochet acabou como alguns políticos brasileiros, alquebrado, de bengala, sempre nos colocando o dilema: cadeia ou prisão domiciliar para morrer em casa? Voltar ao passado não é uma solução. É uma espécie de morte viver a História como uma repetição mecânica. Não deixa de ser estranho ver tanta gente usando a rede social, que ampliou o potencial humano de livre expressão, pedindo uma ditadura militar.

É como usar uma boia para se afogar com ela. Já não é apenas viver a História como morte, mas como suicídio. Estamos num ano eleitoral. O País em frangalhos, uma esfera política desmoralizada, é nessa aridez que teremos de

plantar a flor da mudança. Um poeta consegue plantá-la no asfalto. Nossa tarefa não é tão difícil: derrubar pelo voto a maioria dos picaretas, eleger gente nova e empurrá-la para uma aliança com alguns sobreviventes, para que a inexperience não venha a pesar tanto nas suas decisões. Conviver com este governo e com todo o universo político é bastante doloroso.

Mas não há alternativa. Em outubro já haverá um novo presidente, um novo Parlamento. Podem não ser ideais. Mas a lição destes anos é de que as más escolhas podem levar o País à desintegração. Os adeptos do voto nulo deveriam parar um minuto e refletir sobre isso. Não existe outro mundo. Você pode deixar os políticos de lado, mas eles têm o poder de arrasar seu cotidiano. Por favor, nada de suicídios, como a intervenção, nem masoquismo, como o voto nulo. Pelo menos, vamos tentar sair dessa maré.

JORNALISTA

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Fernando Nakagawa Adriana Fernandes

Título: Para bancar 'bolsa caminhoneiro', governo corta até gastos sociais

Maior parte dos R\$ 13,5 bi destinados a subsidiar o diesel virá do corte de despesas em áreas como educação e saúde; foram extintos ainda programas de incentivo às empresas exportadoras e às indústrias química e de bebidas, gerando críticas de associações de classe

Sem espaço para aumentar impostos, o governo cortou incentivos para setores da indústria para bancar os R\$ 13,5 bilhões da "bolsa caminhoneiro", destinados aos subsídios ao diesel. Desse total, R\$ 4 bilhões virão com o aumento da arrecadação gerado pelo fim de programas de incentivos às empresas.

Os R\$ 9,5 bilhões restantes serão pagos com reservas financeiras do governo e corte de verbas para várias áreas, inclusive saúde, educação, moradia e saneamento básico. O governo também cancelou despesas de 40 obras em rodovias, além de patrulhamento. Para compensar a redução dos tributos que incidem sobre o diesel, o governo extinguiu benefícios às indústria química e de bebidas, além de quase zerar incentivos dados a exportadores.

Só com a redução do percentual de 2% para 0,1% do programa que desonera empresas exportadoras, o Reintegra, o governo arrecadará R\$ 2,27 bilhões neste ano. A indústria de bebidas não terá mais benefício para produzir concentrado para refrigerantes na Zona Franca de Manaus e o setor químico perde o regime especial de impostos.

Outras medidas afetam 39 setores que deixam de ter desoneração da folha de pagamento. Essas iniciativas geravam benefício tributário para esses setores em troca da promessa de mais empregos e aceleração da atividade. As medidas provocaram reação.

O presidente da Confederação Nacional da Indústria (CNI), Robson Andrade, disse que o setor será penalizado de novo ao pagar essa conta (leia mais na pág. B3). Há, ainda, medidas para compensar o gasto de R\$ 9,5 bilhões que a sociedade terá de pagar pelo subsídio às produtoras e importadoras do combustível até o fim do ano.

Boa parte dessa conta virá de reservas financeiras do governo, que perderam R\$ 6,2 bilhões. Esses recursos estavam previstos no Orçamento para eventualidades em vários órgãos, como na Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional. A equipe econômica anunciou também o cancelamento de gastos do próprio governo, como recursos para reforçar o capital de estatais e despesas diretas de órgãos.

Boa parte desse corte, que soma R\$ 1,2 bilhão, já estava bloqueada, destacou o secretário de gestão do Ministério do Planejamento, Gleisson Rubin. O Sistema Único de Saúde (SUS) deixará de receber R\$ 135 milhões. A Associação Brasileira de Saúde Coletiva (Abrasco) cobra mobilização social para reverter a decisão.

Em nota, a associação ressalta que entre os cancelamentos estão recursos que iriam para o fortalecimento do SUS, políticas públicas contra as drogas e violência contra mulheres. Para o presidente da Abrasco, Gastão Wagner, a atitude do governo é lamentável.

“É um equívoco.” O chefe da assessoria especial do ministro da Fazenda, Marcos Mendes, fez forte defesa do novo sistema de subsídio. Para o técnico, a subvenção tem como objetivo suavizar preços em um “momento atípico” e criar previsibilidade no preço ao consumidor.

(COLABORARAM ANA PAULA NIEDERAUER E FÁBIO DE CASTRO)

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Adriana Fernandes Fernando Nakagawa

Título: Pacote traz economia para contas de 2019

Indústria e presidente da Câmara, porém, criticam medidas anunciadas pelo governo

O pacote tributário para bancar o “bolsa caminhoneiro” – o subsídio ao preço do diesel que entrou em vigor ontem – vai garantir uma economia de R\$ 16,23 bilhões para as contas públicas em 2019. Isso porque as medidas adotadas para compensar a queda de R\$ 0,46 no preço do diesel nas refinarias, acordada entre o governo e os líderes dos caminhoneiros, terão efeito permanente.

Com isso, o governo minimiza, em 2019, parte do impacto negativo da greve dos caminhoneiros para as contas públicas. Por outro lado, o efeito de queda na arrecadação de tributos ainda não foi dimensionado pela equipe econômica, mas já é esperado por causa da parada de produção de muitos setores da economia.

A maior parte da economia em 2019 virá com a redução do Reintegra, subsídio que é dado para os exportadores de produtos manufaturados. O governo vai economizar R\$ 10 bilhões em 2019 com a redução do benefício para 0,1%. O projeto de reoneração da folha vai permitir uma economia adicional no ano que vem de R\$ 3,6 bilhões.

O aperto na tributação dos concentrados para refrigerantes produzidos na Zona Franca de Manaus vai render mais R\$ 1,9 bilhão. E outros R\$ 730 milhões virão da extinção do Reiq, programa de incentivo para a indústria química.

Reações.

Mal o governo anunciou as medidas fiscais, elas já provocaram reação. O presidente da Câmara, Rodrigo Maia, disse ao site BR18 que não ficou satisfeito com a decisão do governo de vetar a redução da alíquota do PIS/Cofins para o óleo diesel. “Na minha opinião, a forma mais correta para reduzir R\$ 0,46 no preço do diesel seria diminuindo a alíquota do PIS/Cofins”, disse.

O presidente da Confederação Nacional da Indústria (CNI), Robson Andrade, engrossou as críticas. Segundo ele, a indústria é o setor que vai pagar a conta das medidas tributárias anunciadas para bancar o diesel mais barato para os caminhoneiros. “O problema é que o governo está querendo pagar a conta do subsídio ao diesel tirando incentivos muito importantes para a indústria. E sempre ela que está sendo penalizada”, afirmou.

Andrade ressaltou que a indústria paga 32% dos impostos federais e chegou a sugerir que as medidas atingissem outros setores que pagam menos tributos, como a agricultura. “Temos alertado o governo. A CNI teve uma reunião hoje com o governo mostrando os prejuízos que a indústria teve. Isso (as medidas) vai piorar muito a situação das empresas que exportam”, criticou.

A Abir, que reúne os fabricantes de bebidas não alcoólicas, informou, em nota, que foi surpreendida pelo decreto e que a indústria terá impactos com a

decisão. A entidade disse que está empenhada em negociar, com o objetivo de evitar prejuízos ao setor e a consequente redução da arrecadação federal.

Já o presidente da Associação Brasileira da indústria Química (Abiquim), Fernando Figueiredo, convocou para hoje uma reunião com as indústrias do setor para discutir quais os impactos na indústria, que movimenta US\$ 120 bilhões por ano.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Adriana Fernandes

Título: Presente para o próximo presidente

Fonte de desgaste adicional para o governo Michel Temer, as quatro medidas tributárias anunciadas no dia de Corpus Christi para bancar a bolsa caminhoneiro são um presente para o próximo presidente. Se elas ficarem de pé, mesmo diante da pressão da indústria e do Congresso, ajudam – e muito – a diminuir a pressão do Orçamento de 2019 e dos próximos anos.

E melhor: a fatura com o desgaste de aumentar tributos ficou na conta do presidente Temer. São R\$ 16,23 bilhões a mais de economia já no primeiro ano. Com o déficit elevado, o ajuste das contas será um complicador para o substituto de Temer. Independente do partido, o eleito não precisará gastar capital político.

As medidas agora anunciadas começam, na prática, a “limpar” o caminho para fechar a proposta de Lei Orçamentária que será enviada em agosto ao Congresso. O adiamento do reajuste dos servidores em 2019 é outra ação que está no radar. Desde 2015, a área econômica vem tentando acabar com os três programas de incentivos, que foram alvo das medidas fiscais.

O cerco à vantagem tributária dada aos fabricantes de refrigerantes – diga-se a Coca Cola – então nem se fala. A maior vitória considerada pelo governo foi o fim da desoneração da folha para o dezembro de 2020. Está longe, mas é um ponto final. A vantagem para a equipe econômica é que apenas uma das quatro medidas depende de aprovação do Congresso, a extinção do regime especial de incentivo para a indústria química.

As retiradas dos demais incentivos dependeram apenas de decretos presidenciais. Ou seja, a decisão de resistir à pressão do setor produtivo dependerá apenas do presidente Temer. De qualquer forma, a retirada de incentivos fiscais para setores específicos é mais palatável para a população do que um aumento de impostos que atingiria a todos.

RÉPORTER DO 'BROADCAST'

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo**Seção: Economia****Autor:****Título: Relator da reoneração afirma que vai trabalhar para derrubar vetos**

Para ex-ministro Orlando Silva, presidente Temer não teve critério ao escolher setores que perderão benefício fiscal

O líder do PC do B na Câmara, deputado Orlando Silva (SP), disse que faltou critério ao presidente Michel Temer para vetar alguns setores que continuariam com a folha de pagamento desonerada até o final de 2020. O Congresso queria que 28 de 56 setores continuassem a pagar uma alíquota sobre o faturamento, mas o presidente vetou alguns deles, o que fez 39 segmentos perderem o benefício fiscal.

Silva disse que vai trabalhar com os deputados para que a Câmara derrube os vetos do presidente. "Temer vetou a manutenção do benefício a vários setores que geram muitos empregos e que sofrem uma concorrência desleal com importações. Os vetos de Michel Temer servem para enfraquecer a indústria nacional e gerar mais desemprego."

Voltarão a ser reoneradas empresas estratégicas de defesa, de transporte aéreo de carga e de passageiros regular, de serviços auxiliares ao transporte aéreo de carga e de passageiros, de manutenção e reparação de aeronaves, de manutenção e reparação de embarcações e empresas do comércio varejista de calçados e artigos de viagem. A reoneração vai garantir um impacto positivo de R\$ 830 milhões.

A política de desoneração da folha começou em 2011, no governo Dilma Rousseff, com o objetivo de estimular a geração de empregos e melhorar a competitividade das empresas.

O benefício se dá pela substituição da cobrança de uma contribuição previdenciária de 20% sobre a folha, por um percentual sobre o faturamento da empresa. Inicialmente, a alíquota variou entre 1% e 2%. Hoje, flutua entre 1% e 4,5%, dependendo do setor. O benefício acaba para todos os setores em 2020.

A.F.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo**Seção: Economia****Autor: Tânia Monteiro André Borges****Título: Governo anuncia fim de bloqueios nas estradas**

Apesar de circulação de caminhões ter sido retomada, Planalto ainda precisa garantir normalização do abastecimento e fiscalizar redução do preço do diesel

O governo informou ontem que não havia nenhum bloqueio ou paralisação nas rodovias federais. “O Brasil está rodando e voando normalmente”, disse o ministro-chefe do Gabinete de Segurança Institucional (GSI), general Sérgio Etchegoyen. Ele reconheceu que ainda há problemas no abastecimento, mas não quis prever quando a normalidade será restabelecida.

O presidente Michel Temer disse ontem, durante um evento do feriado de Corpus Christi na igreja Assembleia de Deus, em Brasília, que não houve nenhum ato de violência por parte do Estado durante a greve. “A única morte que ocorreu, lamento dizer, foi de uma atividade política de alguém que atirou um tijolo em um caminhão e acabou atingindo a cabeça de um caminhoneiro. Mas não houve nada em oito, nove, dez dias.

Nós estamos saindo (da greve dos caminhoneiros) com a maior tranquilidade”. O caminhoneiro José Batistela, de 70 anos, morreu após ser atingido por pedrada na cabeça, em Rondônia. Relatos de intimidação e agressões em vários Estados levaram o governo a criar um serviço para denúncias, o SOS Caminhoneiro. Etchegoyen disse que os atos de vandalismo e agressão contra caminhoneiros estão sendo investigados e que já foi preso o suspeito principal da morte do motorista Batistela.

Outras quatro pessoas envolvidas em episódios de depredação em Rondônia também foram presas. O ministro não quis precisar se eles têm ligação com algum tipo de grupo político ou partidário e citou que a mobilização tem ocorrido de forma horizontal, usando principalmente as redes sociais. “Da mesma forma que o movimento foi horizontal, não acreditamos na coordenação de uma mão invisível.”

Para Etchegoyen, é difícil a identificação de um perfil dos infiltrados porque tudo é muito disperso. Ele reconheceu que o abastecimento do País ainda não é de 100%, mas diz que o governo conseguiu “evitar o desabastecimento a um nível crítico”.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo**Seção: Economia****Autor: Leonêncio Nossa / BRASÍLIA Mônica Scaramuzzo****Título: Posto que não repassar desconto será multado**

Multa será de R\$ 9,4 milhões, segundo ministro Eliseu Padilha; distribuidoras dizem que 'não há como' repassar desconto integral

O ministro-chefe da Casa Civil, Eliseu Padilha, disse ontem que o governo atuará para punir com multa de R\$ 9,4 milhões postos de combustíveis que não repassarem, a partir de amanhã, o desconto de R\$ 0,46 por litro de óleo diesel nas bombas. A redução foi uma das exigências do setor de cargas para encerrar a paralisação, que durou dez dias.

Também estão previstas suspensão temporária do estabelecimento e cassação da licença de operação. Para garantir o cumprimento dos preços, o governo aposta num entendimento com federações de distribuidores e postos. Uma portaria com as normas da fiscalização dos postos será publicada pelo Ministério da Justiça.

Nas conversas com representantes de distribuidoras, o governo foi informado que os postos costumam renovar seus estoques em até 72 horas. Dessa forma, estabelecimentos que ainda têm combustível comprado com valores antigos, ainda com impostos que foram cortados nas negociações, até a tarde de hoje estarão com óleo de preço reduzido.

As distribuidoras de combustíveis convocaram para hoje uma reunião com o **ministro de Minas e Energia, Moreira Franco**, para discutir a redução de R\$ 0,46 nos preços do óleo diesel nas bombas.

Reação.

Segundo Leonardo Gadotti, presidente da Plural, entidade que reúne a BR (da Petrobrás), Raízen (joint venture entre Cosan e Shell) e Ipiranga (do Grupo Ultra), disse que não há como o desconto ser integral e teme que os critérios de fiscalização anunciados pelo governo podem "provocar uma guerra" nos postos.

Nos cálculos da Plural, a redução nas bombas seria de R\$ 0,41, uma vez que o governo não colocou na conta os 10% de mistura de biodiesel que são misturados ao diesel. O argumento da entidade é que o biodiesel não teve os impostos reduzidos. Outra preocupação das distribuidoras é sobre como a

fiscalização para o cumprimento da redução de preços nas bombas vai ser conduzida.

“Isto pode criar uma guerra em postos de estradas, provocar um caos, sobretudo em regiões que concentram produção agrícola.” Segundo Gadotti, as distribuidoras fizeram uma força-tarefa para apoiar o governo durante a greve dos caminhoneiros, que afetou o abastecimento em todo o País.

A expectativa da entidade era de que 100% dos carregamentos de combustíveis das distribuidoras até os postos estivessem regularizados até a noite de ontem. Outro tema que será colocado em pauta é a reversão da decisão emergencial da Agência Nacional de Petróleo (ANP), que flexibilizou a mistura de etanol na gasolina (de 27% para 18%) e a do biodiesel no diesel (de 10% para zero).

A agência também suspendeu a exigência de que postos de determinadas bandeiras comprem combustíveis de suas respectivas distribuidoras. Ontem, o representante do Ministério da Justiça, Claudemir Brito Pereira, disse que a portaria sobre a fiscalização nos postos sairá no Diário Oficial da União de hoje. O preço base a ser usado é o de 21 de maio.

COLABOROU TÂNIA MONTEIRO

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Fabio Serapião

Título: PF prende empresário por suspeita de locaute

Gravações apontam que dono da empresa de logística gaúcha Irapuru ameaçou caminhoneiros que furassem a greve

A Polícia Federal prendeu ontem o primeiro empresário suspeito da prática de locaute durante a greve dos caminhoneiros. Vinicius Pellenz, dono da empresa de logística Irapuru, de Caxias do Sul (RS), foi detido no âmbito da operação Unlocked. A prática de locaute, paralisação promovida por empresários para atender aos seus interesses, é proibida no Brasil.

No caso de Pellenz, a PF enquadrrou sua atuação como atentado à liberdade do trabalho, ameaça e associação para o crime. O crime, ainda de acordo com a PF, teria ocorrido nas rodovias RS-122, RS-452 e BR-116, na região dos municípios de Bom Princípio, Feliz e Vila Cristina, no Rio Grande do Sul. O Estado teve acesso a um áudio atribuído ao empresário com suposta ameaça a caminhoneiros que continuavam a trabalhar após o início da greve.

A gravação circulou nos grupos de WhatsApp utilizados por caminhoneiros e foi anexada ao inquérito que deu origem à prisão do empresário. “Ô nego, para teus caminhões ali. Vieram falar aqui que ali no Alto Feliz tu tá andando com milho. Não leva milho, não faz nada para a Agrosul”, diz o áudio creditado ao empresário.

Em outro trecho da gravação, distribuída em grupos de WhatsApp utilizados pelos grevistas, o empresário manda um caminhoneiro parar os caminhões. “Os guris já estão ligados. Tem uns caras escondidos nos morros das batatas ali pra cima. Agora, ninguém vai mais subir e ninguém vai descer.

Para os caminhões.” Sediada em Caixas do Sul (RS), a Irapuru informa, em seu site, que presta serviços de movimentação e armazenagem de carga em todo território nacional, Argentina e Uruguai. A reportagem tentou contato com a empresa e com o advogado Lúcio de Constantino, que defende Pellenz, mas não obteve resposta.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Cleide Silva

Título: Ceagesp vai operar hoje com 90% dos produtos que comercializa

Ainda faltam produtos como mamão, melancia, melão e abacaxi, que vêm de Estados mais distantes, mas a Companhia de Entrepósitos e Armazéns Gerais de São Paulo (Ceagesp) deve operar hoje com 90% das frutas, verduras e legumes que tinha antes da greve dos caminhoneiros.

Na segunda-feira, o abastecimento estará normalizado, preveem os produtores. Ontem, o entreposto recebeu cerca de 6 mil toneladas de produtos, pouco mais da metade da média diária do volume que vende normalmente. Batata e cebola também estão chegando, mas não em quantidade suficiente, o que também deve ocorrer na segunda-feira.

Segundo Flávio Godas, economista da Ceagesp, o abastecimento de produtos procedentes de São Paulo e Minas Gerais, como laranja, limão e tomate está praticamente normalizado. Até o dia 9, o local ficará aberto 24 horas para facilitar a descarga de mercadorias.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Mônica Scaramuzzo

Título: Distribuição de combustíveis é retomada

A distribuição de combustíveis no País aos postos está voltando à normalidade. A expectativa, até a noite de ontem, era de que 100% carregamentos das distribuidoras até os postos estivessem regularizados, segundo a Plural, entidade que reúne a BR (da Petrobrás), Raízen (joint venture entre Cosan e Shell) e Ipiranga (do Ultra). A partir de hoje, as distribuidoras começam a repor os estoques.

Boa parte dos postos de combustíveis da capital e Grande São Paulo já tinha combustíveis. Com isso, as filas de carros já tinham diminuído. O presidente do Sindicato do Comércio Varejista de Derivados do Petróleo do Estado São Paulo (Sincopetro), José Alberto Gouveia, disse que 400 postos da região metropolitana de São Paulo, de um total de 2,9 mil, receberam combustíveis ontem.

Entre terça e quarta-feira, um total de 850 postos havia sido abastecido. “Ainda há filas e muitos postos que receberam o produto voltaram a secar por causa. A normalização ainda vai levar alguns dias”, disse.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Vinicius Neder Renata Batista

Título: Greve dos petroleiros perde força e fica restrita a 5% das refinarias da Petrobrás

Volta ao trabalho. Após o TST considerar greve ilegal e elevar multa diária a sindicatos para R\$ 2 milhões, Federação Única dos Petroleiros (FUP) recomendou desmobilização; a FNP, entidade dissidente, ainda mantinha ontem alguns pontos de paralisação

A greve de 72 horas dos petroleiros da Petrobrás, iniciada à zero hora de quarta-feira, praticamente terminou ontem. Em nota, a Federação Única dos Petroleiros (FUP) orientou sindicatos filiados a suspender a paralisação. Entidades ligadas à Federação Nacional dos Petroleiros (FNP), que defendeu a continuidade do movimento, ainda resistiam a encerrar a greve.

No início da tarde, a Petrobrás informou, em nota, que os empregados voltaram ao trabalho em 95% das unidades. Ao recomendar a suspensão da greve, a FUP acusou o Tribunal Superior do Trabalho (TST) de “criminalizar” o movimento sindical. A corte considerou a greve ilegal e determinou a aplicação de multa em caso de descumprimento.

Primeiro, foi determinada penalidade de R\$ 500 mil por dia, posteriormente elevada para R\$ 2 milhões. Os sindicatos reunidos na FUP decidiram pela greve

na semana passada quando começaram os protestos de caminhoneiros País afora. Na decisão inicial, a entidade sindical não determinou uma data para o início da paralisação.

Com o crescimento do movimento dos caminhoneiros, a FUP se reuniu no sábado passado e decidiu convocar uma paralisação de advertência por 72 horas. Na terça-feira, véspera do início da greve, o TST considerou a paralisação ilegal pela sua “natureza política e ideológica”. Mesmo assim, parte dos empregados da Petrobrás cruzou os braços.

Das 52 plataformas da Petrobrás, 25 aderiram à greve e houve mobilização em 10 das 15 refinarias. Na quarta-feira, trocas de turnos foram atrasadas e equipes de contingência assumiram as atividades dos grevistas. O abastecimento não chegou a ser comprometido.

Exigências.

A lista de reivindicações dos petroleiros incluía mudanças na política de preços da Petrobrás, a demissão do presidente da estatal, Pedro Parente, e a suspensão do programa de venda de ativos por parte da petroleira. Não havia demandas de caráter trabalhista. Embora a paralisação não tenha sequer chegado à metade das 72 horas planejadas, a FUP afirmou considerar o movimento vitorioso.

“Conseguimos dialogar diretamente com a pauta da sociedade, que não aguenta mais pagar o preço abusivo que está sendo cobrado no litro da gasolina, do óleo diesel, e do botijão de gás”, disse, em vídeo, o coordenador-geral da FUP, José Maria Rangel. Ele não respondeu às tentativas de contato feitas ontem.

O secretário-geral da FNP, Eduardo Henrique da Costa, criticou a decisão da FUP de recomendar o fim da greve. Os sindicatos da cidade do Rio, Sergipe e Pará, ligados à FNP, se reunirão hoje para decidir sobre o movimento. A FNP é uma dissidência da FUP. Com a separação, a FUP passou a representar 12 sindicatos de petroleiros e a FNP, cinco.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: R.B., V.N. E Fernanda Nunes, Do Rio

Título: Parente defende gestão em vídeos

Estatal reage a críticas recebidas de grevistas

Na berlinda desde o início da greve dos caminhoneiros, a Petrobrás viu a necessidade de defender suas políticas corporativas entre seus funcionários. Em uma série de vídeos, o presidente da empresa, Pedro Parente, e executivos de várias áreas da companhia falaram sobre estratégias de formação de preço, de refino e de redução de endividamento da companhia, entre outros temas.

Os vídeos servem, de certa forma, de contraponto às alegações da Federação Única dos Petroleiros (FUP) sobre as políticas da companhia. Os executivos aproveitam para pedir a “reflexão dos funcionários” sobre as greves dos caminhoneiros e dos petroleiros. Em um dos vídeos, Parente diz que a frequência dos reajustes não é uma escolha caprichosa da diretora.

“A frequência diária dos reajustes é fundamental porque nos dá a chance de lidar melhor com nossas participações no mercado. Quando a gente faz reajustes mensais, fica exposto a perdas de participação no mercado, como se observou em 2017”, ressaltou. Segundo a assessoria de imprensa da estatal, os vídeos fazem parte de “ações de esclarecimento” ao público interno.

Os vídeos foram publicados na intranet corporativa e também foram enviados por celular aos funcionários. “O envio por celular atende à demanda dos próprios empregados, tanto de áreas operacionais quanto daqueles que trabalham nos escritórios”, diz a Petrobrás, em nota.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Opinião

Autor: Rogério L. Furquim Werneck

Título: Retrocesso populista

Levará algum tempo até que se possa ter compreensão clara do vertiginoso retrocesso por que passou a condução da política econômica no País, em menos de 10 dias, a partir da segunda-feira, 21 de maio. Mas na história completa desse desastre não poderá faltar a constatação de que atores políticos importantes já vinham desfraldando bandeiras populistas desde a semana anterior.

Já no início da tarde da sexta-feira, 18, a Agência Estado reportou que o **ministro de Minas e Energia, Wellington Moreira Franco**, se permitira declarar que era preciso repensar a política de preços de combustíveis. Não foi uma manifestação isolada. Na manhã da segunda-feira, 21, o presidente da Câmara, Rodrigo Maia, cumprindo o que adiantara na véspera pelo Twitter, anunciou, em conjunto com o presidente do Senado, Eunício Oliveira, a criação de uma comissão geral do Congresso para debater “as sucessivas elevações de preços

de combustíveis" (Agência Estado). No mesmo dia em que os protestos de caminhoneiros começaram a ganhar corpo País afora.

Tais fatos deixam mais do que claro que, tendo em vista a estreita ligação de Moreira Franco com o Planalto e a patente insegurança do presidente com o Congresso, a equipe econômica e a Petrobrás estavam fadadas a entrar totalmente "vendidas" no jogo pesado que teve lugar na semana passada. Sem chance de contar com o respaldo do Planalto.

Quaisquer que possam ter sido suas intenções, ao se dispor a reabrir a caixa de Pandora da política de preços de combustíveis, o governo logo perdeu controle da situação. Começou a semana acuado e terminou-a rendido.

Ainda é cedo para se avaliar com nitidez a real extensão do retrocesso populista em curso. Mas uma avaliação preliminar já revela uma perda devastadora de credibilidade da mudança do regime fiscal. A reconstrução da Petrobrás, fundada na institucionalização de uma política clara, coerente e duradoura de preços de derivados, era um dos pilares da credibilidade dessa mudança.

Tal política estava bem fundamentada na lógica de formação de preços de bens transacionados internacionalmente em uma economia aberta. Na ideia de que preços internos de derivados devem estar alinhados a preços externos. Exatamente como ocorre com outras commodities, como trigo, soja, alumínio ou celulose. Como derivados podem ser importados ou exportados, esse alinhamento tem a dupla virtude de gerar preços que dão a quem demanda tais produtos noção correta do que sua decisão custa à economia, e de manter o poder de mercado da Petrobrás sob controle.

Mas os caminhoneiros estão convencidos de que fazem jus a um subsídio. E o curioso é que querem que o diesel seja subsidiado para que possam amenizar as agruras que agora enfrentam, em decorrência de outro programa de subsídio: o generoso financiamento subsidiado de caminhões promovido pelo BNDES, durante o governo passado, por insistência das montadoras. Combinada à recessão, a expansão excessiva da frota deprimiu fretes. E muitos caminhoneiros vêm enfrentando dificuldades para pagar os caminhões que adquiriram a prazo.

Esse problema de excesso de oferta só será resolvido com a retomada do crescimento da economia. Subsídio não é a solução. E torna a retomada mais difícil. Nas atuais condições, o mais provável é que a concorrência acirrada entre os caminhoneiros faça com que o subsídio ao diesel acabe em boa parte repassado aos demandantes de serviços de transporte rodoviário, ao largo da absurda tabela de preços mínimos de frete exigida pelos grevistas.

Seja como for, o que agora se vê é um governo fragilizado, impotente diante da chantagem que foi imposta à sociedade, pronto a sacrificar avanços de grande importância na condução da política econômica, para conceder subsídios indefensáveis, em meio ao alarmante quadro fiscal que enfrenta o País. Subsídios que, só em 2018, deverão montar a cerca de R\$ 14 bilhões.

O que ainda não se sabe é que novas pilhagens sofrerão o Tesouro e o País, nos próximos meses, na esteira do sucesso que tiveram os caminhoneiros.

ECONOMISTA, DOUTOR PELA UNIVERSIDADE HARVARD, É PROFESSOR TITULAR DO DEPARTAMENTO DE ECONOMIA DA

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Política

Autor: Renato Souza

Título: Empresário preso por complô no Sul

A Polícia Federal realizou a primeira prisão de um patrão que estimulava os funcionários a aderirem à greve dos caminhoneiros. O alvo da Operação Unlocked, deflagrada ontem, foi um empresário do setor de transportes do Rio Grande do Sul. De acordo com as investigações, ele estava ameaçando motoristas para que eles não voltassem ao trabalho e determinava que os trabalhadores abandonassem as carretas em postos de combustíveis. A prática, conhecida como locaute, representa violação das leis trabalhistas, e é prevista no Código Penal. A pena pode chegar a 16 anos de prisão. A suspeita da participação de empresários nos protestos foi levantada pelo presidente Michel Temer, nos primeiros dias de greve.

A identidade do homem é mantida em sigilo, mas a prisão ocorreu em um condomínio de alto padrão na cidade de Xangri-lá, no litoral norte. O delegado Alexandre Isbarrola, superintendente da PF no Rio Grande do Sul, afirmou que não poderia dar detalhes da investigação, para não prejudicar outras ações, mas disse que a corporação está mobilizada nos atos que levam a interdição de vias. “O efetivo da Polícia Federal está mobilizado e trabalhando fortemente para a identificação deste e outros fatos que venham ocorrer para impedir o livre (tráfego) de mercadorias. Vamos identificar e responsabilizar essas pessoas, sendo comprovada a formação de quadrilha ou bando.”

De acordo com a PF, mais de 60 policiais cumpriram três mandados de busca e apreensão nos municípios de Vale Real e Caxias do Sul, e um de prisão temporária em um condomínio de luxo em Xangri-lá. Duas pessoas também foram detidas pela Polícia Rodoviária Federal (PRF), acusadas de incitar

protestos em Tabuleiro do Norte, no Ceará. Um dos detidos é vereador da cidade. A região mantinha, até ontem, o último bloqueio de rodovias do estado. Tropas do Exército Brasileiro também foram utilizadas para dispersar os manifestantes e liberar a passagem de veículos. O vereador que foi detido, de acordo com a PRF, mantinha seis caminhões e um carro de passeio parados no local do protesto e teria desacatado os policiais que tentaram remover um dos veículos.

WhatsApp

O professor João Guilherme Porto, mestre em direito empresarial da Faculdade Arnaldo, de Belo Horizonte, destaca que a prática de locaute se configura com a atuação das empresas ou empresários para impedir o exercício da atividade profissional. “A infração de locaute está prevista na lei de greve como um artifício utilizado pelos patrões para que os empregados não tenham acesso às ferramentas de trabalho. É uma espécie de greve ao contrário. Tenho receio quando entidades de governo apontam prática de locaute. Também existe previsão no Código Penal, que prevê a possibilidade de prisão dos autores”, afirma.

O Planalto tomou conhecimento de um áudio que promete uma nova paralisação dos caminhoneiros, a partir de 0h de segunda-feira. Sem autoria definida, tem sido divulgado em diversos grupos de WhatsApp desde ontem. A promessa é de que, se o governo federal não colocar em práticas as medidas acordadas, os transportadores vão cruzar os braços novamente. Apesar da viralização do conteúdo, a Associação Brasileira dos Caminhoneiros (Abcam) nega a autenticidade do áudio, afirma que não há uma mobilização da categoria para realizar outra greve e não reconhece o movimento.

Reinaldo Azevedo

Próximo presidente também deve cair

O locaute, a reação da sociedade e as concessões feitas pelo governo indicam que estamos num ciclo de instabilidade institucional. Será longo. Ciclos são marcados por regularidade e reiteração de eventos, e por fenômenos que se conectam em série. É como se existisse, de fato, um “espírito do tempo” a deitar sua sombra fatalista sobre a história. É bobagem, mas a ideia é sedutora. Este escrevinhador considera estar além das suas sandálias responder se, afinal, há uma “causa não causada” para tudo o que existe. No debate público, prefiro o universo das coisas causadas.

Sociedades passam por desajustes que levam a reajustes e à formação de novos

consensos. Diante da ameaça do colapso, as forças que contam adotam ou acatam medidas protetivas em defesa do sistema que lhes garante voz, identidade e voto.

O que se viu no Brasil não é inédito na história, mas é raro. Assistimos a um flerte com o suicídio coletivo — e, dentro deste, algo ainda mais exótico, que é o suicídio de retaliação: “Vou me vingar com a autoimolação”. Exemplifico: sindicatos ligados ao agronegócio chegaram até a oferecer tratores para bloquear as estradas. Na pauta dos grevistas, desde sempre, estavam a majoração e o tabelamento do frete, o que eleva brutalmente os custos do... agronegócio.

Em 1959, *White Wilderness*, produzido pela Disney, ganhou o Oscar de “Melhor Documentário”. Retratava o suicídio coletivo dos lêmingues, roedores que promovem migrações em massa atendendo ao instinto de... sobrevivência! O “documentário” é um misto de ignorância e farsa. Mas a Disney pode se redimir. Os brasucas estamos por aqui. Topamos saltar do abismo, cair no oceano e nadar, por nada, até que as águas traguem nossa exaustão. Somos os verdadeiros roedores de presentes promissores e de amanhã que não virão.

O Datafolha foi bastante eloquente. A esmagadora maioria dos brasileiros se solidarizou com a greve, mas rejeitou a satisfação da pauta. Apoia o festim, mas não topa pagar a conta. Essa massa está caminhando para as urnas, mais ou menos como os lêmingues da Disney seguiam para o desfiladeiro. Cálculos preliminares e, entendo, modestos apontam um prejuízo que roça os R\$ 100 bilhões. O impacto negativo no PIB pode chegar a um ponto percentual — em números de 2017, R\$ 66 bilhões. Será maior porque estamos em crescimento.

O que há de regular, reiterado, sério e interconectado nestes dias? Resposta: a destruição do homem público, da ordem democrática, dos fundamentos legais. E os lêmingues verde-amarelos o fazem sob o pretexto de combater a corrupção, que seria a causa primeira, a “causa não causada”, de todos os nossos males, o que é uma mentira por definição. Em quatro anos, a Lava-Jato recuperou, de fato, R\$ 1,5 bilhão para a Petrobras. O resto ainda é promessa. Aplausos! O espírito que a operação engendrou, ou seu mau espírito — a causa causada do desastre —, no entanto, provocou, em moeda corrente, só com a greve, algo em torno de R\$ 10 bilhões de prejuízo por dia.

A depredação do meio ambiente institucional, democrático e pluralista era um monopólio da esquerda. Setores da direita resolveram disputar esse mercado, mimetizando e, se me permitem, “memetizando” até a linguagem dos esquerdistas. Não por utopia mal digerida, mas por pilantragem.

Desde quando advirto, aqui e em toda parte, para os ricos? Não obstante, no

dia 26, em meio ao caos, o ministro Roberto Barroso, do STF, notório depredador da Constituição e do direito de defesa, anunciou, num encontro de juízes em Maceió, a capital mais violenta do país para os pobres sem toga, que estamos apenas num começo de era. Uma amiga, admiradora, como sou, de O nome da rosa, de Umberto Eco, notou: “Era o Bernardo Gui discursando...”, numa referência ao inquisidor, personagem histórica (1262-1331), que aparece no romance.

E é do livro que extraio esta síntese: “Há pouca diferença entre o ardor dos Serafins e o ardor de Lúcifer porque nascem ambos de uma inflamação extrema da vontade”.

Difícilmente o próximo presidente conclui o mandato. Ciclo longo.

Ainda sem suspeito

O delegado Núbio Lopes, da Delegacia de Homicídios da Polícia Civil de Vilhena, em Rondônia, afirmou ao Correio que ninguém foi preso por suspeita de participação da morte do caminhoneiro José Batistela, de 70 anos. As informações de Núbio contrapõem as afirmações do ministro da Segurança Pública, Raul Jungmann. Em coletiva realizada na noite de quarta-feira, Jungmann afirmou que “o principal suspeito da morte do caminhoneiro havia sido preso pela Polícia Federal”.

No entanto, o delegado Núbio Lopes, que é o responsável pelas investigações do caso, contou que as diligências ainda estão em andamento, mas não foram realizadas prisões. José Batistela foi morto enquanto dirigia o veículo, na BR-364, quando uma pedra foi jogada contra o para-brisas do caminhão e atingiu o motorista na cabeça. Ele foi atendido pelo Corpo de Bombeiros, mas não resistiu. Informações obtidas pela reportagem apontam que no local havia um quebra-molas, que obrigou o idoso a reduzir a velocidade. Esse fato reforça a hipótese de que o crime foi premeditado.

Em nota, a assessoria do ministro Raul Jungmann informou que um homem, identificado como Vagner de Souza Nava, foi preso em flagrante na Delegacia de Polícia Federal em Vilhena, como suspeito, poucas horas antes da coletiva do ministro. Ainda de acordo com o posicionamento, a pessoa presa “continua suspeita, e por meio dela a investigação pretende chegar a todos os que fizeram

o ataque”. Procurada para comentar o assunto, a Polícia Federal não respondeu aos questionamentos até o momento.

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Política

Autor: Rodolfo Costa

Título: Planalto vê greve encerrada

O Palácio do Planalto considera que a greve dos caminhoneiros chegou ao fim. Apesar de divergências a respeito da quantidade de pontos de concentração de manifestantes e veículos em rodovias federais no país, o governo federal celebra a retomada do abastecimento nas principais cidades. Frutas e hortaliças começaram a ser descarregadas ontem de norte a sul do país. Apesar das filas, postos de combustíveis começaram a receber gasolina, etanol e diesel com mais frequência. O presidente Michel Temer e ministros avaliam como sendo um sinal da volta da normalidade ao país.

A avaliação do governo é de que o abastecimento deve retomar aos índices anteriores à greve em uma semana. A previsão foi feita, na quarta-feira, pelo chefe do Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas, almirante Ademir Sobrinho. Até as 19h de quarta, a Polícia Rodoviária Federal (PRF) contabilizava 197 pontos de bloqueio. Ontem pela manhã, chegou a 30 focos de protestos. Às 12h12, o órgão não contabilizava mais aglomerações.

O ministro da Secretaria de Governo, Carlos Marun, celebrou de maneira comedida os dados recebidos pela PRF. “A greve dos caminhoneiros já acabou, mas não podemos comemorar ainda o fim do movimento. Há bem menos do que 50 pontos de concentração, que eu diria que são quase que piquetes”, disse. O momento, ressaltou o ministro-chefe do Gabinete de Segurança Institucional (GSI), general Sérgio Etchegoyen, é de monitoramento. “As concentrações continuam monitoradas. Estão reduzindo e significam que, além disso, as cargas voltam a circular e teremos mais caminhões disponíveis para a normalização do abastecimento”, destacou.

Em um culto evangélico, Temer também mostrou confiança nas mudanças no país após a greve dos caminhoneiros. “Graças a Deus, estamos encerrando a greve dos caminhoneiros. Encerrando por meio de uma atitude minha que tem sido criticada, que é o diálogo. Não do uso da força”, ponderou. A declaração foi um gesto de pedir apoio a religiosos da Assembleia de Deus, instituição representada por alguns parlamentares da bancada evangélica no Congresso. “Orando por mim e pelo governo, estarão orando pelo país”, disse o presidente.

Força-tarefa

O governo, no entanto, avalia que a efetiva redução do preço do diesel nas bombas é uma das preocupações. É um acordo que o Planalto não pretende descumprir, até para evitar que os caminhoneiros voltem a ocupar as estradas. Por esse motivo, será publicada hoje no Diário Oficial da União uma portaria que trará regras e normas de uma fiscalização integrada entre diversos órgãos para certificar que o desconto subsidiado de R\$ 0,46 seja repassado integralmente, a partir de amanhã.

A portaria trará definições e atribuições do que o governo chama de “rede de fiscalização”, uma força-tarefa composta por seis órgãos (leia mais na página 6). O objetivo é fiscalizar o repasse do combustível de ponta a ponta. Ou seja, se o desconto de R\$ 0,46 nas refinarias chegará nas bombas.

O ministro substituto da Justiça, Claudenir Brito Pereira, explica que a ideia é garantir uma fiscalização preventiva, mas que pode chegar a conclusões e consequências repressivas. “O próprio Código de Defesa do Consumidor permite aplicações de várias sanções a estabelecimentos que impõem práticas abusivas de preços, como multas que podem ultrapassar o valor de R\$ 9 milhões, ou uma suspensão temporária das atividades”, destacou.

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Política

Autor: Gabriela Vinhal

Título: Paralisação perde fôlego

A greve dos petroleiros, convocada até o fim da noite de hoje, durou pouco mais de 24 horas. Vinte e cinco plataformas estavam paralisadas, além das bases administrativas de Macaé, no Rio de Janeiro. O recuo ocorreu após decisão do Tribunal Superior do Trabalho (TST) de aumentar de R\$ 500 mil para R\$ 2 milhões a multa diária aplicada aos sindicatos que aderissem ao movimento. Entre as principais reivindicações da categoria, estava a política “abusiva” de preços da Petrobras, que, por sua vez, foi defendida pelo presidente da estatal, Pedro Parente, nas redes sociais. O discurso surpreendeu os trabalhadores, que acusam falta de diálogo por parte da direção. No próximo dia 12, prometem se reunir para anunciar uma nova data para decretar greve por tempo indeterminado.

Em um vídeo que circulou nas redes sociais, Parente reconhece que os últimos dias foram difíceis para a estatal e avalia que o momento é “um teste

importante” e um “aspecto fundamental” sobre a política de preços. O presidente da petroleira afirmou ainda que, embora questionado, o ajuste diário nos valores dos combustíveis é uma atitude necessária: “Essa frequência não foi uma escolha caprichosa. Se os reajustes fossem mensais, ficaríamos muito expostos a um risco de perda de participação de mercado. Nos últimos meses de 2017, nosso marketshare em diesel chegou a cair a 67% do mercado”.

O presidente da Petrobras celebrou ainda as melhorias conquistadas pela estatal nos últimos dois anos, como a diminuição do endividamento e, até mesmo, a melhora nos índices de segurança. “Temos feito um trabalho contínuo, dedicado, defendendo a empresa, e é o que nós da diretoria continuaremos a fazer”, conclui Parente. Os preços dos combustíveis têm sofrido alterações constantes desde 2017, quando a Petrobras passou a reajustar os valores de acordo com a cotação do mercado internacional. De lá para cá, os números subiram aproximadamente 30%, o que motivou uma paralisação de caminhoneiros em todo país.

Queixas

O coordenador geral da Federação Única dos Petroleiros (FUP), José Maria Rangel, desabafou que, embora a categoria tenha recuado, a greve dialogou com a pauta da sociedade que não aguenta mais pagar preços abusivos sobre os combustíveis. “Desmascaramos Pedro Parente, que causou os segundo apagão no nosso país e está entregando nossa empresa para o capital internacional”, completou. Além disso, comentou sobre a decisão do TST: “Mostramos também o lado da justiça do trabalho, que é do capital e de criminalizar os movimentos sociais”.

A categoria reivindica, principalmente, a redução dos preços do gás de cozinha e dos combustíveis; a suspensão das vendas de refinarias do Nordeste e do Sul do país; a manutenção dos empregos e retomada da produção interna de combustíveis; o fim da importação da gasolina e outros derivados de petróleo; o fim da privatização e do desmonte do Sistema Petrobras; e a demissão do Pedro Parente da presidência da Petrobras.

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Política

Autor:

Título: Com viés político

O ministro-chefe do Gabinete de Segurança Institucional (GSI), general Sérgio Etchegoyen, disse acreditar que a greve dos petroleiros se esvaziou e foi encerrada antes do tempo previsto pela categoria, por conta da decretação da

ilegalidade do movimento e aplicação de pesadas multas aos sindicatos pelo Tribunal Superior do Trabalho (TST). “Imaginamos que a declaração de ilegalidade e consequente aplicação de pesadas multas, obviamente, tenha sido importante para dissuadir o movimento”, declarou Etchegoyen.

Para o ministro, a paralisação dos petroleiros, “a partir da decisão da assembleia” está encerrada. O ministro Sérgio Etchegoyen afirmou ainda que a paralisação dos petroleiros “não trouxe prejuízos aos país porque já tinha plano de contingência decretado”.

Durante os últimos dias, as autoridades do governo preferiram minimizar a greve dos petroleiros, alegando que o assunto estava sendo conduzido pelo presidente da Petrobras, Pedro Parente. O governo classificou a greve como de “natureza político-ideológica”, já que os petroleiros pedem, por exemplo, a demissão do presidente da estatal, e o acordo coletivo celebrado entre a empresa e seus funcionários está vigente até 2019. Hoje de manhã, o presidente Michel Temer vai se reunir com o presidente da Petrobras, Pedro Parente.

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Brasil

Autor: Alessandra Azevedo

Título: Pista livre para aviões

Com as rodovias liberadas, os caminhões voltam a transportar insumos e combustíveis aos mercados, postos e aeroportos do país. Para garantir que haverá querosene até o fim das movimentações decorrentes do feriado prolongado de Corpus Christi, na segunda-feira, o governo tem monitorado o transporte de querosene de aviação (QAV) aos terminais e as chances de impactos nos voos. O monitoramento tem sido feito de forma conjunta pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, pela Infraero e a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac).

A situação, ontem, estava próxima do normal em 49 dos 54 aeroportos administrados pela Infraero, que permaneceram abertos e com condições de receber pousos e decolagens ao longo do dia. Entre eles, alguns dos principais do país, como o Aeroporto Internacional de Guarulhos (São Paulo) e o Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro — Galeão.

Até o fim da tarde, ainda faltava combustível em cinco terminais gerenciados pela Infraero: Palmas (Tocantins), Imperatriz (Maranhão), Cuiabá (Mato Grosso), Ilhéus (Bahia) e Protásio Oliveira (Pará). Neles, a ordem era permitir o pouso

apenas se os aviões tivessem querosene suficiente para a próxima etapa do voo.

Sinais positivos

No Aeroporto de Brasília, administrado pela Inframerica, os estoques de combustível começam a voltar ao normal. As reservas chegaram a 47% da capacidade às 18h de ontem, após 17 caminhões terem entregue 901 mil litros de querosene de aviação (QAV) no terminal, o suficiente para garantir as operações do feriado.

Diferentemente dos dias anteriores, o transporte do combustível não precisou ser escoltado, o que sinaliza “uma tendência de normalização da logística”, considerou a Inframerica, em nota. Apesar dos sinais positivos e da expectativa da chegada de mais caminhões ainda ontem, a concessionária continuava racionalizando o consumo de querosene pelas companhias.

A recomendação da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) aos passageiros continua sendo a mesma dos últimos dias, de procurar as companhias aéreas para verificar a situação dos voos. Nas estradas, a Polícia Rodoviária Federal (PRF) informou que não registra, desde ontem, pontos de aglomeração de pessoas ou caminhões em áreas próximas às rodovias federais ou qualquer outra anormalidade no fluxo normal de veículos.

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Economia

Autor: Antonio Temóteo

Título: Corte de gastos para reduzir preço do diesel

O governo anunciou ontem corte de incentivos fiscais para exportadores e a indústria química, reonerou a folha de pagamento de 11 setores econômicos e cancelou despesas orçamentárias para programas de diversas áreas, entre as quais saúde, educação e saneamento básico. A medida foi tomada para custear o subsídio de R\$ 13,5 bilhões destinado a reduzir em R\$ 0,46 o preço do óleo diesel, conforme prevê o acordo feito com os caminhoneiros para encerrar greve da categoria.

Da redução do preço do combustível, R\$ 0,16 virão do fim da cobrança da Contribuição sobre o Domínio Econômico (Cide) e da diminuição da incidência de PIS-Cofins sobre o combustível. Essas medidas custarão R\$ 4,01 bilhões aos cofres públicos.

Para compensar essas perdas, a Receita Federal acabou com Regime Especial da

Indústria Química (Reiq) e diminuiu a alíquota de restituição do Reintegra, um benefício para exportadores, de 2% para 0,1%. Além disso, o Fisco reduziu o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) de concentrados de bebidas, o que implicará queda do crédito tributário das empresas, além de reonerar a folha de pagamento de 11 segmentos. Juntas, as medidas elevarão a arrecadação em R\$ 4,01 bilhões.

O secretário da Receita Federal, Jorge Rachid, disse que alguns dos incentivos geravam distorções. Segundo ele, os créditos gerados aos contribuintes eram maiores do que os tributos devidos e algumas indústrias, como a de bebidas, usam os créditos dos refrigerantes para pagar menos impostos em cervejas, por exemplo. “Quem paga a conta dos incentivos é o contribuinte. Se todos pagarem impostos, os tributos diminuam.”

Também foi aberto um crédito orçamentário especial de R\$ 9,58 bilhões, por meio de medida provisória, para custear os R\$ 0,30 restantes do corte do preço do diesel. Isso será feito por meio de subvenção aos produtores de diesel, incluindo a Petrobras, e a importadores do produto.

Do total necessário à subvenção, R\$ 6,2 bilhões virão do espaço que havia para o cumprimento da meta fiscal deste ano, que prevê déficit de até R\$ 159 bilhões nas contas públicas. Outros R\$ 3,4 bilhões serão obtidos com o cancelamento de R\$ 2,2 bilhões de recursos reservados à capitalização de empresas públicas não dependentes da União. Além disso, foram canceladas despesas no valor de R\$ 1,2 bilhão.

Entre as previsões orçamentárias canceladas, estão 40 obras públicas do Ministério dos Transportes, que custariam R\$ 368,9 milhões. O Executivo também cortou R\$ 4,1 milhões do combate ao tráfico de drogas, R\$ 55,1 milhões reservados a instituições de ensino superior, R\$ 1,5 milhão para policiamento em rodovias federais e R\$ 135 milhões para o Sistema Único de Saúde (SUS). Todos esses recursos estavam contingenciados, ou seja, com aplicação suspensa, mas, agora, serão excluídos de vez do Orçamento.

O secretário executivo do Ministério do Planejamento, Gleisson Rubin, detalhou que outros R\$ 80 milhões do crédito aberto serão destinados às Forças Armadas para custear as ações de desobstrução de vias públicas.

Fiscalização

Apesar das medidas, não é possível assegurar que o desconto chegará às bombas de combustível. Segundo o chefe da assessoria especial do Ministério da Fazenda, Marcos Mendes, esse trabalho caberá aos órgãos de defesa do consumidor, ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) e Agência

Nacional do Petróleo (ANP). “Isso foge do escopo da Fazenda. Cada um tem que exercer seu papel. O que cabe a Fazenda para superar essa crise é atuar na questão tributária e de subvenção”, disse.

Mendes também explicou que a subvenção do preço do diesel de R\$ 0,30 por litro será feita por dois decretos. O primeiro se refere ao período até 7 de junho, no qual a Petrobras garantiu uma redução voluntária no valor do produto de R\$ 0,23. Até lá, a União subvencionará apenas R\$ 0,07 por litro do combustível.

Depois disso, a ANP definirá o preço de referência do litro de diesel. “Depois desses 60 dias, será estabelecido novo preço de comercialização para quem quiser receber a subvenção. A partir daí, a cada 30 dias terá um novo preço”, disse Mendes. O produtor ou importador que quiser participar precisa se habilitar junto à ANP.

O governo pretende acompanhar com lupa se a subvenção no preço do diesel chegará as bombas de combustível. O Ministério da Justiça publicará uma portaria estabelecendo os critérios de fiscalização para garantir que os R\$ 0,46 de desconto chegue aos postos. O ministro-chefe da Secretaria de Governo, Carlos Marun, avisou que esse efeito poderá ser sentido em dois ou três dias, mas ressaltou que o governo não fará congelamento de preços.

- **Reforço nas contas de 2019**

O pacote tributário vai garantir reforço de R\$ 16,23 bilhões, em 2019, nas contas públicas. É que as medidas adotadas para compensar parte da queda de R\$ 0,46 no preço do diesel terão efeito permanente. A maior parte da economia virá com a redução do Reintegra, subsídio dado aos exportadores de manufaturados, que vai gerar economia de R\$ 10 bilhões em 2019. A reoneração da folha vai permitir economia adicional de R\$ 3,6 bilhões. O aperto na tributação dos concentrados para refrigerantes produzidos na Zona Franca de Manaus vai render mais R\$ 1,9 bilhão e outros R\$ 730 milhões virão da extinção do Reiq, programa de incentivo para a indústria química.

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Economia

Autor: Vera Batista

Título: Filas diminuem e postos preveem normalização

O Sindicato do Comércio Varejista de Combustíveis e de Lubrificantes (Sindicombustíveis/DF) estima que, até amanhã, o abastecimento estará normalizado no Distrito Federal. No feriado de ontem, no entanto, consumidores ainda tinham de esperar entre 20 minutos e 40 minutos nas filas e grande parte dos postos não tinha todos os produtos (gasolina, diesel e etanol). Alguns continuavam fechados, por falta de combustível. “Ainda há muita demanda reprimida. Até sábado, a situação estará regularizada. As distribuidoras privilegiam as bandeiras com contratos de exclusividade, por isso, alguns postos de bandeira branca (sem vinculação) não funcionaram. Mas também voltarão logo a ser atendidos”, afirmou Elisa Schmitt, presidente do Sindicombustíveis/DF.

Ontem, muita gente ainda teve de percorrer longas distâncias para encontrar filas menores e o combustível desejado. Rayanne Costa veio do Guará e só achou etanol no Sudoeste. “Rodei muito até encontrar. Parei em mais de 10 postos. No caso do álcool, ou não tinha chegado ou já tinha acabado. Tive medo de não conseguir. Mas aqui, não demorei mais de 40 minutos”, assinalou. No Sudoeste, os preços da gasolina eram de R\$ 4,82, a comum, e de R\$ 4,92, a aditivada (em falta). O óleo diesel comum saía a R\$ 4,14 e o etanol, a R\$ 3,59.

Boca a boca

No Setor Hoteleiro Sul (SHS), havia somente etanol (R\$ 3,99) e diesel (R\$ 4,39). Nos postos da Asa Sul, os consumidores aguardavam em média 20 minutos. Lídia Caldeira, moradora da 305 Sul, descobriu que não estava tão difícil obter combustível quanto na semana passada e foi até ao revendedor perto de casa. “Meu irmão olhou o movimento e me avisou. Estamos usando a informação boca a boca. Quando um descobre onde está melhor, aciona o outro”, destacou. Rodrigo Maica, do Jardim Botânico, também estava feliz com o tanque cheio. Antes de chegar à Asa Sul, ele rodou por várias horas para encontrar uma fila menor.

“Ontem, tentei lá no Jardim Botânico, pelo Plano Piloto e no Lago Sul. Fiquei em várias filas, cada uma por mais de duas horas, sem sucesso. Hoje, até que foi rápido”, comemorou. O posto do SHS, de acordo com o chefe de pista Jailson Rodrigo da Silva, teve os tanques carregados pela manhã e teria nova reposição no fim da tarde. “Acho que não vai faltar combustível. Já fui avisado de que tem outro caminhão vindo para cá”, contou. No posto, a gasolina comum era vendida por valores diferenciados: R\$ 4,75 no cartão de débito ou R\$ 4,85 no cartão de crédito — mesmo preço da aditivada.

Na Asa Norte, o casal Wagner Alves de Oliveira e Vânia Moraes de Oliveira, que mora no Setor Militar Urbano, foi feliz na tentativa. “Perto de casa, até o início da tarde, não tinha nada nas bombas. Soube que estava para chegar. Mas, resolvemos rápido nesse posto. Fiquei apenas 30 minutos esperando”, afirmou Wagner. A gasolina comum custava R\$ 4,75 (débito) e R\$ 4,85 (crédito). A aditivada e o etanol estavam em falta. Já o Posto Auto Lus, na Asa Sul, estava fechado. Uma placa avisava: “estamos sem produto”. Na Asa Norte, na quadra 503, o Posto Shell também não estava funcionando.

Ontem, o Gabinete Integrado de Acompanhamento do Governo do Distrito Federal informou que mais de 5 milhões de litros de combustível — 3,9 milhões de litros gasolina, 193 mil de etanol e 754 mil de diesel — chegaram aos postos de Brasília. Também foram entregues para revenda 14 mil botijões de gás de cozinha e 60 toneladas do produto para abastecer hospitais, asilos, presídios, abrigos, centros comerciais e shoppings. Para hoje, estão previstas entregas às revendedoras de pelo menos 350 toneladas de GLP a granel e em botijões. Segundo a Polícia Militar, 280 caminhões haviam saído das distribuidoras até as 17 horas.

Exército, Força Nacional e Polícia Rodoviária Federal confirmaram que não receberam mais pedidos de escolta. Corpo de Bombeiros Militar, Detran/DF, Defesa Civil e Polícia Civil não registraram ocorrências. A Caesb confirmou que o tratamento de água e esgoto segue normalmente.

- Multas

O Procon/DF informou que está autuando os postos de combustível do Distrito Federal que vendem o litro da gasolina a preço superior a R\$ 5. Três postos foram multados ontem, totalizando nove autuações desde o início da crise provocada pela greve dos caminhoneiros. O órgão informou, em nota, que a área jurídica está preparando a aplicação de multa cautelar para hoje, e que um posto foi multado em R\$ 294 mil na semana passada. “Fiscais irão trabalhar durante o fim de semana”, avisou o Procon. “Denúncias de consumidores podem ser feitas pelo e-mail 151@procon.df.gov.br”, completa a nota.

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Economia

Autor: Antonio Temóteo

Título: BC pressionado

Correio Econômico

O Banco Central (BC) voltará a ser testado nos próximos meses. Após o erro de comunicação em que indicou um corte de 0,25 ponto percentual, mas manteve a taxa básica de juros (Selic) em 6,5% ao ano, o Comitê de Política Monetária (Copom) sofrerá pressões de todos os lados. A primeira delas virá da inflação. Em junho, os mais pessimistas já estimam que o Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) terá alta de 1%, com efeitos ainda em julho e agosto.

Vale lembrar que, em junho de 2017, o IPCA registrou queda de 0,23%. Com o resultado, o índice acumulará variação em 12 meses acima de 3%. A greve dos caminhoneiros, que afetou o preço dos combustíveis, de alimentos, de produtos e serviços, também impactará a inflação. Para piorar, a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) elevou a bandeira tarifária para vermelho nível dois.

Com a alta na conta de luz, o impacto pode chegar a 0,28 ponto percentual na inflação. Além disso, o valor do dólar continuará a preocupar. Somente em maio, a divisa norte-americana já encareceu 6,5%, e a tendência é de mais valorização. Nem as intervenções diárias do BC, com a oferta diária de US\$ 750 milhões em contratos de swap, que equivalem à venda futura de dólares, tem sido suficiente para conter a escalada da moeda estrangeira.

Outra fonte de incerteza, que afetará o valor da moeda norte-americana e a Bolsa de Valores de São Paulo (B3) está ligada ao cenário eleitoral indefinido. O cenário externo ainda trará mais volatilidade para o país. Os imbróglios comerciais dos Estados Unidos relativos a tarifas de importação são uma das fontes de problema. Além da guerra comercial com a China, o cancelamento do encontro do presidente Donald Trump com o ditador da Coreia do Norte e a retirada do acordo nuclear com o Irã continuarão no radar.

Todo esse cenário se refletiu em piora da percepção de risco dos investidores em relação ao Brasil. Os Credit Default Swaps (CDS) brasileiros de cinco anos passaram de 174 pontos, em abril, para 217 pontos agora. Com isso, os investidores estrangeiros se desfizeram de R\$ 6,5 bilhões em ações de empresas brasileiras. Em relatório encaminhado a clientes, analistas do BB Investimentos ressaltaram que o viés é de baixa para o mercado de renda variável. “Os agentes, após a recente temporada de balanços de empresas, prosseguirão precificando a perspectiva de um crescimento menor do país, cuja perspectiva afeta diretamente os lucros das companhias”, detalhou o banco.

Crescimento

Se, por um lado, a greve dos caminhoneiros e o dólar trarão pressões adicionais para a inflação, o nível de atividade deve contrabalançar esse processo. No mercado, analistas estimam que a economia não crescerá mais de 2% neste ano. Nas contas do economista-chefe do Banco Fibra, Cristiano Oliveira, o Produto Interno Bruto (PIB) terá variação positiva de apenas 1,8%. Os prejuízos da paralisação dos motoristas de veículos pesados, nas contas dele, podem ter chegado a R\$ 42 bilhões.

Entretanto, ele alerta que esse número pode ser ainda maior diante dos efeitos indiretos, de difícil mensuração. “Nossa estimativa preliminar aponta que o impacto indireto ficar em torno de 0,3% do PIB entre junho e agosto, mas neste caso os efeitos podem ser maiores e mais permanentes, por exemplo, afetando os índices de confiança e expectativas dos diversos setores da atividade”, destacou.

Oliveira estima que a retração em alguns setores importantes da economia brasileira tenha sido superior a 10% nos primeiros sete dias da greve. Com a ociosidade da economia maior do que o esperado, o economista-chefe do Banco Fibra destaca que o viés da política monetária é de afrouxamento. “Assim, não descartamos uma eventual retomada do ciclo de corte da taxa de juros ainda em 2018, caso a recuperação da atividade econômica mostre-se mais frágil do que estamos antecipando ou a expectativa para o IPCA dos próximos anos, e também a inflação corrente, permaneça muito abaixo do centro da meta”, afirmou.

Diante de tanta confusão, a equipe de Ilan Goldfajn terá de lidar com pressões inflacionárias, riscos eleitorais e um nível de atividade ainda baixa. Subir ou descer os juros são possibilidades concretas diante de tantas incertezas.

- **Lemann 1**

» O modelo de negócios de Jorge Paulo Lemann, Marcel Telles e Carlos Alberto Sicupira tem sido questionado pelo mercado. Isso porque as empresas controladas pelos donos da gestora 3G Capital não têm garantido os mesmos retornos dos últimos anos. A fórmula de corte de gastos e choque de gestão, segundo os analistas, não dá o mesmo retorno. Além disso, as declarações recentes de Lemann de que é um dinossauro quando o assunto é inovação pegaram os analistas de surpresa.

- **Lemann 2**

» Mas há um abismo entre o que Lemann diz e o que realmente faz. O executivo tem dados passos substanciais para investir em empresas “disruptivas”. Para isso, tem preferido o anonimato. A GP Investments, por meio subsidiária Spice Private Equity, anunciou recentemente um aporte de US\$ 60 milhões na The Craftory. Essa companhia atua no segmento de bens de consumo e está de olho em “marcas disruptivas”. Para isso, a Spice e outros investidores farão um aporte de US\$ 300 milhões de capital permanente. Jorge Paulo Lemann, Marcel Telles, Carlos Alberto Sicupira estão entre esses investidores, mas não usaram a 3G para fazer o aporte.

- **Lemann 3**

» Engana-se quem pensa que o trio Lemann, Telles e Sicupira está acomodado com os ganhos das companhias que controlam. Os empresários têm analisado novas oportunidades de investimentos com frequência e têm consciência de que o período de liquidez abundante, com crédito barato, ficou para trás. Agora, mais do que nunca, estão em busca de negócios com potencial de ganhos e sabem que terão de tirar do próprio bolso.

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Negócios

Autor: Paula Pacheco

Título: Crise longe da solução

São Paulo — Depois da paralisação dos caminhoneiros, a crise gerada em torno dos preços dos combustíveis pode ter efeitos negativos em diversos setores da economia, uma vez que o petróleo alimenta, em maior ou menor proporção, praticamente toda a produção de bens e serviços no país. A oferta dos derivados pode influenciar desde o custo da lavoura de tomates, por exemplo, que têm de ser transportados da horta até os centros de consumo, a toda a cadeia da fabricação do plástico, matéria-prima dependente do insumo para a sua produção.

Com a atual política da Petrobras, adotada na gestão de Pedro Parente, de calibrar os preços dos combustíveis de acordo com a variação das cotações do barril de petróleo, sempre haverá a ameaça de uma nova onda de aumentos no valor cobrado nas refinarias e nos postos. Por isso, fala-se agora na possibilidade de usar a variação dos tributos sobre os combustíveis, como PIS, Cofins e Cide, para compensar a disparada do preço. Se ele subir, caem os impostos.

Qualquer problema relacionado à alta dos combustíveis que surja a partir de agora terá de conviver com um outro complicador externo, segundo o economista-chefe da consultoria MB Associados, Sérgio Vale. Trata-se da reação do Palácio do Planalto à greve dos últimos dias. “O governo foi extremamente fraco, por isso vai ser difícil colocar racionalidade na discussão sobre uma política de preço dos combustíveis. Abriu-se a caixa de pandora e isso pode gerar consequências graves daqui para frente, com outros setores fazendo as mesmas reivindicações”, avalia.

Por outro lado, afirma Sérgio Vale, a partir de agora tanto os preços do barril de petróleo quanto a valorização da moeda americana podem se acomodar, o que minimizaria o risco de nova onda de avanço dos combustíveis. O economista acredita que a cotação do dólar já tenha chegado no teto.

Em relação às cotações do petróleo, Vale lembra que, recentemente, a Arábia Saudita e a Rússia anunciaram que podem elevar a oferta, o que teria força para baixar o preço da matéria-prima. “Se o acordo entre os dois países for cumprido, deve haver descompressão no preço. De toda forma, será preciso discutir como suavizar esses repasses da alta de preço para o consumidor”, diz o economista-chefe da MB.

Outra forma de acelerar a descompressão sobre os preços dos combustíveis seria o aumento da concorrência no setor de refino de petróleo, dominado pela Petrobras, com 13 das 17 refinarias instaladas no país. Esse predomínio dá à gigante brasileira 95% da produção de gasolina do país. “A venda de quatro parques da Petrobras vai melhorar a disputa comercial no setor de petróleo”, afirma João Luiz Zuñeda, sócio da consultoria Maxiquim. “A solução está em dar maior competitividade no setor de petróleo por meio desse desinvestimento da Petrobras”.

Pouca margem

Além disso, Zuñeda lembra que também há poucos competidores atuando na produção de derivados de petróleo. Com a falta de opção para comprar as matérias-primas, a indústria tem pouca margem na hora de negociar preço. O setor químico é um dos mais impactados pelas variações do preço do barril de petróleo e do dólar, como lembra Fátima Giovanna Coviello Ferreira, diretor de economia e estatísticas da Associação Brasileira da Indústria Química (Abiquim). Com a alta dos últimos meses, o aumento de custos já é fato; só não é possível afirmar quando ele começará a ser repassado para os preços, de acordo com a executiva.

“O momento é delicado por causa da combinação de alta do petróleo e do câmbio, mas infelizmente não há muita opção”, diz Giovanna Ferreira. “As duas variáveis que afetam o setor estão ocorrendo de forma simultânea. Por outro lado, temos hoje uma capacidade ociosa na indústria de 26%. Essas incertezas se aproximam cada vez mais da economia real e não sabemos qual será a reação depois da greve dos caminhoneiros”, diz.

Além da indústria química, os setores petroquímico, farmacêutico e do agronegócio também são afetados pela combinação explosiva da valorização do petróleo e do dólar. Por isso, observa Zuñeda, com a recomposição dos preços é de se esperar que haja um reflexo na inflação. “A diferença é que agora a inflação está bem mais baixa, então o impacto será menor do que o visto em outros períodos”, acredita o sócio da Maxiquim.

Inflação

Apesar de a pressão sobre a inflação ser menos ameaçadora agora, não se deve desprezar o fato de o petróleo estar presente em quase toda a cadeia produtiva – desde os fertilizantes até as embalagens plásticas dos produtos de limpeza e dos cosméticos. “Algum repasse de aumento de custos terá de ocorrer”, avisa José Ricardo Roriz Coelho, presidente da Associação Brasileira da Indústria do Plástico (Abiplast). “Claro que o ambiente não permite que seja feito (o repasse ao consumidor) de uma vez só, mas ele virá.”

Para Roriz, o ideal para amenizar os impactos dessas variações de custo seria ter a média móvel de preço que permitisse administrar os mecanismos de aumento. “Não defendo o congelamento do preço dos combustíveis”, diz o executivo. “Sabemos pela experiência do passado que esse tipo de interferência não funciona. Mas o fato é que hoje temos uma desorganização em várias cadeias produtivas num ambiente de monopólio no refino de petróleo. Isso fica ainda mais grave quando as empresas estão vulneráveis pela crise econômica”, afirma.

Segundo o presidente da Abiplast, o aumento da concorrência certamente teria minimizado os impactos tanto da alta do petróleo quanto da greve dos caminhoneiros. Para o agronegócio, explica Renato Conchon, coordenador do núcleo econômico da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA), a desvalorização do real e o aumento do preço do petróleo nos últimos meses estão corroendo a rentabilidade no campo em diferentes atividades, como o plantio de arroz e a pecuária de leite.

“Como as safras estão boas, não deve haver repasse para o preço dos alimentos. Mas não há dúvida de que a conta para o produtor está

aumentando”, diz. Segundo Conchon, o que mais impacta o setor é a oscilação do dólar, que se acentuou no último mês. Isso torna muito difícil tanto para o agente financeiro quanto para o agricultor fazer previsões sobre o ambiente de negócios.

No caso do petróleo, existe uma influência sobre o custo de produção que varia segundo a localização e a atividade. No caso do cultivo de cereais e oleaginosas, por exemplo, o impacto é de cerca de 6%, mas pode chegar a 12% para a pecuária leiteira. Já a mão de obra, insumos, fertilizantes e sementes sofrem com a alta do dólar e do petróleo. “Não bastasse isso, ainda temos o problema da economia, que não está crescendo, e as eleições de outubro. Será um ano difícil”, analisa o representante da CNA.

Aéreas repassam aumento

As companhias aéreas também são impactadas pelos reajustes dos preços do petróleo e a valorização cambial, devido ao uso do querosene de aviação, cotado no mercado internacional, e ao leasing das aeronaves baseado na moeda norte-americana. Essas empresas vêm enfrentando dificuldades nos últimos meses para manter o controle das contas. A Latam Airlines Brasil informa que a alta do petróleo já está provocando alterações nos valores das tarifas, “uma vez que o combustível representa cerca de 40% dos custos da companhia e que 60% dos seus custos totais são calculados em dólar.”

A Gol Linhas Aéreas revisou para baixo as estimativas de crescimento de capacidade para 2018 até a chegada de suas aeronaves 737 Max 8, que consomem 15% menos combustível comparadas aos aviões 737 NG. O aumento dos custos do combustível já foi considerado nas expectativas, em 9 de maio de 2018, quando a companhia revisou as perspectivas gerais e projeções financeiras para 2018.

A Avianca informou, por meio de nota, que o aumento dos preços combustíveis não pressionará o preço das passagens. “Caso haja alguma mudança neste cenário, a empresa vai avaliar medidas necessárias, que serão estudadas de forma minuciosa para que um possível impacto ao consumidor seja mínimo”, disse a empresa.

Para Alex Malfitani, vice-presidente financeiro da Azul, o que tem garantido a saúde financeira da companhia, mesmo debaixo da pressão de aumento de custos, é o hedge (espécie de proteção em caso de variação cambial). Com isso,

por enquanto, está afastada a elevação dos das passagens.

No caso dos combustíveis, a empresa fez compras antecipadas, o que travou os preços. Segundo a divulgação de resultados do último trimestre, o custo com combustível representou 27,9% das despesas da Azul. No caso do dólar, a empresa tem títulos conversíveis da TAP, companhia aérea portuguesa, em euros — outra moeda muito valorizada. Além disso, parte da sua frota é financiada em reais pela Embraer.

“Para diminuir todos esses efeitos, nós temos buscado eficiência em tecnologia, com aeronaves que queimam menos combustível”, diz Malfitani. “Isso é possível com a renovação de frota. Renovamos 14% dos nossos assentos em 2017 e mais 27% neste ano.” O executivo afirma que, por enquanto, não há previsão de aumento de preço da passagem, mas admite: “Ninguém sabe onde estarão o dólar e o petróleo, então, o que vai influenciar nessa decisão será a demanda.” (PP)

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Negócios

Autor: Amauri Segalla

Título: A paralisação dos caminhoneiros e a energia solar

Mercado S/A

A crise gerada pela greve dos caminhoneiros acendeu o sinal de alerta no setor elétrico. Como muitas cidades ficaram no escuro em razão do desligamento de termelétricas no Norte e Centro-Oeste, os debates sobre possíveis incentivos para a implementação de energia solar ganharão força nos próximos meses. Em Rondônia, seis localidades dependentes da geração termelétrica ficaram sem energia no início da semana, levando transtorno aos moradores e impedindo empresas de funcionar. “Os projetos e as instalações estão ganhando escala, um fator extremamente importante para os fabricantes e para toda cadeia na geração solar fotovoltaica”, diz Anaibel Novas, diretor da Fronius, fabricante do setor. Segundo a Associação Brasileira de Energia Solar Fotovoltaica (Absolar), o Brasil deverá ultrapassar a marca de 2 gigawatts (GW) de geração de energia solar fotovoltaica em operação, o suficiente para abastecer 500 mil residências e atender o consumo de 2 milhões de brasileiros. Ainda é pouco, mas já é um começo.

Rapidinhas

- » A Órigo Energia concluiu a instalação dos equipamentos para geração de energia fotovoltaica em sua segunda fazenda solar em Minas Gerais. São cerca de 20 hectares no município de Francisco Sá, que vão gerar 1 milhão de quilowatts (kWh) por mês. A primeira fazenda começou a operar em outubro do ano passado e a empresa prevê a instalação de outras 10 neste ano.
- » **Em meio ao caos provocado pela greve dos caminhoneiros, muitas pessoas se deram conta da importância dos carros elétricos. A boa notícia é que eles começaram a avançar. Em 2017, 1,1 milhão de veículos desse tipo foram vendidos no mundo, aumento de 57% em relação ao ano anterior, segundo a Agência Internacional de Energia.**

- **Perfil dos grevistas**

*Principais resultados do estudo da Truck Pad**

» Quem são

Autônomos 81,76%

Empregado de transportadora 10,63%

Agregado 7,61%

» Como soube da paralisação

WhatsApp 49,85%

Foi parado na estrada 20,16%

Facebook 9,22%

Telefone 4,26%

Aviso em posto de combustível 3,24%

Convocado por sindicato ou associação 1,52%

Outros 11,75%

» Onde estava no dia da pesquisa

Parado, em casa 71,21%

Parado, na estrada (na manifestação) 25,24%

Rodando normalmente 3,55%

-

** Pesquisa feita com 1,5 mil caminhoneiros em 29 de maio*

VEÍCULO: Correio Braziliense**Seção: Negócios****Autor: Lino Rodrigues****Título: A 1ª greve digital no Brasil**

São Paulo — Diferentemente de outros movimentos grevistas, a paralisação dos caminhoneiros não teve como pontos decisivos as assembleias da categoria ou a tradicional organização por sindicatos de trabalhadores. Em tempos de popularização da tecnologia, os motoristas de caminhões utilizaram smartphones e aplicativos de mensagens para se comunicar e organizar o movimento que imobilizou o Brasil nos últimos 10 dias.

Pesquisa realizada pela TruckPad — startup que conecta caminhoneiros às transportadoras de carga, espécie de Uber do setor —, mostrou que a maior parte dos motoristas (cerca de 60%) ficou sabendo do movimento grevista por meio do WhatsApp e pelo Facebook, enquanto apenas 1,52% foram comunicados diretamente pelo sindicato ou associação de classe a que pertencem. O levantamento dos dados foi realizado na última terça-feira, quando as negociações ainda estavam em andamento entre o governo e os representantes dos transportadores.

“Essa é a primeira greve de vulto organizada digitalmente. Isso mostra que, ao contrário do que se pensa, os caminhoneiros estão digitalizados e utilizando a tecnologia no seu dia a dia”, disse Marcos Mira, presidente da TruckPad, dona do aplicativo que conecta os caminhoneiros às transportadoras de carga.

Marcos Mira lembra que ficou claro que o governo não usou o canal certo para se comunicar com os grevistas, uma vez que os caminhoneiros não seguiam uma única liderança nem reconheciam os negociadores como seus legítimos representantes. “O governo deveria ter utilizado uma plataforma digital para ser ouvido pelos grevistas, o que teria sido bem mais eficaz”, disse o empresário.

Segundo Mira, a ideia de fazer o levantamento foi uma forma de identificar o perfil dos grevistas e saber o que realmente estava acontecendo com o setor de cargas. Para isso, a empresa enviou enquête com oito perguntas a 9 mil usuários do aplicativo. Em apenas uma hora, recebeu 1,5 mil respostas.

Assim, foi possível saber que 71,2% dos caminhoneiros não estavam parados nas rodovias brasileiras, mas em suas casas, acompanhando o movimento pela internet e se comunicando com os colegas por WhatsApp e Facebook, e 25,2% se encontravam estacionados nos acostamentos ou em barreiras montadas pelos grevistas. Pouco mais de 3% responderam que conseguiram trabalhar,

porque haviam furado os bloqueios. Do total dos entrevistados, 81,8% se disseram autônomos e 10,6% empregados de transportadoras.

Questionados sobre a disposição de continuar a paralisação, 74% dos motoristas informaram, na terça-feira, que estavam dispostos a manter a paralisação pelo tempo que fosse preciso, o que pode explicar a demora na volta dos caminhoneiros ao trabalho.

Sem vínculo

Outro dado que chama a atenção na pesquisa é a quantidade de caminhoneiros que se disse sem vínculo com sindicatos ou associações de trabalhadores, o que também explica a dificuldade e a demora para o governo fechar o acordo e acabar com a greve. Do total de 1,5 mil entrevistados, 96% informaram não fazer parte de qualquer entidade de classe. Somente 4% responderam que são sindicalizados.

O aplicativo TruckPad registra 1 milhão de downloads e cerca de 700 mil caminhoneiros utilizam a plataforma, além de empresas como P&G e ArcelorMittal. Com investimentos de US\$ 100 mil, e aportes das empresas Mobile e Mercedes-Benz, ela foi fundada por Mira em 2013, tornando-se assim a primeira startup voltada ao transporte rodoviário de cargas, atendendo tanto caminhoneiros quanto a transportadoras.

A paralisação dos caminhoneiros abriu frente de negócios para a startup: a realização de pesquisas junto a um universo gigantesco de profissionais da área. Ainda que sem valor científico, elas indicam tendências e ajudam a entender a realidade das estradas brasileiras.

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Opinião

Autor:

Título: O custo da inércia

Depois de uma semana em que a inércia dos caminhoneiros dominou o noticiário veio a constatação de que a economia, embora não esteja parada, segue em passos de tartaruga. O Produto Interno Bruto (PIB) do país cresceu 0,4% no primeiro trimestre de 2018, comparado ao trimestre anterior, segundo dados divulgados na quarta-feira pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Na comparação com o primeiro trimestre de 2017, o PIB cresceu 1,2% nos primeiros três meses deste ano. Apesar de parecer um bom resultado, no entanto, o índice reflete desaceleração em relação ao quarto trimestre de 2017, que avançou 2,1% na comparação com o mesmo período do ano anterior. Decepciona ainda diante da tão esperada retomada, que insiste em aparecer nos discursos, mas resiste em se confirmar nos números.

O fato é que falta velocidade para escapar da crise, que, a exemplo do que faz a gravidade com os foguetes, mantém em sua órbita todas as tentativas de decolagem dos meios produtivos. Para agravar a situação, a indefinição no cenário eleitoral torna ainda mais densa essa atmosfera. As empresas tentam se manter em movimento, contrariar a forte tendência de retrocesso, mas a perspectiva ainda é de desafio.

A paralisação dos caminhoneiros em todo o país vai deixar sua marca nos números do segundo trimestre. Enquanto para as famílias os reflexos do movimento paredista surgiram sem demora e se apresentaram concretamente, em forma de bombas de combustível secas e bandejas de hortifruti vazias, seus efeitos sobre a economia são mais ocultos e nefastos.

Várias instituições tentam, agora, somar os prejuízos causados pelo movimento e os primeiros números apontam para cifras acima dos R\$ 70 bilhões. O agronegócio, por exemplo, que impulsionou os resultados no primeiro trimestre de 2018, foi gravemente impactado pela greve, que comprometeu a operação e impôs sérios prejuízos ao setor, que dificilmente repetirá o desempenho do período anterior.

Um novo resultado contrário à retomada econômica deve apimentar ainda mais a disputa eleitoral, empurrando o tão esperado alívio à responsabilidade do próximo ocupante do Palácio do Planalto. Às empresas, caberá a resiliência para superar um novo período de adversidades. Ao povo, além disso, a sabedoria de escolher quem seja capaz de, efetivamente, acelerar o país.

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Opinião

Autor: Roberto Fonseca

Título: A força horizontal

A greve dos caminhoneiros, que sacudiu o país de norte a sul nos últimos 10 dias, entrará para história como a primeira grande mobilização nacional em que um aplicativo se mostrou como a forma mais eficaz de se ditar os rumos de um movimento. Trata-se do WhatsApp, presente em mais de 120 milhões de telefones celulares em todo o Brasil e que pegou o governo de surpresa pela

forma de comunicação descentralizada, com os usuários de um grupo em situação de igualdade.

Uma das marcas da paralisação foi a ampla utilização do aplicativo nos pontos de bloqueio. Como cada grupo de WhatsApp comporta apenas 256 pessoas, o primeiro reflexo foi o surgimento de diversos “líderes” do movimento. Dessa forma, a antiga forma de negociação vertical com os sindicatos ou entidades de classe à frente das conversas com o governo, com apenas o repasse de informações à categoria sobre os avanços e concessões de cada parte, acabou substituída por uma força horizontal, em que, a cada anúncio do Palácio do Planalto, milhares de caminhoneiros tinham respostas imediatas em mensagens disparadas nos grupos do aplicativo. Tanto que em duas oportunidades, nas noites de quinta-feira da semana passada e de domingo, ministros e o próprio presidente Michel Temer anunciaram um “acordo” com os representantes dos grevistas, mas quando o dia amanhecia via-se exatamente o oposto: aumento da quantidade de pontos de bloqueio nas estradas do país.

Independentemente da ação de infiltrados, de grupos com interesses políticos e da própria presença da população nas áreas de concentração de caminhoneiros, a comunicação pelo WhatsApp provocou o surgimento de lideranças locais, que decidiam quem poderia passar e quando seguiria viagem. Em um país com a tamanha dimensão continental, logo as demandas eram as mais variadas possíveis, impossíveis de serem atendidas apenas em uma negociação nacional. Resultado: pauta difusa e difícil de ser contemplada. Tanto que na segunda-feira, nos grupos do aplicativo, os caminhoneiros chamavam os “representantes” que aceitaram o acordo com Planalto de traidores.

A pouco mais de quatro meses do primeiro turno das eleições, a greve dos caminhoneiros deixa lições que precisam ser analisadas com atenção. A dinâmica de difusão de uma informação no WhatsApp é muito rápida e difícil de ser detectada imediatamente, já que ainda não há uma fórmula mágica sobre o que vai viralizar ou não. Normalmente, são compartilhadas informações que tocam as pessoas, mas, numa disputa eleitoral, tal efeito manada pode ser devastador para uma candidatura, inclusive, com dificuldade de ser detectado por institutos de pesquisa. Nos últimos dias, os grupos do aplicativo foram inundados de mensagens sobre intervenção militar, invasão do Congresso e queda do presidente. A artilharia na campanha eleitoral será pesada. Não tenho nenhuma dúvida.

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Opinião

Autor: José Pastore

Título: A devastação da greve dos caminhoneiros

Toda greve de transporte tem efeitos perversos porque detona uma cadeia de perdas. Mais grave é quando essa greve atinge as atividades essenciais como a paralisação dos caminhoneiros. Os prejuízos foram monumentais. Em artigo recente, Cláudio Considera do Ibre/FGV estimou uma redução de R\$ 100 bilhões no PIB de 2018 somente na primeira semana de greve, alertando que outras perdas devem ocorrer, como é o caso da elevação de preços, crise de confiança, redução do investimento e destruição de empregos (“Início da retomada pode se reverter”, Estadão, 29/5/2018).

A esta altura, pouco adianta saber se a greve foi justa ou injusta. Importante é deixar claro que foi ilegal. Em todos os países, greves que afetam a produção e o transporte de combustíveis, alimentos e medicamentos são cercadas de regras rígidas para a sua deflagração. O aviso-prévio é uma delas. Outra é a manutenção dos serviços mínimos. Assim é também no Brasil. A Lei 7.783/1989 exige que os grevistas garantam a sobrevivência, a saúde e a segurança das pessoas. Nada disso foi respeitado no caso em tela.

A paralisação que desrespeitar essas regras é ilegal e, como tal, implicar sanções civis e penais. Por isso, estranhei a demora de o governo federal e do Ministério Público federal e do Trabalho em acionar a Justiça do Trabalho para analisar e julgar uma greve de tamanha gravidade. Alguns invocaram o argumento de que os caminhoneiros não são empregados (são autônomos) e, por isso, não podem ser tratados como empregados nas regras da CLT. Outros invocaram a natureza horizontal do movimento grevista baseado mais no WhatsApp do que nos sindicatos.

Nada disso justifica a paralisação de uma atividade essencial como essa. Aliás, sindicatos é que não faltam para essa categoria. Basta ver o site <https://www.chicodaboleia.com.br/sindicato-para-autonomos> para ali encontrar sindicatos de caminhoneiros autônomos em todos os estados do Brasil. Além disso, há inúmeras associações que congregam esses profissionais que deveriam ter sido notificadas para responsabilizar a prática ilegal de greve em atividade essencial sem obediência às leis vigentes e, com isso, conter o movimento no seu nascedouro.

Louvável foi a iniciativa da Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina que, em menos de 24 horas de greve, entrou com pedido na Justiça requerendo, dentre outras coisas, a citação dos responsáveis, incluindo as pessoas incertas e não conhecidas que estavam ocupando, obstruindo e dificultando a passagem de caminhões nas rodovias federais e estaduais, requerendo ainda a condenação dos réus a multas e custas processuais. Ação semelhante era esperada no âmbito do governo. O apelo ao STF foi tardio e, mesmo assim, sem muita convicção, pois o próprio governo vem acenando com o perdão das multas e outras penalidades. E, para completar o quadro, ficou

clara a prática do locaute das empresas transportadoras, o que é proibido pelas leis vigentes.

Em decorrência da demora no acionamento da Justiça, o movimento paredista cresceu numa sucessão de atos de truculência e chantagem e usou a sociedade brasileira como refém. O Brasil virou um país sem lei e sem autoridade. A complacência com esse tipo de ilícito será a senha para a prática de novos atos ilegais. Em uma sociedade livre não é possível obrigar as pessoas a trabalharem contra a sua vontade, é verdade. Mas, é inadmissível que venham colocar em risco a vida, a saúde e a segurança das pessoas impunemente, causando prejuízos irreparáveis.

Conclusão: a economia brasileira foi ferida de morte no momento em que se iniciava timidamente um processo de recuperação. A greve fez crescer o risco do PIB ficar abaixo de 2% em 2018; criou um clima de insegurança de longa duração; e afastou ainda mais os investimentos para reativar o emprego. Tudo isso regado por uma verdadeira premiação aos que desrespeitaram, simultaneamente, a Constituição, a CLT e os Códigos Civil e Penais. Não é assim que vamos estimular os que ainda acreditam no Brasil.

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Opinião

Autor: Ari Cunha

Título: A estatal que é uma esfinge

Com a greve dos caminhoneiros, um fato ficou evidente: a Petrobras, fundada no antigo molde do “petróleo é nosso”, se equilibra hoje sobre um limbo delicado. O pior é que, para qualquer lado da fronteira que venha pender, seja do mercado, seja do Estado, ainda assim não será possível seu retorno a uma posição de equilíbrio duradouro, sem ferir um lado ou outro. O certo é que parece ter chegado o tempo de mudanças de rumo. A questão é como fazê-las sem afetar ainda mais uma economia que se arrasta.

Obviamente, essa é uma questão a envolver, num mesmo caldeirão, elementos técnicos, financeiros e políticos. É nessa mistura de ingredientes, em que não se dissolvem um no outro, que está o cerne do problema. Observada do ponto de vista dos partidos políticos, a Petrobras se mostra como latifúndio de oportunidades inesgotáveis, em que se pode extrair tudo, inclusive petróleo. Para a população, açoitada por crises contínuas, a estatal é uma madrastra insensível e mesquinha. Na visão do governo, a companhia é um trunfo político, que permite ao Executivo disputar, a partir de uma posição vantajosa, seja contra o mercado de combustível, os partidos políticos, seja contra a população.

Pudesse optar pelos ensinamentos do budismo, melhor seria para a estatal seguir o caminho do meio ou o nobre caminho. Claro que, diante de um governo que muitos avaliam como fraco e em fim de mandato, qualquer alteração de rota, resultaria em mais desastre. Diante de um quadro nacional em que a falta de ideias e de imaginação é patente, talvez o melhor a fazer é esperar nova estação. O estatismo, elevado aos píncaros tanto nos governos militares quanto nos petistas, produziu na estatal e nas demais uma política bipolar de preços nos produtos ofertados que, embora não atendendo às necessidades do consumidor interno, serviu, por muito tempo, para remendar o descontrole nos gastos públicos.

O problema com estatais, de todos os gêneros, é que elas são estruturadas para não entrarem em falência, mesmo sofrendo um processo de escalpe que as deixe só no osso. Nesses casos, agindo como zumbis, prosseguem sua dança macabra. No caso da Petrobras, o fato de estar com o pé em um poço do pré-sal dentro das fronteiras nacionais e outro fincado no mercado internacional, em que o preço do produto é fixado, faz dela uma espécie de camaleão, nem verde, nem amarela e que, ao fim e ao cabo, não satisfaz ninguém, nem mesmo aos acionistas, desconfiados dessa volúpia.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por Edna Simão e Lucas Marchesini | De Brasília

Título: Para baratear diesel, exportador é onerado e gasto social, cortado

O governo anunciou um pacote de medidas para compensar o custo de R\$ 13,5 bilhões da redução de R\$ 0,46 no preço do diesel neste ano, que será concedido para atender às reivindicações dos caminhoneiros grevistas. Parte da fatura será bancada por uma diminuição de incentivos tributários para exportadores, petroquímicos e empresas de refrigerantes, o que vai render aos cofres públicos R\$ 4 bilhões neste ano e R\$ 16,2 bilhões em 2019. O restante, R\$ 9,5 bilhões, será financiado pela folga R\$ 6,197 bilhões que existia para o cumprimento da meta de déficit primário de R\$ 159 bilhões para este ano e com corte de orçamento de vários órgãos públicos, atingindo Saúde, Educação e Habitação.

As medidas foram publicadas na noite de quarta-feira em edição extraordinária do "Diário Oficial" da União (DOU) e já provocam reclamações dos setores prejudicados, pegos de surpresa pelo anúncio.

Da queda de R\$ 0,46 do preço na refinaria, R\$ 0,16 vem pela redução do PIS/Cofins e Cide e R\$ 0,30 será feito com ressarcimento direto para a Petrobras com recursos orçamentários. A perda de receita de R\$ 4 bilhões com a diminuição do PIS/Cofins e Cide será compensada com o Regime Especial da

Indústria Química (Reiq); o recuo de 2% para 0,1% do benefício do Reintegra (programa que devolve parte dos impostos pagos na cadeia produtiva aos exportadores de bens industrializados).

Também haverá redução de 20% para 4% do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) em concentrados de bebidas da Zona Franca de Manaus. A medida provocará equiparação da alíquota do insumo à do produto de saída, o que vai diminuir o crédito tributário das empresas. "O concentrado do refrigerante gera crédito de 20% e agora vai gerar de 4%. Por esse motivo teremos ganhos de arrecadação", disse o secretário da Receita Federal, Jorge Rachid.

O fim da desoneração da folha de pagamentos para alguns setores também ajudará a compensar as perdas. O presidente Michel Temer sancionou, com vetos, o projeto que estabeleceu a reoneração da folha de pagamentos. Do total de 56 setores que eram beneficiados, o projeto aprovado pelo Congresso Nacional manteve o benefício para 28 setores. O presidente vetou 11 deles e assim 17 continuarão com a contribuição previdenciária com base no faturamento. No início de 2021, o benefício chegará ao fim para todos os segmentos. Rachid citou que permanecerão com a desoneração setores como o de call center, calçados, indústria têxtil, comunicação, confecções, construção civil, tecnologias da informação, transporte, entre outros.

No caso do ressarcimento à Petrobras para garantir a diminuição de mais R\$ 0,30 no preço do diesel e de despesas com ações de desobstrução de vias públicas federais, o governo publicou uma medida provisória para abrir um crédito extraordinário de R\$ 9,58 bilhões. Segundo o secretário-executivo do Ministério do Planejamento, Gleisson Rubin, esse valor será coberto com folga que existia para cumprimento da meta de déficit primário e com cancelamento R\$ 3,382 bilhões de outras despesas orçamentárias. Ele ressaltou que a meta de déficit primário de R\$ 159 bilhões para o ano está mantida, mas os governos e órgãos públicos precisarão de um controle maior de suas despesas. "Dos R\$ 3,382 bilhões [cancelamentos], R\$ 2,168 bilhões são da reserva capitalização de empresas públicas e R\$ 1,214 bilhão vem de despesas discricionárias", disse o secretário.

Rubin explicou que o cancelamento de dotações orçamentárias, que atinge todos os ministérios, inclusive saúde e educação, vai se dar na parcela de recursos que estavam contingenciados. Isso significa que mesmo que os recursos fiquem disponíveis no governo federal, eles não poderão mais ser destinados para as ações e programas cancelados porque não há mais a previsão orçamentária para tanto.

Entre as dotações canceladas estão, por exemplo, o programa de fortalecimento do Sistema Único de Saúde de vários órgãos. Somente na Fundação Oswaldo Cruz, esse corte foi de R\$ 5,261 milhões. Na educação, foram cancelados R\$ 55,1 milhões das bolsas do programa Programa de Estímulo à Reestruturação e ao Fortalecimento das Instituições de Ensino Superior (Proies). Já o Ministério das Cidades perdeu R\$ 7,742 milhões no programa de Moradia Digna. O programa Criança Feliz, do Ministério do Desenvolvimento Social, teve uma redução de R\$ 3,891 milhões nas ações para a primeira infância.

O chefe da assessoria especial do Ministério da Fazenda, Marcos Mendes, explicou ainda que a subvenção do preço do diesel de R\$ 0,30 por litro será feita por dois decretos, que ainda serão publicados pelo governo. O primeiro se refere ao período até 7 de junho no qual a Petrobras fez uma redução voluntária no preço do produto de R\$ 0,23. Até lá, a União subvencionará apenas R\$ 0,07 por litro do combustível.

Depois disso, a União manterá o preço de referência de R\$ 2,03 por litro do diesel até a conclusão do prazo prometido de 60 dias. "Depois desses 60 dias, será estabelecido o novo preço de comercialização para quem quiser receber a subvenção. A partir daí, a cada 30 dias terá um novo preço", explicou Mendes. O valor servirá para calcular a subvenção de R\$ 0,30 no preço do diesel.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por Rodrigo Polito e André Ramalho | Do Rio

Título: Entidade diz que repasse total ainda não é possível

O presidente da Fecombustíveis, entidade que reúne os postos, Paulo Miranda Soares, afirmou que a redução de R\$ 0,46 no preço do diesel ainda não foi dada integralmente aos revendedores. Por esse motivo, não é possível repassá-la aos consumidores.

"Ainda precisa chegar o restante desse desconto [para os donos de postos]. Mas eu acho que não chegou em quase lugar nenhum do país. Estamos aguardando o total dessa redução para amanhã [hoje]".

"Assumimos o compromisso de que tudo o que for repassado para nós será repassado ao consumidor", disse. Soares explicou que o governo só consegue reduzir 90% dos R\$ 0,46 (o equivalente a R\$ 0,41). O restante depende do ICMS dos Estados. Segundo ele, apenas dois estados reduziram o ICMS: São Paulo e Mato Grosso do Sul. Alguns, disse ele, aumentaram o tributo. O presidente da

Fecombustíveis terá reunião hoje com o **ministro das Minas e Energia, Moreira Franco**, às 11h, em Brasília. "Vamos tentar arrematar isso".

Segundo ele, o setor dos revendedores é um dos mais fiscalizados que existe. "Estamos muito preocupados porque o governo está armando um exército para fiscalizar a gente".

Os consumidores começarão a sentir um "primeiro degrau de normalidade" no acesso aos combustíveis, nos postos, já a partir deste fim de semana, disse o presidente da Plural (Associação Nacional das Distribuidoras de Combustíveis, Lubrificantes, Logística e Conveniência), Leonardo Gadotti. A previsão é que o mercado esteja plenamente atendido até o fim da semana que vem.

Segundo ele, a previsão é que o movimento de caminhões-tanques já esteja 100% regularizado hoje, mas para repor todo o estoque dos postos, as distribuidoras têm recorrido a frotas adicionais, que operam no mercado spot, e ao alongamento do tempo de rodagem dos caminhões.

"Vamos operar a 120% nos próximos dias. Nossa intenção é atingir um primeiro degrau de normalidade até o fim desta semana, ou seja, que o consumidor comece a encontrar combustível nas proximidades onde se encontra", disse. As distribuidoras, explicou, vão aumentar de 25% a 30% os carregamentos de cada base, assim que a circulação de caminhões estiver totalmente livre.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por Murillo Camarotto, Marcelo Ribeiro e Rafael Bitencourt | De Brasília

Título: Planalto dá greve por encerrada e faz plano para fiscalizar preços nos postos

Disposto a virar a página da greve dos caminhoneiros, que considera encerrada, o governo federal anunciou ontem a criação de um sistema nacional de fiscalização, que vai monitorar os preços do óleo diesel nos postos para garantir o cumprimento do desconto de R\$ 0,46 por litro acordado com os manifestantes.

Os integrantes do comitê de crise montado no Palácio do Planalto comemoraram o fato de a mobilização ter chegado ao fim sem colapso no abastecimento e episódios graves de violência. "O Brasil está rodando e voando normalmente", disse o ministro do Gabinete de Segurança Institucional, Sérgio Etchegoyen.

O presidente Michel Temer aproveitou uma reunião com líderes evangélicos para agradecer aos céus pela desmobilização. "Agora, graças a Deus, estamos

encerrando a greve dos caminhoneiros por meio do diálogo, postura que muitas vezes é criticada", disse ele durante um encontro da Assembleia de Deus.

Uma portaria que deve ser publicada hoje no "Diário Oficial da União" oficializará a criação do sistema de fiscalização. A coordenação será da Secretaria Nacional de Defesa do Consumidor, ligada ao Ministério da Justiça, mas contará com equipes da Advocacia-Geral da União (AGU), do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) e da Agência Nacional do Petróleo, Gás e Biocombustíveis (ANP).

O secretário-executivo da Justiça, Claudenir Brito Pereira, interinamente no cargo de ministro, disse que a iniciativa é inédita e que a ideia é acompanhar o cumprimento do acordo por parte dos postos de gasolina. Ele negou, entretanto, que ação enseje qualquer tipo de controle sobre os preços, o que seria irregular.

"A intenção é checar se o desconto acertado está chegando aos postos", disse Pereira. De acordo com ele, os novos preços devem estar vigorando nos postos dos grandes centros urbanos nesta sexta-feira. As multas por descumprimento podem chegar a R\$ 9 milhões ou, no limite, na cassação da licença do posto.

Segundo o ministro, o governo vai continuar fiscalizando eventuais abusos nos preços da gasolina e do etanol, como já foi visto durante a greve dos caminhoneiros. Pereira informou que cerca de 500 postos foram autuados pela adoção de práticas abusivas.

Em seguida, o ministro da Secretaria de Governo, Carlos Marun, foi ainda mais duro. Segundo ele, a portaria que cria o sistema de fiscalização contém um dispositivo que obriga os postos a repassarem para a bomba o desconto de R\$ 0,46. "Temos como obrigar o cumprimento integral do desconto e esperamos não ter dificuldade com isso".

A chegada do desconto às bombas pode causar dores de cabeça para o governo nos próximos dias. Isso porque muitas distribuidoras estão com estoques de diesel que foi adquirido ao preço antigo, ou seja, que terá que ser repassado para os postos. Na tarde de ontem, grupos de caminhoneiros já acusavam o governo de descumprir o acordo.

No início da noite, o ministro da Casa Civil, Eliseu Padilha, disse que o governo se reunirá hoje com distribuidores para exigir que os novos preços estejam vigentes amanhã. Ele afirmou que caminhoneiros poderão recorrer ao Ministério da Justiça e ao Procon caso não encontrem os descontos prometidos na bomba.

Apesar de celebrar o fim da greve, o governo segue atento às movimentações dos caminhoneiros e, sobretudo, de supostas lideranças infiltradas na manifestação. Etchegoyen chegou a dizer ontem que ainda havia cerca de 30 pontos de concentração de caminhões nas estradas, mas em seguida foi avisado pelo chefe do Estado Maior das Forças Armadas, Ademir Sobrinho, que o número tinha chegado a zero.

Marun, que ainda não tinha recebido essa informação, fez um alerta: "Podemos comemorar o fim da greve, mas não o fim do movimento", disse o ministro.

Etchegoyen anunciou ainda a prisão do principal suspeito do assassinato do caminhoneiro José Batistela, ocorrido anteontem na cidade de Vilhena (RO).

A paralisação iniciada pelos petroleiros também foi abordada pelos ministros. Etchegoyen afirmou que após o aumento do valor da multa pelo Tribunal Superior do Trabalho (TST) cessaram as movimentações dos trabalhadores. "A greve dos petroleiros está parada e não trouxe prejuízos ao país porque já havia um plano de contingência para enfrentá-la", disse.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por Renato Rostás, Estevão Taiar e Hugo Passarelli | De São Paulo

Título: Associações já estudam ir à Justiça para questionar perda de incentivos

As medidas anunciadas ontem pelo governo para compensar a redução do PIS/Cofins e da Cide sobre os combustíveis já despertam críticas, reações dos setores e podem até desencadear uma onda de questionamentos judiciais. Para José Augusto de Castro, presidente da Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB), as medidas afetam todo o setor exportador em troca de um benefício fiscal muito pequeno. O presidente da AEB destaca que a mudança do Reintegra também abre mais espaço para que empresas entrem na Justiça e peçam ressarcimento ao governo federal pelos valores perdidos, o que já aconteceu no passado.

O setor químico vai se reunir hoje para decidir o potencial impacto do fim do Regime Especial da Indústria Química (Reiq). Segundo o presidente da Associação Brasileira da Indústria Química (Abiquim), Fernando Figueiredo, existe a possibilidade de repetir a decisão tomada na época de Dilma, de judicializar a questão. Ele avalia que revogar o Reiq é um baque grande para a indústria química, especialmente depois que a importação disparou e no ano passado respondeu por 38% da demanda nacional.

O Instituto Aço Brasil já havia informado o Valor que buscava o que acredita ser "seu por direito", até mesmo judicializando a questão - potencialmente em conjunto com outros segmentos do setor produtivo. Marco Polo de Mello Lopes, presidente-executivo da entidade, reforçou sua posição de sempre de que o Reintegra não é benefício, e sim recomposição de perdas: "O governo quer arrumar o lado fiscal depois de fazer concessões aos caminhoneiros, mas o Reintegra não é subsídio, é ressarcimento de resíduo tributário".

O economista e ex-secretário de Política Econômica do Ministério da Fazenda Luiz Gonzaga Belluzzo, considera que o Reintegra era um importante instrumento para as cadeias produtivas porque "limpava os impostos que vinham de trás" e seguia modelos usados por países como China e Coreia do Sul para desonerar as exportações. "[A paralisação dos caminhoneiros] poderia ser boa oportunidade para rever a estrutura tributária, mas diante da fragilidade desse governo, não há condições nem de propor uma discussão dessa", diz ele, criticando a falta de uma estratégia de política econômica e fiscal.

Belluzzo lembra que a atual formatação da carga tributária brasileira consiste em um sistema em que impostos indiretos predominam sobre os diretos, gerando desequilíbrios. "Isso num país que não cobra impostos sobre dividendos, praticamente uma raridade no mundo", afirma. Para Belluzzo, a revisão da cobrança de impostos deveria ser encabeçada a partir de agora pelos pré-candidatos à Presidência.

Outro aspecto negativo, lembra Castro, da AEB, deve ser uma retração ainda maior de investimentos estrangeiros produtivos no Brasil, em função do encarecimento da produção em território nacional. "Os investimentos feitos aqui são para comprar empresas da área de saúde, por exemplo. Ninguém investe para produzir aqui", afirma. A todos esses problemas, soma-se a crise da Argentina. "Tudo isso afasta o Brasil ainda mais das cadeias globais de valor", afirma.

A diminuição da alíquota do Reintegra terá "impactos extremamente negativos" para setores exportadores que trabalham com margens de lucro apertadas, como o de alimentos processados, segundo Welber Barral, sócio da Barral M Jorge Consultoria e ex-secretário de Comércio Exterior. "É o típico caso de cobertor curto. Você subsidia o diesel, mantém os empregos dos caminhoneiros, mas gera muito desemprego nos outros setores".

Barral também avalia que a mudança abre espaço para que empresas entrem na Justiça e peçam ressarcimento ao governo federal pelos valores perdidos, o que já aconteceu no passado. Mas, para ele, a reoneração da folha de pagamentos terá impactos ainda mais negativos do que as mudanças do

Reintegra, "dificultando a geração de empregos" em setores muito intensivos em mão de obra e com salários médios mais altos.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por Fabio Graner

Título: Custos e incertezas na economia dos extremos

Mesmo caminhando para seu fim, a greve dos caminhoneiros deixará uma marca ainda maior do que os prejuízos diretos já causados por ela nos últimos dez dias. Os efeitos imediatos sobre o abastecimento e o péssimo gerenciamento da crise pelo governo tiveram como impacto indireto o aumento da incerteza sobre a economia e uma piora dramática das condições do mercado financeiro (marcadamente sobre os juros e a taxa de câmbio).

A continuidade desse aperto financeiro e o adiamento de decisões de investimento são fontes de grande preocupação dentro do governo. Com dólar e juros em níveis elevados e dúvidas adicionais, o já escasso financiamento no Brasil fica ainda mais restritivo, colocando areia nas enferrujadas engrenagens da economia.

"O principal efeito colateral da greve é que ela deixa claro que mundo já não voltará a ser o que foi antes dela. A percepção de investidores e consumidores mudou e não vai retornar tão cedo ao que era antes do movimento", comentou uma fonte do governo. "A greve trouxe a percepção de que muita coisa estava em risco no Brasil, mas estava debaixo do tapete, vindo à tona agora", acrescentou, referindo-se ao risco político e aos problemas fiscais.

PIB do 1º trimestre mostrou paisagem que não existe mais

Ex-secretário de Política Econômica do Ministério da Fazenda e pesquisador do Instituto Brasileira de Economia da Fundação Getúlio Vargas (Ibre/FGV), Manoel Pires avalia que o aperto das condições do mercado de fato é mais preocupante por ter grau maior de permanência do que a greve.

Ele lembra que o choque gerado pela crise dos caminhoneiros tem um complicador porque, ao afetar o mercado, já queimou a pouca margem que havia no câmbio e nos juros, que devem passar por mais turbulências com a aproximação das eleições e a enorme incerteza sobre quem presidirá o país e qual será sua agenda econômica.

Para Pires, que recentemente inaugurou o Observatório Fiscal, o mais problemático é que a greve escancarou a fragilidade do governo, aumentando

risco de outros grupos de pressão fazerem confusão e arrancarem mais benesses fiscais, agravando a incerteza e o quadro das contas públicas do país.

O economista Guilherme Tinoco, que trabalha no departamento econômico do BNDES, avalia que o resultado do Produto Interno Bruto (PIB) do primeiro trimestre divulgado na última quarta-feira, cujo crescimento de 0,4% foi ligeiramente melhor do que era esperado no mercado, "nunca foi tão irrelevante". Para ele, os números mostram um quadro que já não existe mais. Isso porque, desde abril, o exterior começou a pressionar as condições financeiras internas, movimento que se acentuou com a surpresa causada pelo Banco Central ao parar de reduzir os juros. E então veio a greve, reforçando o ciclo negativo de expectativas e modificando de vez a paisagem que os números do IBGE mostraram.

Junto com seu colega de BNDES Gilberto Borça Júnior, Tinoco estimou preliminarmente que a greve gerou perda de R\$ 20 bilhões para o PIB do segundo trimestre (0,3 ponto porcentual do PIB do ano), com perda de arrecadação de R\$ 4 bilhões para o governo federal.

Uma fonte do governo afirma que a crise dos caminhoneiros realmente interrompe a trajetória moderada de recuperação da atividade e terá praticamente um mês de impacto econômico, considerando, além dos nove dias de paralisação, um período de cerca de dez dias de retomada e normalização do abastecimento, além das dificuldades das empresas em recuperar perdas definitivas e obter capital de giro.

"O impacto não é desprezível. Vamos ter que voltar a subir a ladeira. Temos como crescer, mas devemos vivenciar dois meses de incerteza sobre o total do impacto dessa crise", disse o interlocutor, destacando que o Brasil tem fundamentos para continuar crescendo, ainda que em ritmo modesto como o mostrado no primeiro trimestre.

Independentemente dos impactos diretos e indiretos da greve, é necessário tirar lições dessa crise, que foi severa, tem efeitos ainda para serem sentidos no país e mostrou a urgência de o Brasil sair dos extremos de política econômica.

A turbulência das últimas duas semanas surgiu porque o governo apostou em uma política de preços de combustíveis purista, sem considerar os riscos de autodestruição que ela ensejava e que efetivamente se materializaram. Alguns interlocutores oficiais, ao serem questionados sobre a viabilidade prática da política de reajustes diários dos combustíveis, até mostram certa irritação. Logo falam de que não se pode voltar ao passado dos congelamentos de Dilma Rousseff, que fragilizaram muito a Petrobras.

O erro é ver o mundo de forma tão binária. Como o próprio governo mostrou ao anunciar a estratégia de reajustes mensais para debelar a greve, é possível ter um sistema que, ao mesmo tempo em que amortece as flutuações de preços, não fragilize a Petrobras.

A solução de repasses mensais aos preços, com um imposto de importação que não deixe a estatal perder espaço para os estrangeiros ao executar a política, foi engenhosa. Se tivesse se dado ao trabalho de pensar nisso antes, o governo não teria que lidar com a paralisação, os danos de imagem causados à empresa e, talvez, tivesse evitado um custo fiscal tão alto.

O raciocínio pode ser extrapolado para outras áreas. Os bancos públicos saíram de um extremo uso na política econômica para uma postura altamente restritiva, que está custando um desempenho melhor do nível de atividade no país. Na política fiscal, um teto de gastos mal planejado já se tornou inexecutável e tem afetado os investimentos, a rubrica da despesa pública que poderia ajudar o país a sair mais rapidamente do marasmo.

Em suas formas radicais, as políticas trazem em si o próprio germe de seu fim, correndo o risco de remendos que podem ser ainda piores para o país. Por isso, é preciso sair da lógica de aniquilação que tem dominado o debate político-econômico. As eleições estão chegando e se assim continuar, o próximo governo nascerá fadado ao fracasso. O Brasil precisa voltar a conversar, mirando as melhores práticas do mundo, mas respeitando suas peculiaridades e necessidades seculares.

Fabio Graner é repórter em Brasília. Hoje, excepcionalmente, deixamos de publicar a coluna de Claudia Safatle

E-mail: fabio.graner@valor.com.br

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por Cláudia Schüffner e Rodrigo Polito | Do Rio

Título: Ministério envia hoje projeto de lei para destravar venda da Eletrobrás

O governo pretende encaminhar para a Câmara ainda nesta sexta-feira projeto de lei em regime de urgência para destravar a venda das seis distribuidoras da Eletrobrás no Norte e Nordeste. **Segundo o secretário-executivo do Ministério de Minas e Energia, Márcio Félix**, o texto vai conter "itens essenciais" para a viabilizar a privatização das empresas.

"Daqui a pouco sai o edital [do leilão de privatização das distribuidoras] e nesta sexta devemos mandar um projeto de lei em regime de urgência para a Câmara, de maneira que a gente possa atacar os pontos principais para viabilizar e dar mais conforto na realização do leilão das seis distribuidoras. Estamos trabalhando e vamos avançando em todos esses temas", disse Félix ao **Valor**.

O secretário não deu detalhes sobre o conteúdo do projeto mas disse que "são itens essenciais voltados à viabilização da venda, da não-liquidação das seis distribuidoras. São essas medidas que estão no PL. São coisas que endossam, viabilizam aquele acordo entre Eletrobrás e Petrobras [acordo firmado recentemente entre as duas empresas relativa à dívida da elétrica com a petrolífera sobre a aquisição de combustível para geração de energia no Norte]".

Tudo indica que o PL trará pontos específicos sobre o assunto que estavam incluídos na Medida Provisória (MP) 814, engavetada pelo governo. A MP continha pontos para solucionar o entrave entre a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) e a Eletrobrás com relação ao reembolso pelas distribuidoras de recursos de encargos setoriais cobrados dos consumidores para a compra de combustível para geração de energia no Norte e para a construção de um gasoduto no Amazonas. A medida também previa que a União bancaria até R\$ 3,5 bilhões desses custos.

Na prática, a publicação do PL pode reduzir o risco e aumentar a atratividade das distribuidoras. Na última quarta-feira, o Tribunal de Contas da União TCU liberou a publicação dos editais dos leilões de privatização das seis distribuidoras da Eletrobrás: Amazonas Energia, Eletroacre, Ceron, Boa Vista Energia, Ceal e Cepisa. Os leilões serão separados por distribuidora.

A Eletrobrás tem até 31 de julho para privatizar as distribuidoras. Caso contrário, elas serão liquidadas, gerando custo de R\$ 21,5 bilhões, pelas estimativas da estatal.

Sobre o fracasso do leilão de comercialização de petróleo da União pela PPSA, na última quarta-feira, o secretário-executivo do MME explicou que provavelmente a Shell, única habilitada a adquirir o petróleo, decidiu esperar que a MP 811, já aprovada na Câmara e no Senado, seja sancionada pelo presidente da República. A MP 811 estabelece as regras para a comercialização do petróleo da União pela PPSA. "Ela teve apenas pequenas mudanças e vai ser sancionada pelo presidente. Então, para dar total conforto jurídico ela precisa virar lei", explicou o secretário-executivo, informando que um novo leilão será marcado pela PPSA.

A estatal fez um leilão na B3 para comercialização de contratos de entrega de parte da produção dos campos Mero (antigo Libra) e Lula e Sapinhoá, na Bacia de Santos. O valor do barril de petróleo terá como base o preço de referência da ANP, mas a expectativa do presidente da PPSA, Ibsen Flores, é que o governo arrecade cerca de R\$ 300 milhões com a venda desse petróleo em 2018.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por Rodrigo Polito e Rafael Rosas | Do Rio

Título: Após aumento da multa, petroleiros encerram greve

Após o aumento da multa diária imposta pelo Tribunal Superior do Trabalho (TST), de R\$ 500 mil para R\$ 2 milhões, caso os petroleiros mantivessem a greve, a categoria decidiu ontem pela suspensão da paralisação, iniciada na última quarta-feira e que teria 72 horas de duração. De acordo com informações da Petrobras, até a tarde de ontem, 95% das unidades da companhia já operavam normalmente e está descartado qualquer impacto na produção de petróleo e gás e no abastecimento de combustíveis.

"A decisão do TST é claramente para criminalizar e inviabilizar os movimentos sociais e sindicais. Diante disso, a FUP [Federação Única dos Petroleiros] orienta os sindicatos a suspenderem a greve. Um recuo momentâneo e necessário para a construção da greve por tempo indeterminado, que foi aprovada nacionalmente pela categoria. Essa grave violação dos direitos sindicais será amplamente denunciada", informou ontem a FUP, em nota. A entidade reúne 13 sindicatos.

Ainda não há confirmação se os cinco sindicatos ligados à Federação Nacional dos Petroleiros (FNP) também suspenderam a greve. Uma reunião da diretoria do Sindicato dos Petroleiros do Leste Paulista (Sindipetro-LP), um dos principais sindicatos da FNP, para tratar do assunto, estava prevista para ontem à tarde.

Na greve, os petroleiros pediam, entre outros pontos, a redução dos preços dos combustíveis, a saída imediata do presidente da Petrobras, Pedro Parente, e a interrupção do programa de desinvestimentos da estatal.

Em vídeo divulgado esta semana para funcionários da Petrobras, para dirimir dúvidas levantadas recentemente sobre a política de preços dos combustíveis e as decisões de refino da companhia, Parente ressaltou que a petroleira tem passado por "momentos difíceis" e por um "teste importante" relativo à política de preços dos combustíveis. O executivo lembrou o questionamento público recente sobre os reajustes aplicados pela estatal nos derivados e ressaltou que o maior questionamento está na frequência desses reajustes.

"A frequência diária [dos reajustes] não foi uma escolha caprichosa da diretoria. A frequência diária é fundamental porque nos dá a chance de poder lidar melhor com a nossa participação de mercado", disse Parente, lembrando que no fim do ano passado a participação da Petrobras no mercado de diesel brasileiro chegou a cair para 67%.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por Sérgio Ruck Bueno | Para o Valor, de Porto Alegre

Título: PF prende empresário suspeito de locaute no RS

A Polícia Federal cumpriu nesta quinta-feira, no Rio Grande do Sul, um mandado de prisão temporária de um empresário investigado pelos crimes de locaute e associação criminosa durante a greve dos caminhoneiros. A prisão foi realizada em um condomínio de luxo em Xangri-Lá, no litoral norte do Estado, e outras três ordens de busca e apreensão foram cumpridas nos municípios de Caxias do Sul e Vale Real, na serra gaúcha.

A PF não revelou o nome do empresário preso na operação, batizada de "Unlocked" [desbloqueado], mas o jornal "Zero Hora" publicou que se trata de Vinicius Pellenz, sócio da Irapuru Transportes, de Caxias do Sul. O **Valor** confirmou a informação. Conforme o superintendente da PF no Estado, Alexandre Isbarrola, a empresa investigada é uma "grande transportadora que agia com violência ou grave ameaça" para "impedir a livre circulação de pessoas e mercadorias".

Isbarrola explicou que os alvos prioritários da quadrilha eram os caminhões de grãos, carnes e combustíveis, com o objetivo de desabastecer as granjas de aves e os consumidores da serra e da região metropolitana de Porto Alegre. Segundo ele, a instituição já instaurou "alguns inquéritos" no Estado sobre este tipo de crime durante a greve dos caminhoneiros e o anunciado hoje está em fase mais avançada porque nele foram obtidos "elementos contundentes" da prática de locaute.

O inquérito foi instaurado na quarta-feira e a operação foi realizada em conjunto com a Brigada Militar e a Polícia Rodoviária Federal (PRF), informou a PF. De acordo com a PF, os motoristas de caminhões eram ameaçados pelos investigados para não realizar o transporte de cargas ou obrigados a desembarcar e abandonar os veículos em postos de combustíveis. As ações ocorreram nas rodovias RS-122, RS-452 e BR-116, entre os municípios de Bom Princípio, Feliz e Vila Cristina.

"Os próprios sócios desta grande transportadora atuavam na coordenação do movimento, ameaçando as pessoas ou arregimentando terceiros", explicou. Conforme Isbarrola, pessoas percorriam estradas federais, estaduais e até vicinais no Estado em comboios de veículos e, por ordem dos empresários envolvidos, obrigavam os motoristas dos caminhões a parar e recolher os veículos.

O **Valor** telefonou para a sede da Irapuru, em Caxias do Sul, mas ninguém atendeu a ligação. A empresa tem sede em Caxias do Sul e filiais no Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, São Paulo, Minas Gerais, Rio de Janeiro, Espírito Santo e Distrito Federal, de acordo com informações disponíveis em seu site na internet.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Empresas

Autor: Por Renato Rostás | De São Paulo

Título: Petróleo e minério fecham o mês com restrições na oferta

Restrições de oferta mundial foram decisivas para o desempenho das commodities industriais durante maio. Reduções na produção de petróleo impostas pela geopolítica e a suavização no excesso de minério de ferro no mercado transoceânico devido, em grande parte, à greve de caminhoneiros no Brasil, influenciaram o comportamento dos preços.

No caso do petróleo, a expectativa de déficit por um longo período levou à disparada da cotação, que atingiu o maior patamar em quase quatro anos. A possibilidade de a Organização dos Países Exportadores de Petróleo (Opep) voltar a produzir mais, por outro lado, conteve a alta nos últimos dias do mês.

O petróleo do tipo Brent para entrega em agosto - o segundo contrato - registrou valorização de 3,8% na ICE Futures de Londres durante o mês, para US\$ 77,56 o barril, enquanto o WTI caiu 2,3% na Nymex, na Nova York, chegando US\$ 66,91 cada.

Mas dificilmente a tendência positiva dos preços se inverterá, comenta a corretora australiana ANZ Research, em relatório. "O aumento na oferta pela Arábia Saudita e a Rússia deve ser marginal", diz a instituição. "A demanda robusta e os baixos estoques vão sustentar o cenário."

Tanto que os analistas têm se tornado mais otimistas. Desde o fim de janeiro, as previsões já subiram em US\$ 10 por barril. O **Valor** fez um levantamento com dez bancos, corretoras, consultorias e agências de classificação de risco e

calculou a média das projeções do Brent para 2018. Elas encontram-se atualmente em US\$ 71, contra US\$ 61 há menos de quatro meses.

Alguns especialistas creem em continuidade da escalada da cotação. Michael Rothman, da consultoria Cornerstone Analytics enxerga a cotação em US\$ 90 no fim do ano. Para ele, considerado um dos mais certos de Wall Street, a probabilidade é grande de um saque mais rápido de estoques durante o terceiro e quarto trimestres, o que valorizaria a matéria-prima.

Enquanto o consumo global cresce 1,5 milhão de barris por dia, a Opep e seus aliados já reduziram em 2,5 milhões de barris sua oferta. Mesmo que sauditas e russos acelerem a extração, é possível que ainda falte petróleo no mundo. Nos Estados Unidos, o interesse na exploração segue em disparada, mas dificuldades logísticas de exportação e a desaceleração na obtenção de licenças mitigam o risco.

"Em uma perspectiva de médio prazo, ainda não vamos ver tanto impacto do desenvolvimento de polos em várias partes da Bacia de Permian [a mais importante do xisto]", comenta Artem Abramov, da consultoria especializada Rystad Energy.

No caso do minério de ferro, que durante a primeira metade de maio permaneceu em níveis mais elevados, a volta de capacidade siderúrgica desligada e menor preocupação ambiental, ambos na China, reduziu a procura pelo produto de maior qualidade e derrubou os preços.

Ao fim do mês, contudo, a restrição que principalmente a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) sofreu para exportar por conta da greve de caminhoneiros no Brasil (*ver mais em [Greve levou CSN a pedir força maior aos clientes](#)*) ajudou a manter os preços estáveis. Segundo a "Metal Bulletin", a cotação do produto com teor médio de 62% entregue no porto chinês de Qingdao ficou estável durante maio, com leve queda de 0,2%, para US\$ 65,32 a tonelada. No ano, por outro lado, a perda ainda é de 10%.

Na opinião do banco suíço Julius Baer, o minério pode cair ainda mais, para US\$ 60, nos próximos três meses. A instituição aposta que o maior uso de sucata na China e a perspectiva de estabilidade no preço do aço jogam contra.

"Continuamos acreditando em uma desaceleração cíclica nos setores de uso intensivo de metais como infraestrutura e construção", escreve Carsten Menke, analista do banco.

Nesta semana, Fabio Schvartsman, presidente da Vale, declarou que vê nos US\$ 60 um piso para a cotação. Em sua opinião, esse é o mínimo para que a produção de alta qualidade permaneça.

VEÍCULO: Valor Econômico**Seção: Empresas****Autor: Por Rafael Bitencourt | De Brasília****Título: Novo prazo eleva indenização de transmissora**

A Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) foi acionada para calcular o impacto da decisão de prolongar o pagamento das indenizações devidas às transmissoras que renovaram as concessões, por 30 anos, com a adesão ao plano de redução das tarifas no governo Dilma Rousseff, em 2013.

Atualmente, a cobrança está programada para o período de oito anos, mas a proposta de privatização da Eletrobrás, enviada pelo governo ao Congresso, estende o prazo de pagamento às concessionárias do grupo estatal para 25 anos, com o objetivo de amenizar o impacto tarifário.

No ofício de resposta ao deputado Fábio Garcia (DEM/MT), o diretor-geral da Aneel, Romeu Rufino, indicou que, apesar da redução momentânea da tarifa, a decisão resultaria no pagamento do valor adicional de R\$ 34,5 bilhões pelos consumidores.

No ano passado, a agência estimou que essas transmissoras deveriam ser ressarcidas no total de R\$ 62 bilhões por investimentos realizados na rede de transmissão e não remunerados devidamente pelas tarifas cobradas até o fim dos contratos. A Justiça considerou abusivo um dos mecanismos de atualização desse valor e reduziu, com liminar, o montante em R\$ 9 bilhões.

A associação das transmissoras, a Abrate, chegou a encomendar um estudo preliminar sobre o impacto do alongamento da dívida dos consumidores com o segmento. A entidade projetou uma queda nas tarifas de 1,8% - no prazo em que o pagamento se concentra atualmente, de 2017 a 2025 - e custo adicional de R\$ 19,3 bilhões - perpetuado pelo período remanescente da concessão das transmissoras, até 2043.

O documento do diretor da Aneel confirma o alívio suave e momentâneo nas contas de luz estimado pela Abrate. Mas alerta para a expectativa da mudança provocar um custo adicional muito maior para o consumidor, quando o prazo de ressarcimento é alongado.

"Apesar da alteração do caso base limitar-se à extensão do prazo de pagamento do montante financeiro, verifica-se que esta afeta sobremaneira o valor total associado à sua quitação. A extensão do prazo de quitação de uma dívida, de oito para 25 anos, adiciona parcela relevante de juros ao pagamento final", alerta o documento da Aneel.

Garcia procurou o comando da Aneel porque considera tratar da questão no projeto de lei (1.917/15) da portabilidade na conta de luz - mecanismo que permitirá ao consumidor final escolher de quem comprar a energia que irá pela rede de distribuição. O parlamentar é o relator desse projeto, que deve incorporar o conjunto de medidas de reestruturação do setor elétrico que foi discutido, em consulta pública, pelo Ministério de Minas e Energia.

A Abrate começou a estudar o tema quando o prolongamento de prazo de pagamento foi proposto para as transmissoras da Eletrobrás, no projeto de lei de privatização da estatal (PL 9.463/18). O relator da matéria, deputado José Carlos Aleluia (DEM-BA), chegou a propor emenda parlamentar para desarmar o mecanismo de pagamento estendido e alegou que contava com a concordância da equipe econômica do Ministério da Fazenda.

A proposta de Aleluia, se aprovada, reverteria o dispositivo somente para as indenizações do grupo Eletrobrás - que respondem por 70% do valor devido. Já a análise de Garcia abrange todas as empresas do setor.

"As transmissoras já não estão mais interessadas em prolongar o pagamento da indenização, mesmo que isso gere um pagamento adicional a elas. Se o governo voltar atrás, as concessionárias terão uma perda de 29% de suas receitas atuais", disse o presidente da Abrate, Mário Miranda, ao **Valor**.

O presidente da entidade avalia que a mudança de prazo exigiria que todos os contratos de financiamentos de obras obrigatórias, de reforço e melhorias das redes, sejam revistos. "Seria um jogo de perde-perde, de um lado, o consumidor e, de outro, a transmissora".

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Empresas

Autor: Por Murillo Camarotto e Rafael Bitencourt | De Brasília

Título: Privatizações de Cesp e distribuidoras avançam

O Tribunal de Contas da União (TCU) liberou na quarta-feira a publicação dos editais de privatização das seis distribuidoras da Eletrobrás nas regiões Norte e Nordeste. Por unanimidade, o plenário do órgão deu aval ao prosseguimento do processo licitatório, mas determinou algumas condições.

Uma delas é de, quando for o caso, que os editais incluam a necessidade de um acerto sobre os valores referentes a ativos imobilizados em curso, nome dado a bens e equipamentos que já foram adquiridos pelas distribuidoras mas ainda não estão sendo usados.

A determinação é para que o **Ministério de Minas e Energia** faça constar no edital um mecanismo que garanta uma contrapartida à Eletrobrás quando e se esses ativos começarem a gerar receitas.

A privatização evita a liquidação das distribuidoras - que operam no Amazonas, no Acre, em Rondônia, em Roraima, em Alagoas e no Piauí - o que custaria em torno de R\$ 20 bilhões.

No mesmo dia, a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) aprovou a minuta de novo contrato da hidrelétrica Porto Primavera, que terá a concessão prorrogada no processo de privatização da Cesp.

Tanto a aprovação do modelo de contrato quanto a privatização da companhia paulista atrasaram por conta de uma liminar.

O diretor-geral da agência, Romeu Rufino, ressaltou que tanto a decisão sobre a privatização em si como estabelecer o valor cobrança de bônus de outorga caberá ao acionista majoritário, o governo do Estado de São Paulo e, ao poder concedente, a União.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Empresas

Autor: Por Rodrigo Polito, Graziella Valenti, Camila Maia e Renato Rostás | Do Rio e São Paulo

Título: Enel surpreende ao ofertar R\$ 7,56 bi por Eletropaulo

A proposta vencedora apresentada na quarta-feira pela Enel para adquirir a Eletropaulo, de R\$ 45,22 por ação, indica que o grupo italiano deve conseguir o controle da distribuidora de energia paulista no leilão que vai liquidar a oferta pública de ações, na segunda-feira. O preço oferecido foi 29,2% acima do valor do papel no fechamento do pregão na B3, de R\$ 35,00, e quase 15% superior ao preço ofertado pela Neoenergia (R\$ 39,53).

Os lances finais de Enel e Neoenergia foram antecipados pelo **Valor PRO**, serviço de informações em tempo real do **Valor**, no início da noite de quarta-feira.

"É um preço extremamente atrativo para os acionistas. Minha visão é que a meta de 50% mais uma ação, que é o que a Enel busca no leilão, vai ser atingida", disse ao **Valor** uma fonte da distribuidora que preferiu falar sob condição de anonimato em razão da transação ainda não ter sido concluída.

Apenas a venda das fatias da americana AES e do BNDES na Eletropaulo, de 16,8% e 18,7%, respectivamente, já garante à Enel 35,5% do capital da companhia. A expectativa também é de adesão de fundos de investimento, o que deve assegurar o controle à italiana.

Caso a adesão dos acionistas da Eletropaulo à proposta da Enel seja de 100%, o investimento integral da italiana deve totalizar R\$ 7,56 bilhões, o equivalente a € 1,75 bilhão. Esse valor se somará ao compromisso de um aumento de capital subsequente na Eletropaulo de pelo menos R\$ 1,5 bilhão, equivalente a € 350 milhões.

O objetivo mínimo da Enel de obter 50% mais uma ação da distribuidora corresponderia a um aporte de R\$ 3,78 bilhões. "O importante para nós é termos o controle da Eletropaulo", disse o presidente da Enel no Brasil, Carlo Zorzoli, ao **Valor**. "É um preço confortável para entregar valor ao acionista e ao mercado [...] Estamos convencidos que é um preço justo", ponderou ele. "Acreditamos que vamos ter êxito".

Ao longo da disputa, o grupo italiano informou que a Enel Americas, dona da Enel Brasil, forneceria o financiamento necessário para a aquisição da companhia. O **Valor** apurou que a engenharia financeira do negócio foi estruturada pelo comando da elétrica, na Itália. Os assessores financeiros foram BTG Pactual e Morgan Stanley.

Os demais trâmites para a consolidação do controle da Eletropaulo ocorrerão em breve - Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) e Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), conduzidos pelo escritório Cescon Barrieu, que assessora a Enel.

Segundo a fonte da Eletropaulo, a Enel se comprometeu a pagar de dez a 11 vezes o Ebitda (sigla em inglês para resultado antes de juros, impostos, depreciação e amortização) da empresa. Em relação à base de ativos regulatória (RAB, cifra sobre a qual a remuneração da empresa via tarifa é baseada), a estimativa do valor é de 2,2 vezes.

"Se compararmos isso com os múltiplos das transações mais recentes, é um dos mais elevados. Acho que se explica muito pela qualidade da área de concessão da Eletropaulo", disse a fonte, lembrando que essa área da distribuidora concentra cerca de 18% do PIB do país.

Com a transação, a Enel vai se consolidar como a maior distribuidora de energia do país tanto em número de clientes quanto em base de ativos regulatórios. A Neoenergia ficará em segundo lugar, seguida pela CPFL Energia, controlada pela chinesa State Grid, que ficou fora da disputa.

Nos últimos dois meses, os dois dos maiores grupos de energia do mundo, a Enel e a espanhola Iberdrola, controladora da Neoenergia, protagonizaram uma forte e acirrada competição pelo comando da Eletropaulo. A distribuidora tornou-se alvo potencial de ofertas públicas em novembro de 2017, quando deixou de ter um sócio majoritário após a migração para o Novo Mercado. Com as ações preferenciais convertidas em ordinárias, os até então controladores, BNDES e AES, foram diluídos.

Maior acionista, o BNDES poderá embolsar R\$ 1,4 bilhão no leilão do dia 4. A União tem 7,97% da empresa, o que renderá R\$ 603 milhões aos cofres públicos. Já a americana AES levará R\$ 1,27 bilhão.

A disputa acirrou ainda mais a rivalidade entre Iberdrola e Enel. A italiana entrou em terras espanholas em 2009 ao adquirir a Endesa. Desde então, competem pela liderança do setor elétrico na Europa.

Em nota, a Neoenergia declarou que vai permanecer atenta a oportunidades para crescer sua atuação no Brasil. Informou que o processo em que buscou a aquisição da Eletropaulo foi pautado pela "busca de condições de equidade entre os competidores". A empresa ressaltou o "compromisso" firmado pela Iberdrola de investimentos de R\$ 5 bilhões ao ano no Brasil e declarou que busca "a valorização de talentos e de fornecedores locais".

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Empresas

Autor: Por Rodrigo Polito e Graziella Valenti | Do Rio e São Paulo

Título: Negócio dá liderança em distribuição no Brasil

A provável aquisição do controle da Eletropaulo, a ser confirmada na segunda-feira, colocará a Enel em outro patamar no mercado de energia brasileiro. Com o negócio, a italiana se consolidará como o maior grupo de distribuição tanto no Brasil (totalizando mais de 17 milhões de clientes) quanto na América do Sul (superando 24 milhões de unidades consumidoras).

Além do Brasil, a italiana tem grandes operações no Chile, na Colômbia. Também tem presença no Peru e Argentina.

"Somos um grupo líder na distribuição no mundo, com 65 milhões de clientes [sem contar a Eletropaulo]. Nos países em que atuamos, somos o primeiro ou o segundo [lugar] em distribuição. Por isso, o posicionamento da Enel em distribuição no Brasil vai dar a dimensão que precisávamos. Vai permitir levar para a concessão de São Paulo a expertise que temos", afirmou o presidente da Enel no Brasil, Carlo Zorzoli, ao **Valor**.

No ano passado, a receita da Enel no Brasil foi equivalente a € 4,76 bilhões, com lucro operacional de € 483 milhões. Em faturamento, a expansão será superior a 60%. A Eletropaulo agregará, então, receita líquida de R\$ 13,2 bilhões (cerca de € 3 bilhões) e Ebitda de R\$ 1,1 bilhão (aproximadamente € 250 milhões), conforme dados de 2017. Junto com a rede elétrica da região mais nobre do país, porém, a Enel levará uma dívida líquida de R\$ 4,6 bilhões, ou € 1,1 bilhão, conforme posição do fim de março deste ano.

No consolidado internacional, a Enel apurou receita líquida de € 74,64 bilhões em 2017, margem operacional de 13% e lucro líquido de € 5,33 bilhões.

A oferta pela Eletropaulo está em linha com os últimos passos no Brasil. No fim de 2016, arrematou a Celg Distribuidora (Celg D), por R\$ 2,2 bilhões. E, no ano seguinte, a empresa venceu a concessão da hidrelétrica de Volta Grande, da Cemig, de 380 megawatts (MW), entre Minas Gerais e São Paulo, por R\$ 1,4 bilhão em bônus de outorga.

Com a Eletropaulo, a Enel passará a deter quatro distribuidoras no país. Além da Celg D (agora Enel Distribuição Goiás), tem a Enel Distribuição Rio (antiga Ampla) e Enel Distribuição Ceará (antiga Coelce). Em geração renovável, a Enel tem capacidade de 2,9 GW no país, além de 1 GW em construção ou contratado para ser construído.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Empresas

Autor: Por Cláudia Schüffner | Do Rio

Título: Política de preço atrai investidor para refino

Depois da onda de protestos em todo o país por causa da política da Petrobras de repassar imediatamente para os preços dos combustíveis a volatilidade do mercado internacional, a decisão do governo de subsidiar até R\$ 9,5 bilhões sinaliza para investidores que a abertura do setor de refino brasileiro é para valer. A avaliação é do diretor-geral da Agência Nacional do Petróleo (ANP), Décio Oddone, que estava de férias nos Estados Unidos quando o movimento dos caminhoneiros foi deflagrado.

Segundo ele, as medidas anunciadas pelo governo mostram o grau de compromisso com as regras do jogo, respeito aos contratos e garantem práticas adequadas de operação em um mercado competitivo. O objetivo, segundo ele, é garantir a continuidade das mudanças no refino, que começam com o projeto de parcerias da estatal para tornar o mercado mais aberto e competitivo.

"No mercado do petróleo todos são tomadores de preço. Como a Petrobras tem o monopólio virtual do refino no Brasil, sua política de preços vira a única visível no país, estando sujeita a todas as pressões quando os preços internacionais sobem. Com a competição só vindo das importações, essa percepção não muda", diz.

Segundo ele, a única forma de o mercado brasileiro se livrar dessa situação é com mais refinarias sob controle de outras empresas. "Em um mercado mais diversificado e competitivo, o espaço para manifestações como as que temos visto cai muito. E a discussão sobre a formação de preços se limita à questão dos impostos", observa. E destaca que não houve interferência na fórmula de cálculo do preço feita pela estatal.

"O Tesouro está arcando com a diferença do preço do diesel, não as empresas. Não há prejuízo para a Petrobras nem para nenhuma das empresas que fornecem diesel no Brasil. Houve um movimento político do governo de congelar o preço do diesel para o consumidor final por causa dessa discussão dos caminhoneiros", afirma Oddoni.

A mudança de preço, que será feita com recursos do Tesouro, é uma medida de cunho político que não afeta o balanço da Petrobras nem dos outros fornecedores de diesel, afirma. "A Petrobras é uma companhia de capital aberto que toma suas próprias decisões. Ela continua fazendo os cálculos que sempre fez. A decisão política do governo foi a de assumir a diferença do preço do diesel a partir de um certo limite. O governo não está questionando nem a fórmula de preço nem o cálculo da Petrobras", diz.

Preferindo não comentar a política de preços da estatal - onde trabalhou por 30 anos, com passagens pela Líbia, Bolívia e Argentina e cinco deles como diretor indicado para a Braskem - Oddone diz que é a primeira oportunidade criada para atrair investimentos sustentáveis no refino no país. Vê espaço para elevar a capacidade de produzir combustíveis, diminuir a dependência de importações e criar um mercado mais dinâmico, competitivo e variado.

Segundo número da ANP, a dependência externa do país cresceu: aumento de 24,7% nas importações de diesel em 2017, de gasolina (12,5%), nafta (77%) e GLP (24,6%). Ao mesmo tempo, as exportações de petróleo bruto cresceram de 381 mil barris diários em 2013 para quase 1 milhão de barris cinco anos depois. O custo desse "passeio logístico", é enorme. O país paga frete para importar derivados e para exportar petróleo bruto, que é a matéria prima desses derivados.

Sua visão da entrada de sócios majoritários em dois conjuntos de refinarias da Petrobras nas regiões Sul, Norte e Nordeste difere da visão manifestada pelo ex-

presidente da estatal, José Sergio Gabrielli, para quem a medida quebra a operação verticalizada da estatal - está em exploração, produção, transporte, refino e distribuição. "Tendo mais atores, diminui a possibilidade de se ter interferência nos preços, o que não houve nesse caso mas já houve no passado", pontua.

Oddone vê a possibilidade de empreendedores erguerem pequenas refinarias em estados produtores de petróleo leve em bacias maduras, como Bahia, Rio Grande do Norte, Sergipe e Alagoas quando a Petrobras conseguir compradores para os ativos colocados à venda. Por seus cálculos, o Nordeste poderá ter uma série de novos operadores com acesso a aproximadamente 130 mil barris de petróleo.

Por isso, diz que não é impossível que haja compradores desse óleo por parte de empresários interessados em produzir diesel em refinarias menos sofisticadas, com apenas uma torre de destilação, próximas aos campos de produção. Isso ocorreu na Bolívia e esse tipo de tipo de investimento pode ocorrer também no Brasil.

O diretor-geral da ANP lembra que o número é impreciso, mas calcula que, aproximadamente, o país vai precisar de R\$ 1 trilhão para investir na exploração do pré-sal, dos campos maduros, terminais, gasodutos, no parque de refino e em plantas de biocombustíveis. "Esse dinheiro não cabe no balanço de nenhuma companhia, o que é prova de que precisamos de mais empresas investindo junto com a Petrobras no Brasil, para destravar esse potencial. Não podemos atrasar o desenvolvimento do Brasil porque a Petrobras já mostrou que não tem condições de arcar com tudo", afirma o executivo.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Empresas

Autor: Por Renato Rostás e Stella Fontes | De São Paulo

Título: Greve levou CSN a pedir força maior aos clientes

A greve dos caminhoneiros em todo o Brasil travou o fornecimento de insumos e fez a CSN Mineração - controlada da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) que produz minério de ferro - declarar "força maior" a todos seus clientes. Isso significa que ela admite a possibilidade de não conseguir entregar os produtos e pede para que isso não se configure em quebra de contrato, por ser um evento além de seu controle.

A empresa, que tem operações em Congonhas (MG) - uma região que ficou praticamente travada com a paralisação das rodovias -, disse que a greve afetou a entrega de explosivos, aglomerantes e suprimentos em geral, atingindo em

cheio o fornecimento a Casa de Pedra, seu melhor ativo, o que limitou a produção. A falta de combustível para fazer o transporte fora e dentro de estrada também foi um fator importante para a decisão.

A empresa teve de recorrer a ações liminares na Justiça em alguns momentos para conseguir reabastecimento de combustível na mina e no porto que opera em Itaguaí (RJ). As liminares garantiam autorização e escolta para as carretas. Com as decisões judiciais, foi possível garantir dois abastecimentos na terça-feira, por exemplo.

Segundo a companhia, que é a segunda maior exportadora de minério do Brasil, funcionários administrativos foram dispensados temporariamente e todos os esforços estão centrados em garantir o que for possível de produção do minério de ferro e de atendimento aos clientes.

A decisão, apesar de as operações terem sido afetadas parcialmente, foi tomada para a CSN Mineração se preservar das penalidades diante da possibilidade de ter seus despachos de minério nos navios comprometidos, apurou o **Valor** com pessoa da empresa a par do problema.

Um executivo explicou que, por outro lado, o negócio de aço foi menos impactada. Apesar de levantamento do Instituto Aço Brasil mostrar que ao menos 11 altos-fornos foram abafados por conta da greve, a CSN não precisou recorrer a esse recurso, disse a fonte.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Empresas

Autor: Por Stella Fontes | De São Paulo

Título: Greve no Brasil deve reforçar alta nos preços da celulose

Os preços internacionais da celulose, que desde o ano passado se orientam em trajetória de alta, ganharam um importante suporte com a greve dos caminhoneiros no Brasil, maior produtor mundial da fibra de eucalipto. Com dificuldades de escoamento da produção e recebimento de insumos essenciais, como madeira e químicos, a indústria brasileira de celulose e papel deixou de produzir até 485 mil toneladas nos últimos dias, segundo estimativas de consultorias especializadas e analistas.

Na avaliação do Itaú BBA, produtores estrangeiros devem anunciar aumentos de preço nos próximos meses, na esteira da maior concorrência dos clientes por volumes de matéria-prima, anulando a sazonalidade negativa típica da metade do ano. Antes mesmo desse evento, que resulta em restrição de oferta, a espanhola Ence já havia anunciado novo valor de referência para a Europa a

partir de 1º de junho, que embute aumento de US\$ 20 por tonelada. É o terceiro reajuste aplicado no ano, elevando a US\$ 1.070 por tonelada a cotação de referência naquele mercado. A expectativa é que mais empresas acompanhem o movimento.

Para o J.P.Morgan, a redução de produção em decorrência da greve dos caminhoneiros deve ficar entre 300 mil e 485 mil toneladas no país, com elevação de R\$ 5 a R\$ 7 por tonelada/dia nos custos. A consultoria Hawkins Wright, por sua vez, estima perdas de produção de pelo menos 320 mil toneladas de celulose. Já o Itaú BBA acredita em impacto negativo de 100 mil toneladas a 150 mil toneladas até ontem.

Todos os grandes produtores brasileiros enfrentaram algum tipo de redução de atividades ou parada total de produção por causa da greve dos caminhoneiros, segundo fontes ouvidas pelo **Valor**. A Veracel, joint venture entre Fibria e Stora Enso, era a exceção, ao menos até segunda-feira. Havia expectativa de que, com o arrefecimento da greve, unidades fabris que reduziram carga ou pararam comesçassem a voltar à operação normal entre a noite de terça-feira e a manhã de quarta-feira.

Os problemas de oferta originados no Brasil ocorrem em um momento em que os preços da fibra curta parecem ter perdido fôlego. No início desta semana, o preço da fibra curta negociada no mercado europeu estava em US\$ 1.050,01 por tonelada, alta de apenas US\$ 0,05 em uma semana, conforme o índice PIX, da consultoria Foex. No mercado chinês, o preço líquido recuou US\$ 0,32, para US\$ 768,76 a tonelada.

Na média do ano, e considerando-se as cotações na China, o BTG Pactual espera preço médio de US\$ 730 por tonelada, frente a US\$ 650 por tonelada anteriormente. O banco revisou recentemente - antes da greve dos caminhoneiros - as estimativas para os preços da fibra curta diante da manutenção do cenário favorável, especialmente de aperto entre oferta e demanda. Para 2019 e 2020, a cotação média projetada subiu de US\$ 650 por tonelada para US\$ 740 por tonelada. No longo prazo, a equipe de análise do BTG manteve expectativa de US\$ 600 por tonelada.

Pelos cálculos do Itaú BBA, a paralisação dos caminhoneiros pode ter impacto negativo de R\$ 250 milhões no resultado antes de juros, impostos, depreciação e amortização (Ebitda, na sigla em inglês) da Suzano Papel e Celulose. Essa perda, porém, deve ser diluída nos próximos dois ou três trimestres. A instituição financeira manteve recomendação de compra ("outperform") e preço-alvo de R\$ 45 por ação ON da companhia.

A Suzano suspendeu integralmente a produção de celulose e papel na segunda-feira, por causa da greve de caminhoneiros no país. Em relatório, os analistas Marcos Assumpção, Daniel Sasson e Carlos Eduardo Schmidt observam que os efeitos da greve nos resultados da companhia podem estar superestimados e a perda projetada de R\$ 250 milhões leva em conta uma redução de 100 mil toneladas nos embarques a um Ebitda por tonelada de US\$ 450, em linha com o primeiro trimestre, e despesas adicionais de R\$ 100 milhões.

"Por outro lado, o impacto negativo nos resultados deve ser parcialmente compensado pelos preços mais altos da celulose e o real mais fraco nos próximos trimestres", escreveram os analistas. A desvalorização do real beneficia a Suzano uma vez que entre 80% e 90% de suas receitas estão atreladas ao dólar, ao mesmo tempo em que a maior parte dos custos está denominada em reais, incluindo o valor de aquisição da Fibria. Os analistas do Itaú BBA estimam que, a cada R\$ 0,10 de desvalorização do real contra o dólar, o Ebitda da Suzano, incluindo Fibria, pode subir em R\$ 600 milhões.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Empresas

Autor: Por Daniela Saragiotto | Da Autoesporte

Título: Gás é opção para escapar do preço alto e de greves

Pensando em instalar um kit de gás natural em seu carro para reduzir o gasto com consumo e não se preocupar mais com greves de caminhoneiros? Antes de realizar a conversão, confira algumas informações sobre o serviço, que costuma ser mais vantajoso para quem roda bastante com o automóvel.

A primeira dica para quem pensa em fazer a instalação do kit, em qualquer lugar do país, é buscar uma oficina homologada pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (Inmetro). A relação de estabelecimentos está disponível no site do órgão. Mauricio Brazilioli, dono da Osasgás, instaladora localizada em Osasco (SP), diz que hoje há uma fila de espera de dez dias. "No ano passado, o número de conversões cresceu 100% em relação a 2015. Apenas nesse último mês de janeiro fizemos 100 instalações, contra 40 em 2016". Efeito da escalada dos preços

O serviço leva um dia e custa, em média, R\$ 3.990. O preço é referente ao kit Geração 5, considerado o mais moderno.

De acordo com levantamento feito em fevereiro deste ano pela Associação Brasileira das Empresas de Gás Canalizado (Abegás), a economia com uso do GNV em comparação à gasolina varia entre 43% e 58% (de acordo com o preço na bomba) e de 44% a 66% em comparação ao etanol.

O custo médio do quilômetro rodado com GNV em São Paulo, segundo a Comgás, é de R\$ 0,17, enquanto com gasolina pode chegar a R\$ 0,36 e com etanol, R\$ 0,39. Significa que, com R\$ 30, o motorista roda 177 km com gás natural veicular, 84 km com gasolina e 77 km com etanol.

Ainda há perda de potência nos carros com o GNV, mas com os avanços tecnológicos do kit Geração 5, disponíveis desde 2010, a perda de potência foi reduzida em torno de 10% (considerando o equipamento anterior, Geração 3), ou seja, hoje a potência fica 3% menor.

A perda de espaço para bagagem por conta da instalação do cilindro continua sendo um problema, mesmo com a diversidade de tamanhos de equipamentos oferecida atualmente. Em alguns veículos, como o Renault Duster e a Chevrolet Spin, essa questão foi resolvida com a instalação do kit na parte externa do veículo.

Mesmo sendo certificada pelo Inmetro quando feita nas oficinas autorizadas, a conversão para GNV faz com que o veículo perca a garantia dada pela montadora. Algumas concessionárias e revendedoras, como a Chevrolet Nova Veículos, da capital paulista, oferecem a instalação do kit de gás natural veicular como item opcional, com garantia de um ano da loja para o serviço.

O GNV polui menos do que os combustíveis líquidos. Ele registra emissão de dióxido de carbono (CO₂) na atmosfera em média 20% mais baixa na comparação com a gasolina e 15% inferior se comparado ao etanol.

Vale lembrar que o gás natural veicular não é encontrado em todos os postos. A Comgás tem uma rede de 271 locais com a opção do GNV em sua área de concessão (Grande São Paulo, Campinas e região, Vale do Paraíba e Baixada Santista).

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Agronegócios

Autor: Por Kauanna Navarro | De São Paulo

Título: Greve golpeia cooperativas do Paraná

As cooperativas paranaenses tiveram prejuízos de cerca de R\$ 1 bilhão em decorrência da paralisação dos caminhoneiros, segundo cálculos da Organização das Cooperativas do Estado do Paraná (Ocepar).

O montante considera a interrupção das atividades em 25 agroindústrias dos segmentos de lácteos, carnes, grãos, açúcar e etanol e fertilizantes por dez dias. Diariamente, nove plantas deixaram de abater 2,3 milhões de cabeças de aves,

quatro deixaram de abater 12,7 mil cabeças de suínos, duas deixaram de abater 180 mil tilápias e seis agroindústrias deixaram de processar em torno de 3 milhões de litros de leite por dia.

Ontem, das 25 unidades cooperativas afetadas, 16 já haviam retornado à normalidade e outras nove estavam retomando as atividades.

Durante os dias de interrupção da produção, 35 mil funcionários ficaram de braços cruzados. As cooperativas agropecuárias do Paraná reúnem 167.563 produtores associados e faturaram R\$ 57 bilhões em 2017, uma movimentação econômica diária de R\$ 150 milhões. Da colheita total de grãos do Paraná, segundo maior produtor do país, 60% passa pelas cooperativas, que também dão respondem por 50% da produção de ração do Estado, 53% do beneficiamento de leite, 57% do abate de suínos e 37% do abate de aves.

Com relação ao leite produzido no Paraná, o sindicato informou que as seis agroindústrias de processamento de leite das cooperativas paranaenses tiveram que descartar mais de 25 milhões de litros de leite impróprios para o consumo, um prejuízo estimado de R\$ 32,5 milhões. Na conta não está incluído o prejuízo com produtos industrializados estocados e que agora precisam passar por avaliação técnica antes de serem comercializados. Com a paralisação do transporte, 30 milhões de pintinhos de um dia tiveram que ser sacrificados. O segmento possui 215 milhões de aves no Estado.

Mesmo com todas as perdas, durante a paralisação houve a circulação de ração para aves, leite in natura e animais vivos, informou, em nota, superintendente do Ocepar, Robson Mafioletti.

MME / ASCOM .