

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: Temer aumentou a desconfiança](#) 6

[Título: A vez da gasolina](#)..... 7

Folha de S. Paulo

[Título: Antes do remendo](#) 21

O Estado de S. Paulo

[Título: Isolados e sob ataque](#) 39

Sumário**VEÍCULO: O Globo3**

Título: Mais uma..... 3

Título: Caminho do futuro..... 3

Título: Democracia é melhor 5

Título: Temer aumentou a desconfiança 6

Título: A vez da gasolina..... 7

Título: País expandiu frota de caminhões, mas faltou carga 9

Título: ‘A ideia de tabelar preço é totalmente fracassada’ 11

Título: Crise altera percepção de investidores..... 14

VEÍCULO: Folha de S. Paulo15

Título: Ora, o povo 15

Título: Expectativa X Realidade 16

Título: “A realidade do Brasil é uma, a do setor privado é outra” 17

Título: Dilma, Temer, Parente, os entreguistas..... 19

Título: Antes do remendo	21
Título: Caminhoneiro conquistou valor e respeito	22
Título: Despenca o número de viagens de caminhão	24
Título: No auge, subsídio para o setor atingiu R\$ 34 bilhões.....	27
Título: Diesel dá combustível a série de trapalhadas no governo	29
Título: 'Ao baixar diesel, governo abre brecha para greves em outros setores'	31
Título: Monteiro terá que se livrar de 'fantasma' da ingerência	35
Título: Petrobras anuncia alta de 2,25% no preço da gasolina	37
VEÍCULO: O Estado de S. Paulo	38
Título: Receita federal cresceu no 1º quadrimestre.....	38
Título: » Vizinhos.....	39
Título: Isolados e sob ataque	39
Título: Petrobrás sob nova direção	41
Título: » Celeiro.....	42
Título: A greve e a urna	43
Título: É fácil ser norueguês na Noruega	44
Título: Crise na Petrobrás complica o já modesto plano da equipe econômica.....	46
Título: Venda da Eletrobrás não sai este ano.....	47
Título: Maia defende uso de parte de renda de leilão em subsídio	49
Título: 'A conta não pode ir para os acionistas da Petrobrás'	49
Título: Após fim da greve, gasolina volta a subir nas refinarias.....	52
Título: 'Empresa vai ter de recuperar a credibilidade'	53
Título: Governo desmobiliza gabinete de crise.....	55
Título: Rotina está de volta onde tudo começou	56
Título: Ex-diretor da Caixa denuncia propinas do setor de energia.....	57
VEÍCULO: Correio Braziliense	59
Título: Riscos da cartada de Temer na Petrobras	59
Título: Fim da greve é teste para Planalto	63
Título: Fim da greve é teste para Planalto	65
Título: Temor de fake news.....	67
Título: Recado aos militares I	68
Título: Gasolina sobe pela segunda vez em 4 dias	69
Título: Motoristas reclamam de reajuste.....	70
Título: A trombada é geral	72

VEÍCULO: O Globo**Seção: Colunas****Autor: Lauro Jardim****Título: Mais uma**

COM JULIANA BRAGA, ATHOS MOURA
E CLARISSA STYCER

Jorge Luz, o mais antigo dos lobistas da Petrobras — operava na estatal desde os anos 80 — está finalizando a negociação de sua delação. Seus advogados já discutem as penas com o MPF.

GOVERNO

Óleo fervente

Pedro Parente fica até o final do mandato de Michel Temer? Esta pergunta foi feita ao agora ex-presidente da Petrobras no auge da greve dos caminhoneiros. Seu interlocutor ouviu o seguinte: “Não tenho condições de dizer, não sei ainda os desdobramentos disso tudo.” Pelo visto, soube depois.

Foi bom, mas vai piorar

Em abril, a produção de petróleo subiu 2,3% ante março, de acordo com dados inéditos da ANP. A de gás cresceu também, 1,5%, no mesmo período. Em comparação a abril do ano passado, a alta foi ainda maior — 2,3% e 6%, respectivamente. Em maio, vai desabar naturalmente.

VEÍCULO: O Globo**Seção: Colunas****Autor: Miriam Leitão****Título: Caminho do futuro**

Quando o país começa a recuperar a economia, o aumento da demanda pelo transporte rodoviário é maior do que por outros modais. Como os demais estão estagnados, quem consegue responder à demanda é o rodoviário, diz o especialista Maurício Lima. O Brasil já foi um dos países com mais ferrovias e

elétricas, conta o ambientalista Roberto Smeraldi. Esta é a hora de o Brasil pensar na sua logística.

A greve levou o país a um ponto tão extremo que é fundamental pensar em alternativas para a logística e para as fontes de energia. Não faltam tendências no mundo e práticas de outros países para mostrar que podemos corrigir a rota. Conversei no meu programa da GloboNews com Maurício Lima, sócio do Instituto Ilos de Logística, e com Roberto Smeraldi sobre esse necessário olhar para o futuro.

— Como a capacidade dos outros modais é limitada, toda a flutuação da economia cai no rodoviário. Uma grande causa da greve foi o fato de que por dez meses consecutivos, de maio de 2017 a fevereiro de 2018, o crescimento, ainda que fraco, elevou a demanda rodoviária. Ela cresceu mais do que a indústria. O transportador e o autônomo ganharam poder de barganha — disse Maurício Lima.

Ele acha que falta investimento em todos os modais e aponta a discrepância entre o Brasil e países de grandes dimensões, onde quando a distância é acima de 500 quilômetros o modal é outro. O transporte rodoviário sempre será importante, mas para as pequenas distâncias, que é a sua vocação.

— O Brasil já foi todo interligado de ferrovias eletrificadas. Era o líder das ferrovias. Entre os anos de 1920 e 1950 havia no país uma malha de 20 grandes ferrovias interligadas, do Paraná ao Piauí. O Brasil naquela época já tinha aposentado a Maria Fumaça e substituído a lenha e o carvão por energia elétrica. Não basta ter ferrovias, elas têm que ser eficientes, as nossas de hoje são a diesel — diz Smeraldi.

Ele acha que há dois problemas a serem destacados. O Brasil subsidia o velho em detrimento do novo, e não faz a conta das ex-ternalidades.

— As 70 mil mortes por ano por acidentes nas estradas e os problemas de saúde provocados pela má qualidade do ar são uma guerra da Síria. Estamos pagando esse custo. Não podemos esconder os

números reais debaixo do tapete. Temos que pôr o custo total das nossas escolhas — diz Smeraldi

Seja por eficiência econômica, seja por razões humanas ou ambientais, o Brasil tem que olhar de forma mais abrangente para o problema. É preciso desenvolver todas as outras formas mais lógicas de transportes, para que haja uma integração mais eficiente. O Brasil precisa de mais ferrovia, hidrovias, navegação de cabotagem, dutos e também rodovias. Os aeroportos ligados por dutos não tiveram problemas nesta greve, lembra Maurício Lima.

— Se a gente vai subsidiar o petróleo, a gente vai continuar investindo no velho, em vez de investir no novo — diz Lima.

— E 15% do custo de combustível é para levar combustível por rodovia — lembra Smeraldi.

São muitas as nossas irracionalidades. Uma delas é que o Brasil está criando a partir dessa greve um programa de subvenção para um diesel que nem tem padrões de qualidade já atingidos em outros países.

— Veículo elétrico no Brasil é penalizado com uma carga de 43% de IPI e ICMS, é paradoxal. A gente onera a inovação. No diesel é preciso usar o padrão Euro-6 com menos partículas de enxofre e menos composto de nitrogenados — diz Smeraldi

Segundo ele, o Brasil convive com mais que o dobro do recomendado pela OMS de partículas finas do diesel. A poluição do ar causa câncer, doença respiratória e doença cardiovascular. É o que estamos subsidiando.

Há quem diga que tudo nesta área é de longo prazo. Mas se o Brasil começar, um dia vai conseguir mudar sua logística. Na época do início da BR-163, Smeraldi fez parte do grupo que tentou convencer a então ministra Dilma Rousseff a optar por ferrovia. O governo achava que era projeto de longo prazo. Hoje, depois que a rodovia confirmou todos os riscos humanos e ambientais que foram previstos, o governo fala em construir a Ferrogrão naquele mesmo traçado. O futuro chega, mas ele começa a ser feito com as decisões de hoje. E temos tomado as decisões erradas.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Colunas

Autor: Ancelmo Gois

Título: Democracia é melhor

A semana começou com a greve dos caminhoneiros e terminou com a saída de Pedro Parente. Mas Luiz Werneck Vianna, 80 anos, destaca a importante fala da ministra Cármen Lúcia, presidente do STF, insistindo que o caminho é a democracia: — Ela mandou um sinal forte a sua corporação de que não há atalho, e sim o respeito à Constituição.

A GOROROBÁ BRASIL

A greve dos caminhoneiros foi servida aos brasileiros como uma refeição indigesta, que levou até à queda de Pedro Parente, um dos “chefs” da cozinha.

Um grude de respeito. Aí, vão os ingredientes da receita: — Uma camada densa de irresponsabilidade histórica, que fez o país inteiro refém do transporte rodoviário. Em muitos setores, cerca de 90% das cargas são levadas sobre rodas; — Acrescente-se uma malha rodoviária insuficiente e da pior qualidade; — Adicione-se, na boleia dos caminhões, dezenas de milhares de homens sacrificados, autônomos, vivendo em situações limite num contexto de concorrência demencial, e cujos interesses são desconsiderados por sucessivos governos que não cumprem os acordos firmados; — Incorpore-se a esta massa de cidadãos empresas de diferentes tamanhos, e que se aproveitam da pulverização do mercado para defender os próprios interesses; — Na liderança desta gente toda, misture sindicatos fragmentados, sem representatividade; e redes de WhatsApp que se entrecruzam sem nenhum nível de centralidade. Adicione, a gosto, borbotões de fake news;

— Juntem-se impostos onerosos que são descarregados sobre os elos mais fracos da sociedade, poupando, como de costume, os privilegiados; — Acresçam-se, durante meses, aumentos constantes de combustíveis, às vezes diários, muito superiores à inflação corrente, que desabam sobre a cabeça dos motoristas, impedindo qualquer tipo de previsão de custos — Junte-se a este caldo grosso um governo inepto, que subestima a onda que se avoluma, não a vê chegando, recusa-se a negociar e, quando negocia, o faz mal e porcamente; — Misturem-se ainda pitadas de extremistas de direita e nostálgicos de ditaduras pretéritas... Pronto: a gororoba está no ponto, sendo certo que provocará uma indigestão amazônica. A conta será paga pelos de sempre.
Daniel Aarão Reis Professor de História Contemporânea da UFRJ

VEÍCULO: O Globo

Seção: Artigo

Autor: José Casado

Título: Temer aumentou a desconfiança

O governo conseguiu sobreviver a uma convulsão nacional, derivada da própria negligência sobre um colapso programado para bloquear 60% do transporte de cargas.

Quando já vislumbrava o retorno à normalidade da presidência combalida, Michel Temer resolveu dobrar a aposta no seu poder para liquidar a crise, essencialmente política. Decidiu submeter a Petrobras a um sistema informal de controle de preços, com subsídios do Tesouro, ideia que cultivou com **Moreira Franco, ministro das Minas e Energia**.

O expediente prevê subsidiar combustíveis para atenuar o impacto dos preços no bolso de um eleitorado em fúria com a representação política.

Inspirada na conta-petróleo dos obscuros anos 70, funcionaria assim: a cada aumento da gasolina ou do diesel, o Tesouro aportaria recursos à Petrobras, na proporção do que seria uma redução de tributos. Se o preço sobe R\$ 0,10, haveria um subsídio de R\$ 0,10. A estatal ficaria credora do seu acionista-controlador, o Tesouro.

Moreira Franco entusiasmou-se com o respaldo no Congresso, onde se uniram PMDB, PSDB, PT e PCdoB, entre outros, que defendem o secular parasitismo nos cofres públicos. O ministro deixou-se arrebatado, também, pela possibilidade de influir na Petrobras e na Agência Nacional de Petróleo. Sobrepujou o ceticismo do ministro Eliseu Padilha, da Casa Civil. Brigam pelo poder, mas são cúmplices na política.

Temer obteve o aval de Henrique Meirelles, ex-ministro da Fazenda, hipnotizado pela candidatura presidencial do MDB, e anexou a Fazenda. Tendo satisfeito a ampla coalizão de interesses desse mundo paralelo, foi à luta. Acabou atropelado pela vida real muito além dos jardins do Planalto.

Da Petrobras, no Rio, Pedro Parente constatou demolida a sua crença de "interferência zero" do governo. Preferiu abdicar da construção das "alternativas" sugeridas por Moreira Franco — e apresentou os riscos a Temer.

O presidente reafirmou o triunfo dos amigos no palácio e no Congresso. Resultado: semeou instabilidade, aumentou a desconfiança na política econômica, até então sob inédita calma em temporada eleitoral — efeito da inflação e juros em declínio. Indicador dos custos foi a desvalorização da Petrobras na sexta-feira: sangrou na Bolsa por seis horas e ao ritmo de R\$ 111 milhões por minuto, o equivalente à queima de R\$ 1,8 milhão por segundo.

Candidatos à presidência e ao Congresso ajudaram a piorar o clima, ovacionando a mágica dos subsídios. Sabem como isso tende a repercutir na inflação, e, principalmente, no bolso das famílias mais pobres de quem o Estado cobra mais tributos. Acham que é mero detalhe.

Como deu tudo errado na partida, no palácio agora contam-se os 210 dias restantes para que o governo Temer, finalmente, descanse em paz.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor: Geralda Doca e Ramona Ordonez

Título: A vez da gasolina

Depois do diesel, governo estuda mecanismo para acabar com reajustes diários do combustível

-Brasília e Rio- Passada a crise da paralisação dos caminhoneiros que levou à troca de comando na Petrobras, o governo criou um grupo de trabalho para estudar uma forma de acabar com os aumentos quase diários da gasolina. A ideia é amortecer os reajustes para o consumidor na bomba sem, contudo, interferir nas decisões — e nas finanças — da estatal. Na sexta-feira, quando anunciou o nome de Ivan Monteiro para o lugar de Pedro Parente, o presidente Michel Temer prometeu não mexer na política de preços da Petrobrás. A intenção é criar um mecanismo que consiste numa espécie de tributação flutuante, que acompanhe a política de reajuste dos combustíveis baseada na variação do dólar e do preço do petróleo no exterior. O plano do governo é implementar essa nova metodologia até o fim do mês.

Enquanto o governo manteve congelado o preço do diesel por 60 dias como parte do acordo para o fim da greve dos caminhoneiros, a gasolina segue flutuando. Em um mês, o combustível acumula alta de 11,29%. O último aumento foi ontem, quando o litro da gasolina A subiu 2,25%, passando de R\$ 1,9671 para R\$ 2,0113. É a segunda alta em três dias depois de cinco reduções consecutivas do preço. Só em maio, foram 11 reajustes para cima e cinco para baixo.

Auxiliares do presidente Michel Temer, destacados para acompanhar esses estudos disseram ontem ao GLOBO que a solução em estudo não pretende ser definitiva. É um "plano de transição" que deve garantir uma previsibilidade nos preços da gasolina até outubro, quando o novo presidente eleito deixará clara sua posição sobre como devem ficar os preços da Petrobras.

— Queremos fazer com que o consumidor não tenha mais de enfrentar aumentos diários na gasolina. A ideia é estabelecer reajustes mensais, calibrando na parte dos impostos a diferença no valor cobrado pela Petrobras, que seguirá praticando sua política de preços — disse uma fonte que integra o grupo criado pelo **Ministério de Minas e Energia** para discutir o tema.

Para evitar qualquer ruído na comunicação com a sociedade e com o mercado, o governo vai deixar claro que a política de preços da Petrobras seguirá a mesma. A única coisa que mudaria é a tributação dos combustíveis no caminho até a bomba. Os tributos federais que incidem sobre a gasolina são Cide e PIS/Cofins.

IVAN MONTEIRO ESTARIA ABERTO AO DIÁLOGO

A ideia em estudo é estimar um preço médio para a cotação do barril, de US\$ 60, por exemplo, e passar a adotar um regime flutuante de tributação. Se o preço do barril ultrapassar este patamar, os impostos incidentes sobre o produto serão reduzidos pelo governo. Já se o valor do barril baixar além disso, a carga tributária poderá subir para compensar as perdas de arrecadação dos dias em que o valor esteve acima do preço médio estipulado pelo governo. Os governadores também serão chamados a colaborar com esse plano, na tentativa de reduzir a carga de ICMS sobre o preço final para o consumidor.

As discussões desse plano de transição começaram na sexta-feira e serão conduzidas por um comitê coordenado pelo Ministério de Minas e Energia com a participação da Agência Nacional do Petróleo (ANP), Ministério da Fazenda e especialistas de diferentes áreas, incluindo membros do Congresso. A próxima reunião do grupo acontecerá na segunda-feira, quando serão definidos plano de ação e o prazo para levar uma proposta a Temer.

O novo presidente da Petrobras, aparentemente, não será um obstáculo. Segundo fontes do governo, ele aceitou o cargo após ter garantidas as mesmas condições de autonomia dadas a Parente, mas tem deixado claro que é preciso manter a empresa aberta ao diálogo. Ganha corpo na diretoria a ideia de que a empresa não pode ficar insensível a momentos como o atual. O novo presidente e demais diretores acreditam que é possível negociar instrumentos que minimizem os impactos dos reajustes, sem que isso represente prejuízos para a companhia.

O governo segue monitorando a retomada do abastecimento no país após o fim da greve dos caminhoneiros. Ontem, o sistema de monitoramento de redes sociais do Planalto identificou um aumento de notícias falsas sobre nova paralisação de caminhoneiros a partir de amanhã. Um plano de segurança deixou as Forças Armadas de prontidão para desmobilizar qualquer concentração.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor: Jussara Soares e Roberta Scrivano

Título: País expandiu frota de caminhões, mas faltou carga

Cerca de 2 milhões de veículos disputam mercado em meio à crise, derrubando preço do frete

-São Paulo- A política de reajustes frequentes da Petrobras no preço do óleo diesel pode ter sido o estopim para a greve dos caminhoneiros, que parou o país por 11 dias. Mas as dificuldades de motoristas autônomos e transportadoras em

repassarem para o custo do frete o aumento do combustível expõem uma distorção no mercado de transporte de cargas: há hoje no Brasil um excedente de 300 mil caminhões na frota nacional, segundo dados da consultoria NTC & Logística, entidade que reúne as transportadoras.

A expansão da frota, acelerada por uma política de incentivos do BNDES entre 2009 e 2016, nos governos Lula e Dilma, culminou com uma reversão no cenário econômico do país, com a redução da demanda por transporte de mercadorias. Estudo do consultor Ricardo Gallo, que trabalhou durante duas décadas no BankBoston, estima que o número de caminhões no Brasil cresceu a uma taxa de 5% ao ano entre 2009 e 2016, ampliando a frota para cerca de 2 milhões de caminhões. No mesmo período, a economia brasileira cresceu, em média, 1,1% ao ano. Transitou de um pico de crescimento de 7,5% em 2010 para o mergulho de dois anos seguidos de recessão, com retração de 3,8% e 3,5% do Produto Interno Bruto (PIB) em 2015 e 2016. Sobrou caminhão, e faltou carga.

Não por acaso, na lista de demandas dos caminhoneiros, estavam uma tabela de preço mínimo de frete e a contratação, concedida pelo governo.

O investimento em caminhões foi incentivado principalmente pelo Programa de Sustentação do Investimento (PSI), pelo qual o BNDES — fortalecido por empréstimos do Tesouro Nacional — financiou a aquisição de 770 mil veículos entre 2009 e 2016 para transportadoras e caminhoneiros autônomos com juros subsidiados.

Em junho de 2009, a taxa de juros do crédito para caminhões no BNDES caiu de 13,5% para 4,5% ao ano. Mais tarde, seria reduzida ainda mais. Em boa parte do tempo, financiou até 100% do valor dos veículos a cerca de 2% ao ano e prazo de até oito anos para pagar. O programa fez parte da estratégia de combater os efeitos da crise financeira global de 2008 estimulando ao mesmo tempo o investimento em bens de capital e a expansão da indústria automotiva pesada. O plano só não previa a recessão que viria logo em seguida.

— O PSI tinha condições muito favoráveis. Então, houve uma verdadeira corrida. Todo mundo comprou caminhão numa época em que se esperava que a economia cresceria pelo menos 4% ao ano por vários anos consecutivos. E aconteceu o contrário. Hoje, os caminhões enfrentam dois problemas: uma enxurrada de veículos, o que pressiona o frete para baixo, e diesel alto — resume Neuto Gonçalves, diretor técnico executivo da NTC & Logística.

PRODUÇÃO DE VEÍCULOS PESADOS DESPENCOU

No meio desse descasamento entre oferta e demanda, ficaram muitas transportadoras com caminhões novos parados no pátio e motoristas

autônomos, que têm ainda prestações de um caminhão para pagar. Os juros baixos do financiamento do BNDES levaram Levi Raymundo Ribeiro, de 39 anos, a trocar o emprego de gerente de logística pela vida nas estradas. No fim de 2014, ele comprou sua primeira carreta. Pagou R\$ 186 mil pelo Volvo de seis eixos, financiado em 48 meses com juros de 2,2% ao ano. A última prestação será paga no fim deste ano.

— Os juros do caminhão ficaram melhores e aproveitei para comprar um. Vi ali uma oportunidade de mudar de vida — conta Ribeiro.

Hoje, ele trabalha como agregado de uma transportadora fazendo a rota Rio-São Paulo, mas conta que o preço do frete não é atualizado desde 2016. Pelo trecho de 400 quilômetros recebe R\$ 1.450, além do valor do pedágio. Descontado o preço do óleo diesel de hoje, Ribeiro calcula ficar com R\$ 450 por viagem. Ainda assim, pode ser considerado um privilegiado. Com o excesso de oferta de transporte de cargas, caminhoneiros autônomos que trabalham com viagem avulsa aceitam fazer o mesmo percurso por R\$ 1.000. O acirramento da competição aumentou nos últimos anos a insatisfação da categoria.

— Em algumas regiões, como no Rio, há mais caminhões do que carga. E os fretes avulsos não são vantajosos — explica Ribeiro, que ficou dez dias sem rodar durante a greve dos caminhoneiros.

Dados da Anfavea, entidade que representa as montadoras, mostram o efeito anabolizante do PSI na produção de caminhões. Nos anos anteriores ao financiamento, a fabricação de carretas era similar à de hoje, em torno de 70 e 90 mil unidades. Em 2011, essa produção bateu o recorde histórico de 229,1 mil unidades fabricadas. Com a retração da economia, no entanto, os números caíram a 77,7 mil em 2015, com o PSI ainda ativo. De lá para cá, a indústria automotiva pesada se manteve ociosa e teve de demitir empregados.

Perguntado pelo GLOBO se a manutenção do PSI por um longo período — resultando numa oferta excessiva de caminhões — pode ser apontado como um dos fatores da crise dos caminhoneiros ao lado do diesel, o presidente do BNDES, Dyogo Oliveira, isentou a atuação do banco:

— O problema não é excesso de caminhão, mas falta de PIB.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor:

Título: 'A ideia de tabelar preço é totalmente fracassada'

Entrevista : Arminio Fraga

O ex-presidente do Banco Central e sócio da Gávea Investimentos diz que nós continuamos vítimas fáceis para o populismo e que reajustes de combustíveis mais espaçados não seriam um problema

Cássia Almeida

- Como analisa essa crise?

A opção histórica pelo transporte rodoviário não foi a ideal. A concentração nesse tipo de transporte claramente foi excessiva. Faltou todo o lado ferroviário. Mais recentemente, houve o programa de subsidiar compra de caminhões e, como todo subsídio, tende a desequilibrar a economia. O quadro foi agravado pela recessão que o país viveu e, sob certa maneira, ainda vive. Então, teve uma tesoura com duas lâminas: o lado da oferta, que confirmou uma opção que até já se sabia que não era a ideal, por uma concentração maciça no transporte rodoviário, e depois uma série de equívocos de política econômica que levaram a essa depressão que o país vive hoje.

- A resposta do governo foi adequada?

Num primeiro momento teve um impacto muito grande nas ações da Petrobras, colocando em risco o magnífico trabalho que vem sendo desenvolvido pelo Pedro Parente e sua equipe (a entrevista foi dada antes da renúncia do presidente da Petrobras), o que considero uma grande pena. É um choque clássico de oferta e isso pegou um governo fragilizado. É uma combinação: problemas antigos, problemas novos e o impacto em alguns setores do aumento do preço do petróleo. Regionalmente foi bom, Norte do Estado do Rio, Espírito Santo, toda a cadeia do setor de petróleo se beneficia; outros setores, não. E aí os perdedores, que são em maior número, se mobilizaram.

- Quais os efeitos?

Do lado econômico, está acontecendo num momento muito delicado. O governo vem trabalhando com o cobertor muito curto, o que agrava a situação. O governo optou por postergar o ajuste, tomando medidas de longo prazo, mas acabou que a mais importante não aconteceu: a reforma completa da Previdência. O teto de gastos ficou fragilizado, com a falta da reforma da Previdência. É um estado muito precário das finanças do país em geral, governo federal e vários entes da federação. E essa é uma das muitas questões que deveria fazer parte do debate presidencial. Vamos ver se isso acontece de forma clara que sinalize a eventual construção de um consenso. Minha visão não é otimista, mas alguma esperança eu ainda tenho.

- Quais os reflexos para a economia subsidiar o diesel?

No mundo inteiro o que se faz é o oposto. Uma visão de sustentabilidade ambiental recomendaria fortemente não subsidiar. O que está acontecendo é um desequilíbrio num mercado que foi estimulado pelo próprio governo. A ideia de tabelar preço tem um histórico muito longo no nosso país e é uma ideia totalmente fracassada. Eu não acredito em controle de preços, tampouco em subsídios. Pode acontecer alguma forma de suavizar o aumento (dos combustíveis), que eu acho que é para onde parece caminhar. Seria um aperfeiçoamento razoável que poderia ter acontecido, inclusive, sem greve. Suavizar em tese não traz custo fiscal. Não vejo como isso pode ser feito através de impostos com grande impacto. Uma média móvel trimestral ajudaria.

- Para que os reajustes não sejam diários?

Sim. Agora, subsídio a essa altura do jogo eu tenho sérias dúvidas. Na minha leitura, o país está quebrado, não tem como pensar em subsídio.

- Os reajustes no diesel poderiam funcionar como o do gás de cozinha, trimestralmente?

Ajustes mais espaçados, algo assim. Sair do modelo de reajuste frequente não seria um problema maior.

- Apesar de ter sido prejudicada, houve apoio da população à greve

Há um mal-estar, uma descrença no futuro, na política, e todo mundo quer mais. É natural que assim seja, e o nosso sistema não está em condições de processar isso, desde o colapso fiscal de 2014, que foi agravado pelo colapso econômico que também teve origem por ali. É natural, mas não é desejável. A maior parte das pessoas quer expressar seu descontentamento de alguma maneira. É um sinal dos tempos e um sinal também que nós continuamos vítimas fáceis do populismo, para o imediatismo, para o atalho, para o gatilho, para política do "meu primeiro". Eu espero que tudo isso se resolva de uma maneira mais racional.

- Pode fortalecer o discurso populista?

É um terreno fértil para que ideias que parecem ousadas e superficialmente boas prosperem. A nossa história está lotada disso e a dos nossos vizinhos, também. Há inúmeros casos de populismo triunfando e depois se esborrachando.

- O governo anunciou cortes em subsídio para exportadores e indústria química para compensar o diesel...

Não precisa nem listar, eu não acredito em nada disso. É a mesma lenga-lenga de sempre, o mesmo Brasil, cada um tentando fazer lobby para defender o seu quinhão, a sua capitania, isso não dá em nada. O Brasil precisa ter uma estrutura tributária simples, onde essas pessoas, em vez de ficarem fazendo lobby, cuidem de seus negócios e procurem se proteger dos riscos de mercado. Esse modelo do barbante, do band-aid, isso aí esquece. Dá um alívio durante alguns dias, mas não é solução para nada. Tem que fazer uma reforma tributária para valer, simplificar as coisas. Essa agenda que já está conosco há um quarto de século.

- Que sinal o governo dá ao cortar programas sociais para subsidiar o diesel?

Está faltando espaço para tudo que gostaríamos. Hoje temos um orçamento amarrado, que precisa de um ajuste. O grau do desequilíbrio é tal que, ou as coisas se ajustam ou vão piorar. Assim que houver um governo novo, tem de desvincular o orçamento todo e repensar tudo. E não há muito espaço. Uma parte do que é vinculado está dentro da previdência e folha de pagamento. É uma discussão bem difícil, mas que precisa ser feita depois de eleito um novo governo. Se a opção for para um caminho populista, aí tudo bem. Opção meio suicida, mas não vai ser a primeira vez que faremos isso.

- Quais consequências?

Num momento em que o PIB per capita caiu 10%, isso é incrivelmente ruim, a economia está desorganizada, o investimento está parado, e o país precisa, para sair desse círculo vicioso, arrumar a casa, não só no lado macro, do lado micro também. Essa outra agenda de um modelo pesadamente intervencionista, fechado, sem foco em produtividade, na construção de estado mais eficiente e transparente, se for por aí, a receita é bem conhecida. A gente vê algumas sinalizações já nesse início de debate que, se arranhar um pouco a superfície, sugerem que esse risco não desapareceu.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor: Rennan Setti

Título: Crise altera percepção de investidores

Greve, demissão de Parente e eleição elevam riscos do país, dizem analistas

A crise desencadeada pela greve dos caminhoneiros e pela saída de Pedro Parente da Petrobras fará com que os investidores sejam mais criteriosos ao avaliar os fundamentos da economia brasileira e os riscos das próximas eleições, disseram especialistas ao GLOBO. A percepção é que a preponderância dos

problemas

domésticos — que já vinha ganhando força com a piora recente do cenário externo, mas só ganharia centralidade com a corrida eleitoral — se antecipará.

A maior fragilidade fica demonstrada pelo indicador de risco-país, que saltou de 173 pontos para 235 em maio. A Bolsa perdeu quase 10 mil pontos no mês, e o dólar saiu de R\$ 3,50 para mais de R\$ 3,75.

Segundo José Julio Senna, do Ibre/FGV e ex-diretor do Banco Central, parte importante disso tem a ver com a piora das condições financeiras globais

— como a valorização do dólar no mundo e a desaceleração econômica na Europa e no Japão. Mas fatores internos agravaram o quadro. Na sua avaliação, a greve impacta negativamente no crescimento brasileiro, por exemplo, cujas projeções já vinham diminuindo.

— Quando as coisas estão bem lá fora, a tendência é deixarem adormecidas as questões domésticas — lembrou.

Para Christopher Garman, do Eurasia Group, a política de preços da Petrobras era a principal preocupação dos investidores estrangeiros. Entendia-se que havia nela certa "precariedade" com chance alta de mudança no próximo governo.

— Mas a precariedade desse modelo quebrou-se antes mesmo da eleição. O governo pode prometer que vai manter a política de preços e compensar a empresa, mas a combinação de uma margem fiscal restrita, um eleitorado raivoso e um governo fraco não conspira a favor da continuidade do modelo — disse.

Para James Gulbrandsen, da NCH Capital, as agências de risco colocarão a nota de crédito brasileira em "observação" nas próximas semanas:

— Nos EUA, depois do que aconteceu com a Petrobras, o Brasil está sendo visto, mais uma vez, como uma república das bananas. O investidor estrangeiro já sabe que nada vai acontecer até as eleições.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Opinião

Autor: Hélio Schwartsman

Título: Ora, o povo

São Paulo- O povo é um poço de contradições. Pelo Datafolha, 87% dos brasileiros apoiam a paralisação dos caminhoneiros e 87% não admitem nem aumento de

impostos nem corte de gastos para bancar a conta das reivindicações. Não é só. Pesquisa de 2017 mostrou que a maioria dos eleitores dizia buscar um candidato a presidente sem envolvimento com corrupção (87%) e que tenha experiência administrativa (79%), mas os dois nomes que aparecem à frente nas sondagens são os de um condenado por corrupção e de um ex-militar que nunca teve cargo no Executivo.

É verdade que momentos de crise tendem a exacerbar os sentimentos contraditórios da população, mas períodos de calmaria política não bastam para tornar sábio o eleitorado. A literatura sociológica revela que a situação da economia é o fator que mais influi no resultado de pleitos majoritários, mas outras variáveis, incluindo algumas espúrias, como promessas populistas, podem às vezes mostrar-se decisivas.

Até o imponderável tem seu papel. Meu exemplo favorito é o dos ataques de Tubarões em Nova Iorque, que provocaram um mau humor que quase custou a Woodrow Wilson sua reeleição presidencial em 1916. Por que, então, diante de um comportamento coletivo tão incoerente e caprichoso, ainda insistimos em escolher nossos dirigentes pelo voto? Não estou aqui colocando a democracia em questão. Não há muita dúvida de que ela é o melhor sistema à nossa disposição.

Virtualmente todas as nações ricas e desenvolvidas do planeta são democráticas. A explicação é que a democracia funciona, não por causa de uma mítica sabedoria do povo que se materializa no voto, mas por características mais sutis e menos alardeadas, como favorecer liberdades individuais, a alternância no poder e, principalmente, por promover a estabilidade, exigindo sempre respeito a regras pré-definidas. Isso torna ainda mais estúpidos os apelos por intervenções extra-constitucionais.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Colunas

Autor: Daniela Lima

Título: Expectativa X Realidade

Painel

Horas após pedir demissão da presidência da Petrobras em meio a rumores de uma queda de braço com o Ministério da Fazenda, Pedro Parente fez elogios generosos a Eduardo Guardia, o titular da pasta. Ele disse a aliados que o ministro "tem sido um gigante" no enfrentamento de crises.

Vou na frente

Parente atuou pessoalmente na articulação que culminou na aprovação do nome de Ivan Monteiro para o comando da estatal. Coube a ele conversar com integrantes do conselho de administração que, no fim da tarde de sexta (1º), aprovaram o nome do engenheiro ainda como interino.

QUEM SABE FAZ A HORA

O presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ), foi um dos poucos políticos que não criticaram o timing da saída de Parente — nem em conversas privadas. "Ele entende do riscado. Quando viu CPI e fritura de todo lado... O cara sabe quando a política quer pisar", ponderou a interlocutores.

FOGO ALTO

Um deputado próximo a Michel Temer no Congresso chegou a dizer ao presidente na semana passada que "ou vai você, ou vai ele", insinuando que, se Parente não aceitasse nova política de preços da Petrobras, o governo cairia.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Colunas

Autor: Maria Cristina Frias

Título: "A realidade do Brasil é uma, a do setor privado é outra"

Mercado Aberto

Luis Moreno

Para o presidente do Banco Interamericano de Desenvolvimento, a greve dos caminhoneiros terá impacto, mas "Brasil nunca chega a extremos"

ENTREVISTA

"A realidade do Brasil é uma, e a do setor privado é outra", disse Luis Moreno, presidente do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), sobre as dificuldades que o país enfrenta. "O Brasil é o único país da América Latina que tem esse tamanho, essa escala e tantos empreendedores tecnológicos. O setor privado está animado, sabe das dificuldades do Brasil e o que tem de mudar."

Moreno conversou com a coluna na quarta-feira (30), quando a paralisação dos caminhoneiros ainda não havia se encerrado.

“Essa greve é terrível. Mas o Brasil nunca chega a extremos”, afirmou ao comentar sobre rumos que o movimento poderia tomar. “Por que as pessoas não estão nas ruas? Porque a inflação está baixa, mesmo o desemprego está caindo um pouco, e há muitos empreendedores”, responde.

Pelo BID, Moreno conheceu vários presidentes brasileiros. Prefere não comentar especificamente sobre nenhum.

“Mas, diria que quando pensamos que estava tudo bem, não estava tão bem, e quando pensamos que está ruim, não está tão ruim”, afirmou bem-humorado.

Greve de caminhoneiros

Não há dúvida de que terá um impacto imenso na economia. O trimestre será afetado. Também na Colômbia há dois anos, caminhões pararam o país. Eles têm tanto poder porque não desenvolvemos um sistema multimodal, usando rios e ferrovias.

Se tiver, os custos baixam e a capacidade de chantagem diminui. Daqui a alguns anos, difícil que isso venha a ocorrer. Um grande número de caminhões não terá motorista..

A INSENSIBILIDADE DE PARENTE

Se o governo falhou em não detectar a tempo a crise que se avizinhava com a insatisfação dos caminhoneiros, o agora ex-presidente da Petrobras Pedro Parente também errou, avaliam executivos do mercado financeiro, que não quiseram ser identificados.

Embora ressaltem os méritos da gestão de Pedro Parente na Petrobras, alguns deles classificam os reajustes diários dos combustíveis como excessivos, a exemplo do economista Eduardo Giannetti.

Em entrevista à Folha, ele afirmou que não faz sentido transmitir ao consumidor as variações do preço mundial de petróleo e do câmbio no país, quando até o Banco Central intervém no mercado para atenuar a volatilidade.

Mesmo bancando os sucessivos aumentos —o diesel subiu 59% desde julho —, caberia a Parente ter alertado o governo de que a nova política de preços da companhia geraria problemas na categoria e para todo o país, na opinião de dois gestores experientes.

Ministro-chefe da Casa Civil no governo de Fernando Henrique Cardoso, Parente se notabilizou ao enfrentar a crise do apagão. Não é, portanto, um presidente de empresa sem experiência política.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Colunas

Autor: Vinicius Torres Freire

Título: Dilma, Temer, Parente, os entreguistas

País já importou mais gasolina e pagou mais pelo diesel, mas tudo isso é conversa fiada

O Brasil de Dilma Rousseff chegou a importar mais gasolina do que o país de Pedro Parente, acusado de entregar o mercado de combustíveis para importações estrangeiras.

O diesel já esteve mais caro em momentos de governos petistas, se considerada a inflação.

Estas comparações simples, porém, são um equívoco rudimentar. Servem à picuinha partidária, não ao debate do que fazer da Petrobras, no interesse público.

Houve júbilo com a queda de Parente. Para a euforia esquerdóide ou populista de direita, teria sido a primeira vitória de um levante popular contra a "Petrobras que serve ao mercado, não ao interesse popular e nacional", "ensaio geral" de algo maior.

Importar diesel e gasolina é entregar o mercado nacional para estrangeiros e cobrar preço de mercado é espoliar o povo no interesse de acionistas privados, diz a lenda do levante popular. Isso não faz sentido, ainda menos para defensores da estatal e de sua contribuição para o crescimento do país.

Em meados de Dilma 1, 2012-13, o país importava tanta ou mais gasolina que na gestão Parente. As importações líquidas de diesel, é verdade, jamais foram tão altas neste século (23% do total consumido nos últimos 12 meses, ante picos de 18% sob Dilma).

O valor da importação de combustíveis em geral está na casa de 8% do total de exportações (estiveram acima de 10% entre 2004 e 2016). Entreguismo?

Antes ou agora, por que importar derivados? Por insuficiência de produção, porque refinar menos e vender mais a certo preço é mais rentável para a companhia: "x" motivos.

O problema de fundo dos mitos do levante popular é ignorar as consequências do que propõem e situações alternativas.

O que acontece se a empresa cobra menos? Tudo mais constante, cai sua capacidade de investir em exploração de petróleo, de pagar sua dívida e de entregar impostos para o governo, seu maior acionista.

Também por causa da dívida, que explodiu entre 2011 e 2014, o crédito ficou mais caro para a Petrobras, o que contribuiu para sua ruína, como ficou claro em momentos críticos desse descrédito, em 2014 e 2015. No mito do levante popular, é possível se endividar sem limite, a juros baixos.

A Petrobras fabrica 97% da gasolina e 99% do diesel no país, um monopólio, dizem, sem mais. Mas que empresa privada investirá em refinarias se tiver de vender derivados a preços inferiores aos de mercado?

Sim, no último ano a gasolina nas bombas subiu 18% e o diesel 12,5%, ante inflação de 2,7% (na crise, o deus mercado impede repasses maiores da carestia dos combustíveis). O preço doméstico foi inferior ao do mercado mundial entre 2009 e 2014; superior de 2015 a fins de 2017, quando a concorrência de importados limitou tal política.

Preços contidos por tabela não cumprem seu papel. Petróleo caro é um sinal para que se procurem alternativas: biocombustíveis, eletricidade, equipamentos eficientes, como ocorreu nos choques do petróleo dos anos 1970 e 2010.

O Brasil tem alternativa parcial a derivados de petróleo, como o etanol, produto de uma cadeia que engrena agricultura, indústria, ciência e engenharia. Os preços tabelados da gasolina em 2010-14 muito contribuíram para arruinar esse negócio.

Mas o levante popular quer subsidiar o uso de carros privados e de poluentes, favorecendo de resto mais ricos, abortando empreendimentos nacionais de energia nova ou mais limpa.

Isso não vai prestar.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo**Seção:** Colunas**Autor:** Jânio de Freitas**Título:** Antes do remendo

Jornalista e membro do Conselho Editorial da Folha

Parente agiu por perceber que teria que entrar em uma batalha política

A tensão aguda sobre preços da Petrobras voltaria logo. Era o que se preparava. Não entre empresários e autônomos das cargas rodoviárias. No governo mesmo. Pedro Parente antecipou-se. Reprimira a hipótese de se demitir, quando sob críticas fortes, porque Michel Temer lhe reiterou a liberdade intocável de determinar a política de preços da Petrobras. A meio da semana, Parente soube que no **Ministério de Minas e Energia**, cujo âmbito inclui os assuntos petrolíferos, era discuti da uma comissão especial para definir uma política de preços dos combustíveis.

Ministro recente da pasta: Moreira Franco, ex-secretário da Presidência. A ele, Parente evitou dirigir-se nos seus dois anos de Petrobras. A iniciativa de Moreira, na verdade, não atingia só Parente. A mesa governamental para informações relacionadas à greve/locaute teve a presença diária dos ministros Eliseu Padilha e Sergio Etchegoyen, mas não a do ministro da área. Relegado, Moreira agiu para afirmar-se. Parente agiu por perceber que sua política de reajustes conforme o preço diário do petróleo e o valor do dólar, praticada já por 10 meses, lhe exigiria entrar em nova batalha.

E não só técnica, também política. Na eclosão do movimento dos transportadores, o governo tratou apolítica de preços da Petrobras como se fosse uma novidade ainda desconhecida no Planalto e adjacências. Nos últimos meses, os preços subiram sem cessar, e Temer e seu círculo ocuparam-se só de conveniências para salvá-lo do Código Penal, inclusive com a ridícula candidatura à Presidência. Dela, aliás, não houve desistência em favor de Henrique Meirelles. Houve, sim, a constatação do risco de ter o registro negado, agravando a situação de Temer. E, claro, a rejeição dos companheiros no MDB.

A política de reajustes imediatos, por sua vez, ignorou duas especificidades no caso. Uma economia anêmica não resiste a aumentos altos e quase diários de um produto básico como combustível. Tanto mais que dois terços do transporte de cargas no Brasil são rodoviários. Logo, também a Petrobras precisa de processos de correção menos danosos e mais condizentes com a realidade por si mesma desastrosa. Além disso, o que caracteriza a Petrobras como estatal é ser a União, o Estado, o seu acionista majoritário.

Com isso, a empresa tem obrigações que não se limitam à geração de lucro para os acionistas, mas incluem a observância do interesse do Estado. E isso não se dá com uma política de preços muito proveitosa do ponto de vista financeiro, e alheia à população e ao próprio país representados pelo Estado. Não há dúvida, porém, de que todas as decorrências da retenção de cargas deve-se à obtusidade e à leviandade do "comando" governamental. Advertido da adoção de reajustes/requentes, essa agressividade deveria suscitar de imediato a maneira de neutralizá-la. Quase um ano depois, o governo ainda fingiu desconhecer tal necessidade.

Para o remendo provisório, Temer não fugiu à regra: autorizou cortes a granel nas verbas de saúde, educação e programas sociais em geral. Um bom exemplo do critério desses cortes está na verba do Ministério da Saúde, que perde mais R\$ 179,6 milhões. Quantia equivalente ao gasto orçado (nem é o gasto final) para a propaganda em imprensa, TV e rádio, nestes dias, de Temer e seus dois anos no Planalto.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Tendências / Debates

Autor: Diumar Bueno

Título: Caminhoneiro conquistou valor e respeito

O movimento ficará marcado para toda a vida

Presidente da CNTA (Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos)

Brasileiros, foram dez dias de intenso trabalho, dia e noite, dedicação e organização, perseverança e com objetivos definidos. Paciência e inteligência, mas com determinação, bravura e coragem. Fomos verdadeiros guerreiros. Os caminhoneiros autônomos correspondem a mais de 1 milhão de trabalhadores e de pequenos proprietários, que hoje respondem diretamente por 50% de tudo que é produzido, consumido e exportado pelo nosso país. Durante o movimento, eles sofreram desgastes físicos, mentais e psicológicos.

Ficaram angustiados com suas contas correndo e sem faturamento por 15 dias, no mínimo. Sentiram saudades de casa e da família, que rezava e pedia para que voltassem logo e bem. Esses trabalhadores foram sufocados por sucessivos aumentos do óleo diesel, item que representa 50% do frete. Frustraram-se com paralisações de anos anteriores, que usaram o nome forte e abandeira dos caminhoneiros, mas não tinham organização nem legitimidade, com pautas diversas e outros interesses, inclusive de políticos que apareciam só para sair nas fotos.

Porém, desta vez, de forma inédita, o movimento teve organização e dedicação, respeitando as leis e a Constituição, cumprindo as decisões judiciais, proferidas nas diversas ações de interditos proibitórios ajuizadas pela AGU — que, aliás, não proibiu os protestos da categoria nas rodovias, reconhecendo como legítimo o direito de manifestação do caminhoneiro. Assim, por meio das entidades sindicais, os caminhoneiros realizaram suas assembleias em diversos pontos, aprovando uma pauta inicial e mínima, com estratégias inteligentes, estabelecendo começo, meio e fim.

Com 30 dias de antecedência, começaram a divulgar comunicados em todos os pontos de origem e destino de cargas para caminhões e entre os caminhoneiros. Dessa forma, a população teria conhecimento antecipado de que, a partir do dia 21/5, os caminhoneiros iniciariam um movimento nacional. A CNTA, por sua vez, protocolou no dia 16/5 um ofício ao presidente da República, à Casa Civil, aos ministérios dos Transportes, do Trabalho e da Justiça e à Secretaria Geral da Presidência, alertando sobre a necessidade de se ouvir a categoria.

Eis que os caminhoneiros, voluntariamente e de forma espontânea, começaram um movimento paredista. O governo não reagiu, e o gigante adormecido acordou. Os caminhoneiros se uniram de forma coordenada, ganhando o reconhecimento e o respeito da população, que compreendeu o valor do seu trabalho e entendeu, também, o sofrimento de estar, na maior parte do tempo, ausente do cotidiano familiar. Mostramos, ainda, que o frete pago não cobre nem os custos elevadíssimos de óleo diesel, pedágios e insumos e, principalmente, o desgaste da mão de obra.

Os brasileiros tomaram conhecimento da importância do trabalho do caminhoneiro e o peso de sua atividade na economia do país. Os caminhoneiros autônomos têm o sentimento de terem atingido seus objetivos iniciais, com sua pauta atendida, incluindo alguns temas que havia décadas eram objeto de reivindicação e que beneficiarão outros setores produtivos do país. É importante destacar que o diesel é consumido quase que igualmente pelos três segmentos produtivos do país: 30% para indústria, 30% para o agronegócio, 30%, para o transporte, considerando que 15% é para o transporte de passageiros e 15% para cargas.

Nesse último percentual, os caminhoneiros autônomos respondem por apenas 6% do consumo. O eixo suspenso pago nos pedágios também é outra conquista que vai beneficiar toda a economia do país e a população, baixando os custos de produtos e transportes. Devemos também parabenizar toda a população que, de uma forma ou de outra, contribuiu com as manifestações legítimas e autênticas iniciadas pelos caminhoneiros autônomos. Lamentavelmente, após as reivindicações serem atendidas pelo governo na mesa de negociação (apesar

do longo tempo transcorrido até essa decisão), caminhoneiros de vários pontos do país entraram em contato com as entidades sindicais e apresentaram suas preocupações pelas pressões de grupos e pessoas alheias ao movimento, que começaram a ameaçar, intimidar, agredir, provocando até mortes.

O temor e a exaustão de tantos dias parados passaram a dominar o sentimento dos caminhoneiros, que pediram proteção dos órgãos de segurança. Agora, o que os caminhoneiros mais querem é matar as saudades de quem está esperando ansiosamente por eles, descansar da mais longa viagem que já fizeram e voltar ao trabalho, seguros de que serão recompensados de forma justa e mais respeitados por todos. Iniciado, administrado e finalizado por uma única categoria, de forma inédita, legal, pacífica, organizada e inteligente, o movimento obteve 87% de aprovação da população, tornando-se a maior manifestação da história dos caminhoneiros autônomos do Brasil. Isso ficará marcado para toda a vida. Vamos em frente, com as bênçãos de Deus.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor: Érica Fraga

Título: Despenca o número de viagens de caminhão

Frota inflada após subsídios do governo e recessão deram ociosidade e desemprego ao setor, pressionando motoristas

O movimento dos caminhões nas estradas brasileiras é, hoje, 26% inferior ao registrado entre 2003 e 2007, segundo cálculos da consultoria A.C. Pastore & Associados.

A queda se deveu ao impacto do colapso da demanda por frete, em meio à recessão, sobre uma frota inflada após anos de empréstimos subsidiados pelo governo ao segmento de transporte de carga.

A ociosidade do setor causada pela combinação desses dois fatores explica, segundo analistas, a crise que culminou no recente movimento que paralisou o país e gera dúvidas sobre a eficácia das medidas negociadas com o governo para aliviar o setor.

“À recessão acentuou o problema de ‘sobreoferta’ que havia sido criado pelo excesso de financiamentos”, diz Caio Carbone, economista da A.C. Pastore & Associados.

Para estimar a circulação dos caminhões, a consultoria construiu um indicador que é resultado da divisão do fluxo de veículos pesados nas estradas com pedágio pelo tamanho da frota (veja quadro).

Os dados mostram que, em março deste ano, a circulação dos caminhões permanecia em um nível histórico muito baixo, embora estivesse 8,3% acima do pior momento ocorrido em outubro de 2016.

A queda na atividade tem levado as empresas de transporte a demitirem funcionários, após um período de forte expansão da mão de obra.

Um exemplo disso, captado por dados oficiais, é o que aconteceu com a categoria de profissionais empregados como motoristas de caminhão de rotas regionais e internacionais, com carteira de trabalho assinada.

Entre 2003 e 2014, o estoque de vagas na ocupação passou de 416 mil para 949 mil, um aumento de 128%. A expansão foi quase o dobro do crescimento também expressivo de 68% no número de postos de trabalho do mercado formal como um todo, segundo dados da Rais (Relação Anual de Informações Sociais).

Com a recessão, houve forte reversão no movimento de contratação dos motoristas de caminhão.

Entre 2014 e 2016 — ano mais recente para o qual há dados disponíveis —, a categoria perdeu quase 72 mil vagas. Foi a oitava profissão, entre mais de 2.500, que mais eliminou postos de trabalho, em termos absolutos no período.

Analistas acreditam que parte desses profissionais passou a atuar no mercado informal ou como conta própria, disputando um mercado severamente abalado pela crise e pelo excesso de veículos.

A remuneração da categoria que, em 2016, era, em média, R\$ 2.113 Por mês, segundo dados do Ministério do Trabalho, provavelmente caiu. E abaixo escolaridade dos profissionais — quatro em cada dez motoristas têm apenas o ensino fundamental — pode dificultar sua inserção em outros segmentos do mercado de trabalho.

“O maior problema dos caminhoneiros é falta de demanda por frete. Parte deles vive uma situação praticamente de desemprego”, diz Armando Castelar Pinheiro, coordenador de economia aplicada do Ibre/FGV (Instituto Brasileiro de Economia da Fundação Getúlio Vargas).

Para especialistas, isso ajuda a explicar a grande adesão de motoristas às paralisações contrárias à prática de reajustes diários no preço do diesel pela

Petrobras, ainda que empresários do setor tenham ajudado a organizar o movimento, como afirma o governo.

“Era importante alterar a política intervencionista da administração anterior, mas não migrar de um extremo ao outro”, afirma Carbone.

Ele ressalta que a prática de reajustes diários, neste momento em que o preço do barril de petróleo convertido para reais está em seu maior nível em duas décadas, atingiu de forma severa os segmentos mais dependentes de combustível.

“Sabendo da situação do setor, o governo poderia ter adotado algum mecanismo para suavizar os repasses”.

O problema, segundo o economista, é que a administração de Michel Temer perdeu a habilidade para governar há um ano, após o vazamento da conversa entre o presidente e o empresário Joesley Batista.

“Esse é um governo que não tem capacidade de propor qualquer coisa”, diz Carbone.

Para Castelar, além de o governo não ter conseguido se antecipar à crise, adotou medidas que não resolverão o principal problema do setor, que é a falta de demanda:

“Ao deixar o problema atingir a escala que atingiu, a narrativa se perdeu, ficou com foco no diesel, quando deveria ser na demanda”.

Se tivesse agido preventivamente, diz o economista, o governo poderia ter adotado alguma solução que ajudasse os caminhoneiros a atravessar a crise, como a criação de uma espécie de seguro-desemprego para o segmento:

“Seria provavelmente mais barato e mais eficaz. Um dos problemas com a redução do preço do diesel é que só uma parte dela vai para o caminhoneiro. Ela beneficia desde as empresas de transporte público até carros de luxo da Mercedes-Benz”.

Além disso, afirma Castelar, há o risco de que as medidas adotadas tenham efeitos colaterais indesejados que prejudicariam ainda mais os caminhoneiros:

“A concorrência vai aumentar, clientes podem pedir desconto. Esses fatores podem reduzir o valor do frete”.

Outro perigo, segundo economistas, é que as paralisações aumentem a incerteza entre consumidores e empresários, reduzindo consumo e

investimento, o que seria ruim para vários setores econômicos, inclusive o de transporte de carga.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor: Alia Paula Ragazzi

Título: No auge, subsídio para o setor atingiu R\$ 34 bilhões

As facilidades que inflaram a frota de caminhões do país vieram com o Programa de Sustentação do Investimento (PSI), que durou sete anos, de 2009 a 2016.

O auge do PSI, que concedia financiamentos acessíveis para a compra não só de caminhões, mas também de ônibus e máquinas agrícolas, foi em 2015, quando atingiu R\$ 34 bilhões, valor 46% superior aos R\$ 23,3 bilhões destinados ao Minha Casa Minha Vida naquele mesmo ano.

Esses são os maiores volumes atingidos pelos dois programas, de acordo com dados do Ministério da Fazenda.

A análise dos números que concentram subsídios no país mostra que, nos últimos 15 anos, o governo brasileiro concedeu R\$ 4 trilhões a diversos setores e hoje não tem a menor ideia do retorno — positivo ou negativo — obtido com esses incentivos.

Foram R\$ 3 trilhões referentes a gastos tributários, que derivam da isenção de impostos e reduzem a receita potencial do governo. E mais R\$ 1 trilhão nos chamados benefícios, que impactam as despesas públicas: os explícitos afetam as despesas primárias do governo; e os implícitos, a dívida pública.

Vilma da Conceição Pinto, economista da FGV/Ibre, destaca que a concessão desses subsídios cresceu a partir de 2008/2009 —quando o PSI e o Minha Casa Minha Vida foram lançados—, depois da crise financeira global por conta dos problemas do mercado de crédito nos Estados Unidos.

O PSI e outros programas foram encerrados pela gestão Michel Temer.

Mas houve a elevação, no último ano, de novas facilidades, à medida que o governo enfrentava denúncias e costurava apoios para sua sustentação. Foram concedidas mesmo diante da necessidade de ajustar as contas públicas.

“O problema não está na quantidade de recursos, mas sim em não se ter ideia da qualidade do retorno que eles trazem. Não é possível medir isso, porque nunca houve um acompanhamento de parte dos governos”, diz Vilma.

Marcos Lisboa, presidente do Insper, afirma que estamos assistindo a um retrocesso, pois o país vive uma crise fiscal em um ambiente institucional distorcido por benefícios como isenções e exonerações, um quadro que se agravou no último ano.

“E em vez de reduzir essas distorções e enfrentar o problema fiscal, veio o Refis, o custeio agrícola e, agora, o diesel para pagar o resgate aos caminhoneiros, pois o país ficou refém deles na greve.”

Na avaliação de Lisboa, o quadro reflete um governo fraco, que se submete a interesses de grupos específicos.

“Cada grupo faz pressão por um benefício próprio, leva o que quer e a conta vai para todos nós, que ficamos mais pobres”, resume.

Quando se olha para os gastos tributários, os maiores volumes estão no Simples, um regime tributário que beneficia as empresas com faturamento bruto de até R\$ 3,6 milhões por ano.

A crítica em relação a esse programa é em relação ao valor de corte, que seria muito elevado — em outros com programas semelhantes, nem se aproxima de R\$ 1 milhão ao ano. Desde 2012, o Simples concentra mais de R\$ 70 bilhões anualmente.

Outros incentivos existem desde sempre, como os dados à Zona Franca de Manaus, atribuídos na Constituição e que nos últimos anos rondaram a casa dos R\$ 20 bilhões.

Entre os benefícios implícitos, que somaram R\$ 636 bilhões nos últimos 15 anos, três linhas respondem por 77% desse total: Fundos constitucionais de Financiamentos (R\$ 164,5 bilhões); Fundo de Amparo ao Trabalhador (R\$ 164,5 bilhões); e Empréstimos da União ao BNDES (R\$ 160,3 bilhões).

Lisboa, do Insper, avalia que programas que envolvam subsídios podem ser válidos, mas em casos específicos: “Quando você tem indícios muito claros de que o setor pode se desenvolver e desde que o programa tenha um prazo definido e metas de desempenho”.

“Mas de maneira nenhuma com essa política de concessão sem critérios, só para atender interesses de grupos”, afirma o especialista.

Vilma, da FGV/Ibre, destaca também que esses incentivos são muito fáceis de conceder pelo governo, por meio de lei ou medida provisória.

No entanto, se optar porre-vogá-los, as dificuldades são imensas, por conta da tramitação necessária no Congresso. Um bom exemplo atual é a discussão em torno da reoneração da folha de pagamentos.

A desoneração começou até tímida, em 2012, com R\$ 5 bilhões anuais, mas em 2017 já havia triplicado de tamanho.

Lisboa diz que o governo de Michel Temer tinha tudo para tratar dessas questões fiscais, pois reuniu nomes de técnicos como Ilan Goldfajn (Banco Central), Ana Paula Vescovi (Tesouro) e Eduardo Guardia (Fazenda), que mesmo em condições adversas tiraram o país de uma crise no ano passado. Mas ele cita os eventos que levaram à demissão de Pedro Parente da Petrobras como um sinal de que todo o trabalho será perdido.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor: Daniel Carvalho e Angela Boldrini

Título: Diesel dá combustível a série de trapalhadas no governo

Ministros, auxiliares e até o presidente batem cabeça ao tentar aplacar crise

A crise provocada pela paralisação de caminhoneiros expôs uma série de trapalhadas de ministros, auxiliares e até do próprio presidente Michel Temer ao longo dos dias de estradas bloqueadas e desabastecimento pelo país.

O ministro Carlos Marun (Secretaria de Governo) foi o que protagonizou mais casos.

No meio da crise, revelou pedidos de prisão e de outras medidas cautelares em meio a investigações sigilosas da Polícia Federal, deu entrevista ao vivo na TV em clima de descontração enquanto filas de carros se formavam em postos sem combustível e apareceu repentinamente em entrevistas para as quais a presença dele não estava prevista.

Chegou a dar declarações que logo seus colegas de Esplanada contradisseram.

Há uma semana, por exemplo, Marun disse que zerar Cide, PIS e Cofins exigiria que o governo os substituísse por outros tributos, o que considerou “uma situação praticamente inexecutável no momento e com a rapidez desejada”.

Além de zerar a Cide, a equipe econômica tirou benefício de exportadores, o que, na prática, aumentou o valor de impostos pagos por eles.

Na quarta-feira (30), após o Senado aprovar a reoneração da folha de pagamento com o acordo de que o artigo que zerava a alíquota de PIS/Cofins seria vetado, Marun disse que o compromisso do governo era com a redução do preço do óleo diesel, independente da engenharia orçamentária para que isso se desse.

“O compromisso do governo é com o preço que o diesel vai chegar ao caminhoneiro, não com a forma como isso vai acontecer”, afirmou. O presidente Michel Temer cumpriu o acordo com o Senado e vetou a isenção de PIS/Cofins.

Algumas contradições se deram no mesmo dia. Na quinta (31), Sergio Etchegoyen, ministro do Gabinete de Segurança Institucional, afirmou em entrevista à imprensa: “O governo considera que acabou a greve dos caminhoneiros há mais de dois dias”.

Pouco depois, Marun chamou jornalistas para dizer que “não podemos comemorar ainda o fim do movimento”.

Mas o responsável pela articulação política do Planalto com o Congresso não foi o único a falar demais. No dia 26 de maio, a Polícia Rodoviária Federal divulgou que havia 586 pontos de obstrução nas estradas. Horas antes, o ministro da Segurança, Raul Jungmann, havia anunciado 566 bloqueios, 20 amenos.

No dia 31, Etchegoyen disse que havia 30 pontos de manifestação e que um empresário havia sido preso preventivamente sob suspeita de locaute. Foi corrigido em seguida: já não havia mais bloqueios e a prisão fora temporária.

A confusão de informações envolveu até o presidente. Em entrevista à NBR, TV do governo, na terça (29), Temer disse: “Não queremos, digamos, alterar a política da Petrobras. Não podemos reexaminá-la, mas com muito cuidado”.

Na mesma noite, o Planalto afirmou, no entanto, que o presidente quis dizer “nós podemos reexaminá-la”, atemorizando o mercado financeiro.

No dia seguinte, o governo se viu obrigado a emitir nota dizendo que a política de preços da empresa não irá mudar, informação repetida exaustivamente, inclusive em pronunciamento de Temer na sexta (1º) ao anunciar o novo presidente da Petrobras.

Além disso, ministros evidenciaram o estresse em entrevistas à imprensa com respostas ríspidas e também em reuniões aportas fechadas.

Etchegoyen mandou um repórter ler a Constituição quando solicitado a detalhar decretos. “Está explicado. Eu acho que vocês podem pegar a Constituição e dar uma olhadinha. Isso aqui não é uma palestra”, afirmou.

Ao ser questionado sobre o impacto de R\$ 13,5 bilhões para atender unicamente ao setor dos caminhoneiros, nesta quinta (31), Marun respondeu à jornalista: “Tu quer repetir esta pergunta e colocar no histórico da tua vida esta pergunta? Tu quer botar no teu currículo esta pergunta?”, disse, encerrando a entrevista.

A portas fechadas o clima também era de tensão. Na sexta (1º), o ministro se irritou ao perceber que a obrigatoriedade de placas nos postos de combustíveis para informar o desconto de R\$ 0,46 no óleo diesel não constava da minuta da portaria que seria publicada pelo Ministério da Justiça no mesmo dia.

Participantes da reunião dizem que o ministro levantou a voz para cobrar que a medida fosse incluída no texto.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor: Bernard Appy

Título: 'Ao baixar diesel, governo abre brecha para greves em outros setores'

Para o economista Bernard Appy, Planalto fez bem em sinalizar responsabilidade fiscal, mas errou ao tirar benefícios sem transição

ENTREVISTA

Joana Cunha

Se o Brasil tivesse um bom sistema tributário, não estaria discutindo tributação como forma de resolver um problema setorial como foi a paralisação dos caminhoneiros. É a avaliação do economista Bernard Appy, diretor do CCiF (Centro de Cidadania Fiscal).

O governo cedeu às reivindicações dos motoristas, baixou R\$ 0,46 no preço do litro do diesel (abatendo Cide e PIS/Cofins), mas a medida abre brecha para que outros setores comecem a fazer greve pedindo redução de tributos específicos, segundo Appy.

“Duvido que uma crise dessa em outros países seria solucionada assim. As discussões de carga tributária deveriam ser feitas para todo o país, e não para o setor X ou Y”, afirma.

Para compensar o corte no preço do combustível, o governo vai elevar a arrecadação de impostos de exportadores, indústria química e de refrigerantes, além de reduzir recursos para programas nas áreas de saúde e educação.

Para Appy, as medidas têm um lado positivo porque, ao adotar reduções de despesas e de subsídios, o governo sinaliza que não vai permitir uma piora das contas públicas. Por outro lado, não é bom para a imagem do país cortar benefícios sem aviso prévio.

“Acho que deveria eliminar esse monte de benefício fiscal que temos no país. Mas deveria eliminar com transição e previsibilidade”, defende.

Qual é a relação entre o protesto dos caminhoneiros e o nosso sistema tributário?

Medidas tributárias não deveriam ser usadas para resolver questão conjuntural como essa. Se tivéssemos um bom sistema tributário, não estaríamos discutindo tributação como forma de resolver esse problema. O fato de termos um sistema tributário que só tem exceção, não tem regra, ajuda muito a ficar tentando procurar soluções tributárias para uma crise dessas.

Sem reforma tributária estamos sujeitos a ter novas paralisações como essa?

Não temos tantos setores que têm essa capacidade de tornar o país refém como os caminhoneiros. Mas abre a possibilidade de que se comece a fazer greve para reduzir tributos de um produto específico. Isso existe porque o Brasil tem essa profusão de alíquotas, tratamentos diferentes por produtos, multiplicidade de tributos. Duvido que uma crise dessas seria solucionada dessa forma em outros países. Temos um problema de fundo no Brasil, que é o fato de que nós discutimos tributo por setor. Tributo deveria ter uma regra igual para todo o mundo. Isso [tributação distinta de acordo com o setor] não só gera distorções ruins para a economia como abre espaço para gerar esse tipo de movimento de um setor querendo reduzir a própria tributação. As discussões de carga tributária deveriam ser feitas para todo o país, e não para o setor X ou Y.

Como o sr. avalia as medidas anunciadas pelo governo na quinta (31) para compensar redução do diesel?

Uma parte é redução de Cide e PIS/Co-fins naquilo que vai ser compensado pela reoneração da folha e o resto é subvenção para que a Petrobras opere com preço mais baixo. O governo até poderia ter feito uma parte sem compensação com crédito extraordinário, que é quando se abre um crédito através de uma medida provisória em situação excepcional, calamidade, crise. É um pouco o

caso, mas o governo adotou medidas para compensar essa perda de arrecadação. Houve cortes de despesas, algumas medidas de arrecadação e a redução de benefícios.

São medidas adequadas?

Eu vejo um lado positivo. O governo poderia dizer que isso não precisaria ser compensado do ponto de vista do teto dos gastos, mas quis sinalizar que não vai permitir uma piora das contas públicas e adotou as medidas de redução de despesas e de redução de desonerações. É uma sinalização de compromisso com as metas fiscais e sustentabilidade fiscal.

Mas tirar benefícios de outros setores sem aviso prévio também é ruim? É ruim porque o governo está acabando com benefícios do dia para a noite sem previsibilidade. Há empresas que fizeram investimentos em cima disso. Não sou a favor desses benefícios, mas as empresas fizeram seus planejamentos.

Qual deveria ser a atitude daqui para a frente com os subsídios?

Nossa estrutura de isenção é muito grande. Como deve ser corrigida? Acho que deveria eliminar esse monte de benefício fiscal que temos. Mas com transição. Seria bom as empresas entenderem que no Brasil as regras não mudam do dia para a noite, a depender das circunstâncias. Não estou dizendo que o benefício que o governo está eliminando é bom. Mas a forma de fazer deveria ser outra.

Uma das justificativas para tirar subsídio do exportador é que ele já está sendo beneficiado com a alta do dólar. Faz sentido justificar assim?

Não faz. Obviamente, quando o dólar sobe, favorece o exportador. Agora, o Reintegra [programa que devolve o imposto pago por exportadores] foi criado com o argumento de que era para compensar o impacto negativo sobre a competitividade dos exportadores brasileiros e os defeitos do sistema tributário brasileiro, que tem muita cumulatividade. Há impostos que você paga ao longo da cadeia produtiva e você não consegue recuperar, o que acaba onerando o exportador. Na maior parte dos outros países que têm o modelo IVA (Imposto sobre Valor Adicionado), paga-se imposto ao longo da cadeia, mas quando se exporta, é possível recuperar. No Brasil, ao exportar, você não consegue recuperar uma parte dos tributos. O Reintegra foi criado um pouco com o argumento de que compensaria essas deficiências. Isso não tem a ver com câmbio. A rigor, o Reintegra deveria terminar quando melhorasse o sistema tributário brasileiro.

O ministro da Fazenda, Eduardo Guardia, disse que ia compensar a queda do preço do diesel sem elevar imposto. Há risco de voltarem com mais carga tributária?

Acho que não. O governo tinha margem no resultado primário até algumas semanas atrás. A greve dos caminhoneiros provoca um efeito direto, que o governo está compensando com redução de benefícios e cortes de despesas. E outro efeito é o indireto, pela desaceleração do crescimento: vamos ter um PIB menor do que se esperava no ano. Ele compensou, aparentemente, de forma integral os efeitos diretos, que eram mais relevantes. Não se pode prever o futuro com segurança absoluta neste país, mas não vejo muito risco de aumento de carga tributária nos próximos meses.

Agora que conhecemos a cara do pacote, qual vai ser o impacto para a população?

Eu acho que não é só a cara do pacote. Temos que olhar o impacto de tudo o que aconteceu. Quando aumentou o custo do insumo principal dos caminhoneiros, que é o diesel, numa economia competitiva, isso seria repassado para preço. Ou seja, o frete ficaria mais caro e provavelmente a população pagaria um pouco mais pelos bens de consumo. Mas foi feita a greve, e esse aumento de custo, que deveria ter sido resolvido na negociação entre os caminhoneiros e os seus clientes, foi jogado para a população. Então, o custo social vai ser mais alto do que teria sido o aumento do preço se tivessem só repassado a alta do diesel para o frete.

Nos bloqueios de estradas, os caminhoneiros argumentavam que, se o diesel baixasse, isso beneficiaria a todos porque faria cair o preço do tomate.

Não tem almoço grátis. Se você pega uma conta que é privada e joga para o governo, o contribuinte vai pagar. Uma parte grande do que será concedido aos caminhoneiros levou a uma piora do resultado fiscal porque o governo está compensando via cortes de gastos e redução de benefícios fiscais. Se tinha condição de cortar gastos, então tinha condição de reduzir a carga tributária antes. Além disso, há um efeito negativo para a economia. Vai levar a juros mais altos, o que é ruim para o contribuinte. Outra coisa: a decisão de instituir tabelamento do frete e reservar 30% dos serviços de frete da Conab [Companhia Nacional de Abastecimento] para os autônomos é uma medida que reduz a competição no mercado de frete. E isso, no longo prazo, significa frete mais caro. Quem paga é o contribuinte. E finalmente tem o custo da desorganização da economia no período da greve.

A redução do IPI (Imposto sobre Produtos Industrializados) sobre concentrados de refrigerantes é interessante?

Essa é divertida porque você aumenta a arrecadação reduzindo a alíquota do imposto, coisa que só existe no Brasil. O concentrado é feito na Zona Franca de Manaus e não paga IPI lá. Aí ele vende para a engarrafadora, que mistura com água gaseificada. Ele não paga na Zona Franca e gera crédito quando é usado pela engarrafadora. O que a gente chama de imposto no Brasil, neste caso, é um subsídio, porque você não paga o imposto e dá um crédito. Então, na hora que você reduz a alíquota, você está reduzindo esse subsídio. É maluquice brasileira. Não conheço nada assim no resto do mundo.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor: Anais Fernandes e Natália Portinari

Título: Monteiro terá que se livrar de ‘fantasma’ da ingerência

Novo chefe da Petrobras agrada mercado, mas postura do governo gera desconfiança

A indicação de Ivan Monteiro como novo presidente da Petrobras foi bem recebida pelo mercado financeiro, mas investidores ainda não estão seguros de que a política de preços atual da estatal será mantida, apontam analistas e economistas.

O maior temor de acionistas neste momento é que a empresa deixe de ter autonomia para definir o valor dos combustíveis em paridade com o preço praticado no exterior, uma das marcas da gestão anterior.

Após a notícia de que Pedro Parente havia renunciado, na sexta (1º), o nome de Monteiro já circulava e ganhava “torcida” entre investidores.

Até então diretor financeiro da Petrobras, Monteiro esteve à frente de ajustes nas finanças da companhia nos últimos anos. É também nome conhecido no mercado financeiro: foi vice-presidente de gestão financeira e de relações com investidores do Banco do Brasil, além de gerente executivo da diretoria internacional do banco.

“É uma pessoa já de trato longo com os analistas de mercados de capitais e que tem uma expressão positiva no cenário externo. O fato de ser uma solução

doméstica certamente é positivo”, diz Alvaro Bandeira, economista-chefe da Modalmais.

“Por ter sido braço direito do Parente no equacionamento da dívida da Petrobras, traz certa segurança”, afirma Otto Nagami, professor de economia do Insper.

André Perfeito, economista-chefe da Spinelli Corretora, também diz que as impressões no mercado são de que o nome de Monteiro é bom e transmite confiança.

A dúvida que paira é se ele dará continuidade à política de preços, já que apressão para mudar esse sistema levou à queda de Parente.

“Pelo discurso do Planalto ontem [sexta], foi dado esse aval [para manter apolítica], mas a queda de Parente é um fato destoante”, diz Nagami.

Analistas ficaram desconfiados com a frase “não serei empecilho para que alternativas sejam discutidas” na carta de demissão de Parente.

“Quando ele diz que não quer ser empecilho, dá um recado de que essas discussões estão na mesa”, avalia Ana Carla Abrão Costa, economista e ex-secretária de Fazenda de Goiás.

Para a consultoria de risco Eurasia, a saída de Parente é um sinal claro de que o ex-presidente da estatal achava que o governo não conseguiria bancar de forma sustentada o subsídio prometido ao diesel, especialmente se considerada a pressão política por mais descontos.

“A questão é menos Monteiro e mais como será a dinâmica da empresa. Não sei se existe muito espaço político para a Petrobras continuar com seu sistema de preços”, diz Bandeira, da Modalmais.

Costa destaca que o recado das autoridades sobre o futuro da empresa não foi claro.

“Teve uma preocupação de acalmar o mercado, colocando alguém com credibilidade, mas é ambíguo, porque o governo dá declarações populistas, de que vai segurar os preços”, diz a economista, apontando que pode até não haver interferência direta, mas podem ser usadas “soluções criativas” de controle de preços.

O “fantasma” da ingerência do governo na Petrobras será um dos maiores desafios para Monteiro.

“Ele vai ter que mostrar que não vai ceder às pressões do governo para sustentar preços em um nível muito baixo”, diz Alexandre Wolwacz, sócio-fundador do Grupo L&S.

Ele observa ainda que Monteiro terá que lidar com a escalada dos preços do petróleo no exterior e com a forte valorização do dólar ante o real (13,4% em 2018).

Segundo Nagami, Monteiro tem uma característica mais operacional, com “grande capacidade de negociar, mas para por aí.” Em termos de estilo de gestão, diz, Parente “está anos-luz à frente”.

Em comentário a clientes divulgado após a saída de Parente, a equipe de análise do Itaú apontou que, entre os desafios do novo presidente da Petrobras, estão executar o programa de venda de ativos iniciado na gestão anterior, dar continuidade ao programa de desalavancagem e gestão da dívida da estatal e assegurar que a atual política de preços seja mantida.

Na sexta, o conselho de administração da Petrobras indicou Monteiro para assumir interinamente e, poucas horas depois, o presidente Michel Temer anunciou que o indicaria para o cargo em definitivo. Cabe agora ao conselho de administração da Petrobras aprovar a indicação do governo, mas ainda não há previsão de quando isso deve acontecer.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor:

Título: Petrobras anuncia alta de 2,25% no preço da gasolina

A Petrobras anunciou aumento de 2,25% no preço da gasolina nas refinarias, para R\$ 2,0113, a partir deste sábado (2). A última alta havia sido em 31 de maio, quando o preço subiu de R\$ 1,9526 para R\$ 1,9671. A política de preços da estatal foi questionada na paralisação de caminhoneiros, o que levou à saída de Pedro Parente da presidência da estatal.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor:

Título:

Governo monitora grupos e diz que paralisação acabou

O ministro da secretaria de governo, Carlos Marun, disse neste sábado (2) que “radicais” tentam organizar, por aplicativos de mensagens, uma retomada da greve dos caminhoneiros. Segundo ele, o movimento é pontual, está sendo monitorado pelo governo e não deve prosperar porque que o Planalto já atendeu aos pleitos da categoria.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Editorial

Autor:

Título: Receita federal cresceu no 1º quadrimestre

Até abril - antes, portanto, da greve dos caminhoneiros, que afetou gravemente a produção industrial e agropecuária, o comércio interno e o comércio exterior, além dos serviços em geral - a arrecadação de tributos federais teve um comportamento bastante razoável, melhor até do que se poderia prever, haja vista que a retomada econômica está sendo mais fraca do que o esperado. A arrecadação de abril atingiu R\$ 130,8 bilhões. Superou as expectativas do mercado e cresceu 7,83% reais em relação a abril de 2017. O ritmo de avanço das receitas foi levemente inferior ao do primeiro quadrimestre, que alcançou 8,27% comparado ao de igual período do ano passado, elevando a receita a R\$ 497,2 bilhões.

A Análise da Arrecadação das Receitas Federais elaborada pelo Centro de Estudos Tributários e Aduaneiros da Secretaria da Receita Federal do Brasil mostrou a importância do câmbio e do aumento da arrecadação dos royalties de petróleo para os resultados de abril. O aumento dos preços do petróleo e dos combustíveis - apresentados como justificativa para as greves de maio - permitiu uma elevação de 34,66% reais do Imposto sobre a Importação e do IPI Vinculado à Importação, que propiciaram a arrecadação de R\$ 4,5 bilhões em abril.

Mas a arrecadação também foi fortalecida pela retomada, ainda que gradual, da atividade econômica e por fatores episódicos, como a receita proveniente dos programas de parcelamento de débitos tributários e a alteração da legislação do PIS/Cofins. Esta alteração propiciou receita de R\$ 25,7 bilhões em abril, alta de 14,5% em relação a abril de 2017.

Além do valor em dólar das importações, os analistas da Receita destacaram entre os fatores mais relevantes para a arrecadação do primeiro quadrimestre os acréscimos da produção industrial, das vendas de bens e da massa salarial. De fato, o Imposto de Renda sobre os rendimentos do trabalho cresceu 5,07% reais entre os primeiros quadrimestres de 2017 e de 2018. Até a

receita previdenciária do período registrou avanço. E os combustíveis geraram, na mesma base de comparação, um avanço de 57,81% na arrecadação.

As autoridades evitam o tom pessimista, mas é muito provável que os resultados tributários de maio e junho sejam afetados pela greve, impondo mais restrições à execução do Orçamento federal.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Colunas

Autor:

Título: » Vizinhos.

Coluna do Broadcast

As perdas dos títulos de dívida (bônus) da Petrobrás na sexta-feira, dia 01, foram tão acentuadas no exterior que encurtaram a distância de alguns desses papéis em relação aos da petroleira argentina YPF. O bônus que vence em 2027 da Petrobrás caiu mais de 2%, reduzindo a diferença entre o prêmio - que expressa o apetite dos investidores - do papel da petroleira brasileira frente ao da argentina YPF para 40 pontos-base, de mais de 100 pontos-base nos dias anteriores.

» **Lembrando.** A Argentina foi alvo, recentemente, de forte ataque dos investidores, que castigaram os ativos do país vizinho na esteira da valorização do dólar. Ao mesmo tempo, os bônus da Petrobrás já vinham pressionados pela greve dos caminhoneiros. O mercado de dívida externa estava, contudo, fechado quando começaram a circular notícias da escolha do novo presidente da Petrobrás.

COM DAYANE SOUSA E CIRCE BONATELLI

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Colunas

Autor: Eliane Cantanhêde

Título: Isolados e sob ataque

A renúncia de Pedro Parente tem lá seus motivos, mas faltou algo essencial: senso de oportunidade. Ele sai a poucos meses das eleições e na pior hora não só para o governo como para ele próprio. Em vez de levar para casa o troféu de quem reconquistou o primeiro lugar do pódio para a Petrobrás, leva a queda espetacular nas Bolsas e o recuo à quarta colocação nacional. Excelente gestor, um dos três pilares tucanos na economia de Michel Temer e lustroso integrante

do “dream team” original do governo, Parente renunciou justamente no primeiro dia do fim da greve dos caminhoneiros, atrapalhando a comemoração e o descanso de fim de semana de uma equipe e um País exaustos. E foi assim que ele jogou luzes sobre um outro lado da moeda: os homens públicos que, isolados e sob feroz ataque, mantêm o barco navegando.

Nesses tempos de raiva e indignação contra tudo e contra todos, há que se reconhecer o esforço quase heroico dos homens de Estado que estão trabalhando 20 horas por dia, dando a cara a tapa na TV e enfrentando um rombo crescente no casco fiscal para levar o barco até 31 de dezembro, sob o lema de que o Brasil não pode parar. Além de Eliseu Padilha (gestor) e **Moreira Franco** (formulador), do MDB e da entourage de Temer, há uma tripulação que sacoleja, mas não arreda pé da sua missão, como Raul Jungmann, Ilan Goldfajn, Eduardo Guardia, Sergio Etchegoyen, Eduardo Villas Bôas, Silva e Luna, Ademir Sobrinho e uma única mulher, Grace Mendonça. O governo é o mais impopular da história, o presidente Michel Temer continua sob pressão da Justiça, há milhões de desempregados, o cobertor dos recursos é curtíssimo, o Congresso é rebelde, e a mídia, implacável.

E lá estão eles, por motivações e interesses distintos, mas com a disposição inarredável de não pular do barco e deixar o País afundar de vez. Fora da Lava Jato, destaca-se Jungmann, que era deputado do PPS, expartidão, tomou posse na Defesa e estava pronto para disputar a reeleição por Pernambuco quando deu meia volta para assumir a nova pasta de Segurança e, agora, a linha de frente contra a crise dos caminhoneiros. Pela personalidade e determinação, lembra Nelson Jobim, que passou por Executivo (com FHC, Lula e Dilma), Legislativo (no então PMDB) e Judiciário, no Supremo. São homens de Estado, como Ilan Goldfajn e Eduardo Guardia, que foram da equipe de Pedro Malan na Fazenda, ao que se saiba nunca se meteram em negociatas e têm como ambição servir como homens públicos, acertar nos seus propósitos e merecer reconhecimento.

Economistas podem concordar ou criticar suas políticas, mas sem desmerecer seu talento e dedicação. O senso de missão está impregnado nos generais, almirantes e brigadeiros da atual cúpula militar, que vêm de uma cultura de ordem e hierarquia e estão, pela Constituição, a serviço das autoridades constituídas e do presidente da República. O barco sacode, as ondas são assustadoras, não há frestas nas nuvens escuras e eles têm um objetivo: evitar que o Brasil afunde. E surge um novo personagem que cresce, aparece e conquista não só assento no gabinete de crise do Planalto, mas também interlocução – e respeito – no Supremo, no STJ, na PGR, na área militar e na mídia.

Trata-se de Grace Mendonça, da Advocacia-Geral da União (AGU). Com tanta desgraça, tanto ódio, o governo está ilhado, em meio ao dilúvio, e é preciso lembrar que nem todo mundo é ladrão, mal-intencionado e opera para afundar o Brasil. Há muito marinheiro arriscando a saúde e a imagem para entregar o leme para o próximo presidente. Não é fácil, nessas condições de tempo e temperatura, botar a cara na TV e falar por este governo. Mas o mote deles não é um governo, é um País, o nosso País.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Colunas

Autor: Celso Ming

Título: Petrobrás sob nova direção

Embora seja funcionário de carreira de empresa estatal (Banco do Brasil), o novo presidente da Petrobrás, Ivan Monteiro, tem perfil técnico parecido com o de Pedro Parente. Na condição de diretor financeiro da Petrobrás, trabalhou na formulação da política de preços, nos expurgos (impairments) dos ativos podres do balanço da empresa e no programa de desinvestimentos. Ou seja, a agenda saneadora da Petrobrás, que produziu a ira dos políticos populistas e foi a causa da derrubada de Parente, leva as digitais de Monteiro.

Ele assumiu sexta-feira o mandato-tampão que lhe cabe até a mudança de governo no início de 2019 com a afirmação de que manteria a blindagem da Petrobrás a interferências políticas e, nisso, avisa que obteve garantias explícitas do presidente Temer. É bom ponto de partida que, no entanto, não passa firmeza. Por que tudo aquilo que o fraco presidente Temer garantiu e não sustentou para Parente pode ser garantido e sustentado para Monteiro, num período em que os políticos entregam a alma ao diabo para se reeleger?

O petróleo é nosso e a Petrobrás, também, desde os anos 50. Mas grande número de pessoas espera que esse "nosso" seja a Petrobrás a serviço de si próprio, a começar por preços ao consumidor subvencionados.

Nessa hora, essas pessoas não olham para o resultado da missão de recuperação da empresa, que continua nossa, e que, portanto, deveria ser entendido como benefício nosso. Olham para o impacto imediato nos próprios bolsos, pouco ligando para as graves distorções que essa atitude acarreta.

Grande confusão de ideias subjaz a esse pressuposto. Uma delas é a de que a Petrobrás tem de atender não propriamente a exigências de boa governança, que seria a melhor maneira de obter dela o melhor resultado para a sociedade, mas ao que se presume ser, um tanto vagamente e com muita deformação, "o interesse nacional".

Entre os predicados desse suposto interesse nacional estaria o de ser obrigada a repassar ao consumidor um produto a preços subsidiados. Esse ponto de vista ignora que a Petrobrás é obrigada a fazer dívidas em dólares e a importar equipamentos e combustíveis (óleo diesel, por exemplo) a preços internacionais em dólares.

Outros argumentam que o critério da formação de preços de uma empresa estatal, como a Petrobrás, não teria o de ser o vigente em dólares no mercado internacional a ser convertido em reais pelo câmbio do dia. Tem de ser, segundo essas pessoas, os verdadeiros custos da empresa, acrescidos de "margem razoável" de lucro. O equívoco desse ponto de vista é o de toda a formação de preços pretensamente com base nos custos. Ora, custo qualquer um põe onde quer. Basta contratar um cupincha para o cabide de empregos para o custo ir lá para cima. E, no caso da Petrobrás, o que fizeram dela foi uma pilhagem sistemática de patrimônio. Se isso é custo e tem de ir para o preço, então o preço do óleo diesel teria de ir para acima dos R\$ 10 por litro.

De todo modo, qualquer que seja a política que se adote para os combustíveis, nada revoga o fato de que gasolina e diesel são caros demais porque o governo federal e os Estados usam os preços para tascar imposto sobre imposto.

Problema com essa dimensão não existe em outros países onde os insumos básicos da economia são taxados apenas moderadamente, com o objetivo de não comprometer a competitividade do produto nacional. É só no Brasil que acontecem greves de caminhoneiros quando sobem os preços internacionais.

Isso significa que os problemas de fundo não se resolvem nem com as subvenções decididas pelo governo, nem pela demissão do presidente, nem pela nomeação do novo presidente.

A crise dos caminhoneiros foi apenas a primeira a espocar na economia. A maneira desastrosa como o governo a enfrentou e o desfecho da demissão do presidente da Petrobrás indicam que o País está fortemente vulnerável a outros ataques predatórios.

Enfim, foi assim que tomaram forma tantas e seguidas previsões pessimistas sobre o desempenho da economia, da política econômica e do processo eleitoral que ainda não engrenou.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção:

Autor: Andreza Matais

Título: » Celeiro.

Coluna do Estadão

O novo presidente da Petrobrás, Ivan Monteiro, é mais um ex-vice-presidente do BB na gestão de Aldemir Bendine a ascender. O grupo ainda conta com Paulo Caffarelli, atual presidente do BB; o antecessor dele, Alexandre Abreu, e o ex-presidente da Previ Ricardo Flores.

» Queridinho. O presidente Michel Temer enxugou o orçamento de todos os ministérios para atender às demandas dos caminhoneiros. Apenas uma pasta não sofreu cortes: o Ministério dos Direitos Humanos.

» Para lembrar. Eles são acusados de tentar obstruir a Justiça comprando o silêncio do ex-diretor da Petrobrás Nestor Cerveró, um dos delatores do esquema de corrupção na estatal.

COM NAIRA TRINDADE. COLABORARAM BRENO PIRES, RAFAEL MORAES MOURA E FÁBIO SERAPIÃO

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Colunas

Autor: Vera Magalhães

Título: A greve e a urna

O Brasil chegou próximo a uma catarse nas duas últimas semanas. Um movimento que era a princípio apenas reivindicatório de uma categoria parou o País e, na esteira dele, surgiram questões que certamente estarão presentes até a eleição. O difícil é cravar, já, como elas serão assimiladas até lá pelos candidatos (a todos os postos em disputa, não só à Presidência) e pelos eleitores. O governo Michel Temer, que seria um terceiro ator na equação, cada vez mais deixa de ter relevância, vai só cumprir tabela até dezembro. A primeira dessas questões diz respeito à dicotomia que surgiu na cabeça da maioria das pessoas que apoiaram (ao menos num primeiro momento) a greve dos caminhoneiros: a da alta carga tributária brasileira em contraposição a serviços indigentes e privilégios dos políticos. Só aí já há uma extensa pauta para os políticos. A sociedade clamou por uma reforma tributária. O maior entrave hoje para que ela saia é a resistência dos Estados. Basta ver que na hora de “abrir” a composição do preço dos combustíveis ficou evidente o peso do ICMS, mas os governadores trataram de dizer “aqui não, violão”.

Qual a reforma tributária proposta pelos presidenciáveis? O que os candidatos a governador têm a dizer sobre ideias como unificação do ICMS e fim das políticas próprias de incentivo fiscal? O eleitor imagina um cenário róseo em que os impostos serão reduzidos quase por decreto, a partir de uma conta simplista em

que os “privilégios” dos políticos sejam atacados por um presidente de “pulso”. Não é assim que funciona. O fim de privilégios como altos salários dos três Poderes, auxílios variados e aposentadorias de “marajás” depende da aprovação de medidas complexas, que os candidatos têm medo de assumir nos discursos e o Congresso hesita em votar, como a reforma da Previdência. Uma segunda grande pauta que emerge como herança da greve dos caminhoneiros é a relação do governo com a Petrobrás.

Os mesmos indignados que bradavam por “privatização já” depois que os governos do PT quase quebraram a empresa aderiram sem embargo aos clamores por subsídio, congelamento e arbitragem do governo ao preço do diesel. A irracionalidade foi tal que se viu até tucanos e democratas entoando de forma oportunista o coro de “fora Pedro Parente”, como fizeram os senadores Cássio Cunha Lima e Ronaldo Caiado. Sem se importar com o fato de que a política que ele implementava na empresa era aquela que seus partidos apregoam desde o governo Fernando Henrique Cardoso, que aprovou a quebra do monopólio no petróleo. E que tinha o então PFL no comando da área de **minas e energia**. PSDB e DEM vão seguir a linha populista- irresponsável na qual embarcaram alguns de seus caciques ou vão defender a independência da companhia para definir sua política de preços? O governo é o acionista majoritário da Petrobrás, mas trata-se de uma empresa de economia mista e capital aberto.

A noção de que a última palavra tem de vir de Brasília levou ao petrolão e a quase quebrar a empresa sob Dilma Rousseff. Por fim, resta a questão política que aflorou com a greve. Movimentos golpistas pegaram carona na boleia para pregar abertamente a derrubada do governo e intervenção militar, com antecipação ou mesmo cancelamento das eleições. E os candidatos do chamado centro se esconderam e não deram a resposta dura necessária contra essa sandice. O preço dessa covardia pode ser alto. O clima que reinou no País nestas duas semanas mostra que há um solo fértil para aventureiros. Ou os que têm compromisso com a institucionalidade e a transição racional e democrática do flagelo dos anos Dilma-Temer saem da toca e falam aos eleitores ou o resultado da eleição pode ser desastroso.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Colunas

Autor: Daniel Martins de Barros

Título: É fácil ser norueguês na Noruega

Acredito que a notícia não tenha repercutido tanto – ou o tanto que poderia – mas entre o fim de 2017 e o início deste ano foi descoberto que uma mineradora atuando no Pará vinha burlando a lei e despejando conteúdo tóxico

nos rios da região. O duto clandestino da produtora de alumínio colocava em risco tanto o equilíbrio ecológico da região quanto a saúde da população, que se abastece ali de água e de peixes. O curioso é que se tratava de uma empresa norueguesa, a Hydro, cujo controlador e maior acionista é o governo da Noruega. É irônico que pouco tempo antes esse mesmo governo havia criticado o aumento do desmatamento na Floresta Amazônica, cortando verbas do fundo de combate ao desmatamento.

Deve ser difícil manter-se norueguês no Brasil. A dificuldade é que antes de sermos cidadãos desse ou daquele país, com essa ou aquela cultura, nível educacional alto ou baixo, muita ou pouca consciência ecológica da população, nós somos seres humanos. Mais especificamente, primatas. Com o único detalhe de termos um pouco menos de pelo e ligeiramente mais cérebro do que o resto da família (resto da ordem, para ser preciso. Nossa família é Hominidae – que inclui gorilas, chimpanzés e orangotangos). Por mais educados que sejam os nórdicos, não são menos movidos a interesses, reforços e punições do que nós, brasileiros. Mas certamente foram mais espertos ao colocar limites na esperteza. Estamos todos em busca de vantagens. A diferença é que em determinados países as pessoas compactuaram com mecanismos para reduzir as possibilidades que tais vantagens sejam indevidas, obtidas à custa do prejuízo alheio. Vamos combinar que você não me prejudica, mas eu fico impedido de te prejudicar.

Não é a natureza humana que muda de país para país, mas o grau de freio que nos impomos. Como a história de Ulisses, que se amarrrou no mastro do navio porque sabia que, sendo humano, não resistiria ao canto das sereias. Daí porque mesmo uma empresa oriunda de cultura tão respeitosa das leis, tão preocupada com o ambiente e com a responsabilidade social, age aqui como não agiria em seu país. É a mesma coisa que acontece com os brasileiros malandros que quando vão para os Estados Unidos entram na linha.

Aqui furam fila, sonegam impostos, dão propina. Mas nem passam o guichê da imigração já condenam essas práticas atrasadas do Brasil. Muito se criticou o comportamento dos brasileiros diante do desabastecimento que enfrentamos com a paralisação dos caminhoneiros. “Os japoneses só compravam o essencial após o tsunami”, disseram. “Os taxistas faziam corridas grátis após os atentados terroristas na França.” E aqui todo mundo enchendo os tanques e as dispensas, cobrando dobrado pelo transporte, sem pensar no próximo. Acho a comparação injusta. Em primeiro lugar porque não podemos comparar uma redução gradual – ainda que veloz – na oferta de produtos com catástrofes naturais ou atos de terror súbitos.

O impacto emocional evidentemente não é o mesmo. Além do quê, quando as consequências atingem a população em graus diferentes, quem foi

relativamente poupado pela tragédia tem mais incentivo para ser solidário com os mais afetados. Além disso, em situações de interação social nas quais temos que decidir sem saber qual será o comportamento alheio muitas vezes o mais racional é agir de forma egoísta. É o chamado equilíbrio de Nash, descoberta de John Nash que mudou a teoria dos jogos. Tal equilíbrio é a situação na qual garantimos o melhor resultado para nós independentemente do que o outro faça.

Não é o melhor resultado possível – se conseguíssemos cooperar poderíamos até nos dar melhor. Mas quando não sabemos se a cooperação será mútua, essa atitude é a mais racional. Sem ter como antecipar se seu vizinho compraria pouca comida ou se abasteceria só meio tanque, é mais do que esperado que o brasileiro pensasse só em si. Talvez isso fosse diferente no Japão ou na Noruega, onde a cultura é permeada por mecanismos impelindo à cooperação para onde quer que se olhe. Mas como mostra o caso da Hydro, é muito mais fácil ser norueguês na Noruega.

É PSQUIATRA

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Vera Rosa Lu Aiko Otta Adriana Fernandes / Brasília

Título: Crise na Petrobrás complica o já modesto plano da equipe econômica

Agenda travada. Sem apoio dos parlamentares, o ministro da Fazenda, Eduardo Guardia, terá dificuldade de aprovar até o fim do governo as medidas econômicas definidas como prioritárias; até projetos mais simples sofrem resistência no Congresso Nacional

A quatro meses das eleições e perto de terminar o mandato, o presidente Michel Temer trocou a agenda reformista por uma luta diária pela sobrevivência. Sob cerco político e com a base aliada dividida no Congresso, Temer mostrou a fragilidade do governo ao ser obrigado a ceder na greve dos caminhoneiros e deve ter dificuldade para conseguir aprovar as prioridades econômicas definidas, em abril, pelo ministro da Fazenda, Eduardo Guardia. Com menos de um ano para o fim do governo, a agenda já não era robusta.

O projeto mais complexo, e que já estava emperrado, é a privatização da Eletrobrás. Reservadamente, a equipe econômica não acredita mais que seja possível aprovar a venda da estatal este ano. Só para se ter uma ideia do impasse, os parlamentares ainda discutem normas de operação, com temas que passam até mesmo pela destinação de recursos para a recuperação da Bacia do São Francisco (leia mais na B4). Já a venda das seis distribuidoras deficitárias da

estatal no Norte e Nordeste é avaliada como de dificuldade moderada e tem chances de ser aprovada.

Até mesmo projetos de tramitação mais fácil, na análise da equipe de Guardia, estão travados no Congresso, como a duplicata eletrônica e o cadastro positivo - o banco de dados de bons pagadores que poderia baratear o crédito.

Da lista de medidas que a Fazenda tentava aprovar, só uma foi para a frente até agora: o aumento da carga tributária para alguns setores, por meio da reoneração da folha de pagamento, recebeu o aval do Congresso, como condição ao subsídio do diesel. Deputados e senadores ficaram insatisfeitos, porém, com o aumento dos setores reonera-dos de 28 para 39. Eles ameaçam derrubar os vetos de Temer que diminuiram os segmentos contemplados com o benefício criado pela ex-presidente Dilma Rousseff.

Com uma crise atrás da outra, o governo Temer entra em sua fase final com mais problemas do que soluções à vista. Até recentemente, a esperança da equipe residia na recuperação da economia, mas agora há pessimismo no mercado e incertezas no horizonte, principalmente às vésperas da eleição.

Diante de um cenário com dólar em alta, novas ameaças de greves e um contingente de quase 14 milhões de desempregados, analistas já estimam que o PIB ficará em menos de 1,5% neste ano. Para piorar a situação, Temer perdeu apoio no Congresso. No Planalto, há receio de uma nova denúncia contra o presidente.

Sem conseguir aprovar as mudanças na Previdência, o governo também desistiu da reforma tributária, mas ainda busca emplacar uma agenda mais popular, como a redução do preço da gasolina e do gás de cozinha

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Igor Gadelha, Adriana Fernandes e Vera Rosa / Brasília

Título: Venda da Eletrobrás não sai este ano

Com crise do governo e calendário eleitoral, projeto de privatização da estatal perde força

O desgaste do governo, acentuado pela greve dos caminhoneiros, e a proximidade do calendário eleitoral inviabilizaram de vez a aprovação, ainda neste ano, do projeto que permite a privatização da Eletrobrás - o mais importante da atual agenda econômica. Responsável por colocar o projeto em

votação, o presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ), já admite nos bastidores que dificilmente a medida será votada antes das eleições.

Pré-candidato ao Palácio do Planalto, ele tem sua própria agenda de prioridades, que inclui medidas de apelo popular, como a redução no preço do gás. O único "esforço" que será feito pelo presidente da Câmara será para aprovar o projeto que tenta solucionar o problema de seis distribuidoras deficitárias da Eletrobrás e promover alterações no setor elétrico.

A Eletrobrás acumula nos últimos seis anos perdas de R\$ 28 bilhões. O projeto que permite a privatização foi enviado no dia 22 de janeiro, mas está emperrado em uma comissão especial da Câmara, de onde ainda precisaria seguir para o Senado.

A avaliação de Maia é de que o governo não terá mais força suficiente para aprovar a privatização da estatal de energia. Com a fragilidade do governo, Temer e os parlamentares não poderiam enfrentar desgaste nem mesmo das famílias cujos seus integrantes trabalham ou dependem da Eletrobrás. E, para Maia, mesmo após as eleições, a proposta só poderá ser votada se for um tema defendido pelo novo presidente da República eleito.

"Está difícil aprovar Eletrobrás. O tempo está escasso e temos outras matérias da microeconomia para votar", disse o líder do PR na Câmara, deputado José Rocha (BA), que é da base aliada.

Às vésperas do pleito, o foco do Planalto e do Congresso passou a ser a aprovação de medidas que garantam estímulo novo à economia, sobretudo o crédito. Com saída da Eletrobrás da lista, entram projetos como o da duplicata eletrônica e do distrato que podem melhorar o crédito e ajudar a acelerar a ainda lenta retomada da economia. "Com essas medidas, nós vamos gerar um ambiente econômico, no segundo semestre, melhor do que o atual. E isso facilita o processo eleitoral de todo mundo, inclusive de quem está na oposição", disse o presidente da Câmara. "Todos esses projetos dão sinais positivos e segurança jurídica", concordou o líder do MDB na Câmara, Baleia Rossi (SP), que defende a candidatura do ex-ministro da Fazenda Henrique Meirelles ao Planalto.

Essas medidas microeconômicas também estão na lista de prioridades da equipe de Guardia e, apesar de contarem com o apoio do presidente da Câmara, ainda enfrentam resistências dos parlamentares. O cadastro positivo, por exemplo, não teve a votação concluída e ainda pode ser totalmente desfigurado caso sejam aprovadas mudanças no texto principal.

Para aprovar as medidas econômicas, o governo só tem, na prática, duas semanas até o início da Copa do Mundo e das festas juninas, quando os parlamentares viajam a seus redutos eleitorais e os trabalhos na Câmara entrarão em ritmo lento. Em agosto, começará a campanha eleitoral, quando as votações diminuirão ainda mais.

Questionado se a articulação política de um governo enfraquecido não atrapalha as votações, Maia admitiu contratempos. "É claro que, em um ano eleitoral e com o desgaste que o governo tem hoje, tudo sempre fica mais difícil, mas fazemos um esforço coletivo. Não legislar e deixar a economia assim, em vez de tentar empurrar o crescimento, seria um erro".

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor:

Título: Maia defende uso de parte de renda de leilão em subsídio

Para bancar os novos subsídios que pretende colocar em votação, o presidente da Câmara, Rodrigo Maia, promete trabalhar pela aprovação do projeto da cessão onerosa para abrir caminho para o leilão de barris de petróleo excedentes do pré-sal. Apresentado pelo deputado José Carlos Aleluia (DEM-BA), ele será relatado pelo deputado Fernando Coelho Filho (DEM-PE), aliado de Maia e ex-ministro de Minas e Energia do governo Temer.

A expectativa é que, se o projeto for aprovado antes do recesso de julho, o governo poderá fazer os leilões até setembro. Maia calcula que os leilões poderão render cerca de R\$ 80 bilhões e defende que esses recursos sejam destinados para medidas como barateamento do preço do gás de cozinha. A pressão por novos subsídios desencadeou a demissão de Pedro Parente da Petrobrás.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor:

Título: 'A conta não pode ir para os acionistas da Petrobrás'

Entrevista : Samuel Pessôa, pesquisador associado do Instituto Brasileiro de Economia da Fundação Getulio Vargas

A sociedade, segundo Pessôa, tem de decidir o papel da estatal e, se for o caso, fechar o capital da empresa

Luciana Dyniewicz

A saída de Pedro Parente da presidência da Petrobrás indica que o executivo encontrou dificuldade para manter a política de preços do combustível alinhada com o mercado internacional, segundo Samuel Pessôa, pesquisador associado do Instituto Brasileiro de Economia da Fundação Getúlio Vargas (FGV-Ibre).

Para ele, se a sociedade quiser que a estatal atenda a interesses sociais e permitir a atuação de interesses políticos, é preciso fechar seu capital. "O futuro (da petroleira) depende do resultado eleitoral", diz.

Pessôa destaca que o governo perdeu a capacidade de gerenciar crises e afirma que o principal risco para o País, após a greve dos caminhoneiros, é que movimentos semelhantes comecem a ocorrer nos próximos meses. "Haveria um risco de estagflação."

A seguir, os principais trechos da entrevista.

- Como fica a Petrobrás após o anúncio de redução do preço de diesel, ainda que temporário, e a saída de Pedro Parente?

(A redução do preço) é um choque momentâneo. Eu entendo uma regra mais estável (para o preço do combustível), em vez de reajustes todo dia. Agora, a Petrobrás não pode subsidiar, tem de cobrar o preço internacional. A saída de Parente é péssima para a empresa e para o País. O interesse de utilizar a Petrobrás para fazer política se sobrepõe aos interesses da sociedade.

- Sendo uma empresa estratégica para todos os setores da economia, ela não tem função social?

"Temos uma eleição difícil, um problema fiscal dramático e a sociedade vai ter de conversar com ela mesma."

Entendo que, num período de guerra, haja uma ação da Petrobrás para garantir a estabilidade da oferta. Numa condição de normalidade, não entendo o subsídio. A maneira de fazer isso (subsidiar) é de uma forma transparente, com recursos do Tesouro, do contribuinte. A conta não pode ser jogada nos acionistas da Petrobrás.

- Por quê?

Porque a decisão é da sociedade. A empresa tem de ter a gestão bem feita e vai dar lucro. Esse lucro vai gerar dividendos para o governo. Não sei por que aquele cara que comprou uma ação da Petrobrás acreditando numa guinada política tenha de sofrer perda no seu patrimônio porque a política mudou. É uma empresa que está listada em Bolsa e obedece uma governança que não

permite atuação política. Se a gente, enquanto sociedade, achar que a empresa tem de ser usada com esse fim, aí temos de comprar as ações de volta. Fechar o capital da empresa.

- A saída de Parente indica que a empresa vai voltar a subsidiar o combustível?

Havia espaço para ele negociar uma nova regra de preço que reduzisse as oscilações. Mas o fato de ele ter saído e, antes mesmo disso, sinalizado que estava disposto a negociar alguma outra regra que reduzisse a oscilação, mas que não mudasse o princípio básico de precificação pelo custo de oportunidade - que é dado pelo preço do bem no mercado internacional -, significa que ele estava com dificuldade de impor esse princípio. Mas não dá para fazer prognóstico do que acontecerá na Petrobrás. A saída dele muda todo o jogo. O governo está no fim. O futuro dela depende do resultado eleitoral.

- Essa crise na empresa abre espaço para um debate em torno da privatização ou da estatização total?

Isso estava posto independentemente desse processo. Temos uma eleição difícil, um problema fiscal dramático e a sociedade vai ter de conversar com ela mesma. Não tem saída fácil e certamente a inserção do Estado, mais interventor ou que garanta mais bem estar social será tema importante.

- Quais os impactos da greve na economia?

O impacto imediato é uma tendência de estagflação, porque a greve desorganiza a produção. Com isso, faltam bens e serviços, os preços sobem e a produção cai. Mas esperamos que, com a normalização da situação, os preços reduzam. Só não sabemos quanto tempo vai demorar esse processo.

- Não é cedo para falar em estagflação? Vínhamos de uma inflação muito baixa. Não há espaço para um aumento de preços momentâneo sem gerar pressão inflacionária?

Com certeza. O que eu digo é uma tendência, um choque estagflacionário. A inflação estava em nível muito baixo. Se bem que ela já viria pressionada em junho em função da desvalorização do câmbio e do aumento do petróleo. Mas, adicionalmente, temos agora o impacto da greve.

- O governo respondeu de forma correta à greve?

Me parece que estava mal informado. Depois que a crise está instaurada, com pintinhos morrendo, filas quilométricas nos postos e todas as cidades em clima de feriado, o poder de barganha do lado grevista é muito forte. É difícil não

ceder. Não acho que o problema tenha sido esse. Tinha de ter agido antes. Tinha de estar acompanhando com mais cuidado.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Vinicius Neder/ Rio

Título: Após fim da greve, gasolina volta a subir nas refinarias

Reajustes realizados entre quinta e ontem foram de 3%; antes disso, produto havia registrado cinco quedas seguidas

A greve dos caminhoneiros colocou em xeque a política de preços da Petrobrás e levou a estatal a congelar o valor cobrado pelo diesel nas refinarias, mas os reajustes diários da gasolina seguem a todo vapor. Ontem, o litro da gasolina tipo A passou a R\$ 2,0113 nas refinarias da Petrobrás, alta de 2,2% em relação aos preços de quinta e sexta-feira.

Foi a segunda elevação seguida na gasolina, depois de cinco quedas. Ao longo da semana em que os protestos dos caminhoneiros pararam estradas em diversos pontos do País, o combustível acumulou redução de 6,4%. Com as elevações da última quinta-feira até ontem, a alta acumulada ficou em 3%.

Em outubro de 2016, cinco meses após a chegada do ex-presidente Pedro Parente à Petrobrás, a estatal anunciou mudanças em sua política de preços. Um comitê de executivos foi formado apenas para definir valores, que passaram a ser alinhados aos preços internacionais, incluindo a variação cambial.

A primeira decisão do comitê foi por baixar os preços nas refinarias, já que, desde o início de 2016, a cotação do barril de petróleo vinha em queda.

Até outubro daquele ano, enquanto o impeachment da ex-presidente Dilma Rousseff provocava a mudança do governo federal, a Petrobrás manteve seus preços, aproveitando para engordar o caixa. Só que a redução dos preços lá fora incentivou distribuidoras privadas a importar combustíveis, já que a Petrobrás, única produtora nacional de derivados, comanda os preços domésticos. A estatal reduziu os preços para não perder mercado.

Em julho de 2017, a Petrobrás introduziu os reajustes diários. A lógica da política ficou mantida, conforme o anunciado em outubro de 2016, mas a estatal passou a anunciar o valor nas refinarias a cada dia.

Não é possível saber se os movimentos recentes na gasolina chegaram ao consumidor nos postos, pois a Agência Nacional de Petróleo (ANP) ainda não

publicou em seu site o levantamento de preços referente à semana iniciada na última segunda-feira, dia 28. Na semana até o sábado, dia 26, o litro da gasolina nos postos custava R\$ 4,435 na média nacional.

A diferença em relação aos valores cobrados pela Petrobrás nas refinarias se deve aos impostos e às margens de distribuição. Segundo a própria estatal, o preço na refinaria responde por 33% do valor na bomba.

Tributos federais são 15%, enquanto o ICMS, imposto estadual, pesa 28%, na média nacional. O etanol adicionado à mistura da gasolina responde por 12%, enquanto os outros 12% se referem às margens de distribuição e revenda desse produto.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Luciana Dyniewicz

Título: 'Empresa vai ter de recuperar a credibilidade'

Entrevista : Paulo Leme, ex-presidente do Goldman Sachs no Brasil

Para o economista, o importante é deixar que o sistema de preços da Petrobrás reflita a realidade do mercado

A troca no comando da Petrobrás, com a demissão de Pedro Parente na sexta-feira, não pode resultar em uma mudança na política de preços dos combustíveis, defende o ex-presidente do Goldman Sachs no Brasil, Paulo Leme. "O primeiro passo (para manter a credibilidade da estatal) é resguardar a autonomia decisória da empresa e reconhecer que o preço do petróleo subiu muito em reais nos últimos meses.". Para ele, o governo deveria ter pedido "gestos de boa vontade" dos caminhoneiros antes de ceder às demandas dos grevistas.

Leme, que já prevê um crescimento do PIB inferior a 2% neste ano, afirma ainda que é "questionável" a decisão do governo de fazer os contribuintes pagarem, com impostos, parte do diesel que será vendida de forma subsidiada. "Em geral, (quem deve pagar a conta) deve ser o usuário daquele bem cujo preço subiu."

- Como a Petrobrás sai desse episódio, após o anúncio de redução do preço do diesel e a saída de Pedro Parente?

Nada é irreversível, mas o governo terá de investir capital político para que a empresa possa recuperar a credibilidade que conquistou nos últimos dois anos. O primeiro passo é resguardar a autonomia decisória e reconhecer que o preço

do petróleo subiu muito em reais nos últimos meses. Dentro dos extremos (das políticas de preços da Petrobrás), prefiro o atual, de uma atualização mais imediata em linha com os preços internacionais e a taxa de câmbio, do que a política antiga, que é um subsídio completo e irreal de um fator escasso, o combustível. A situação atual é melhor do que a que tínhamos. Pode ser melhorada? Pode e deve. Dada a volatilidade da commodity e da taxa de câmbio, que por natureza são voláteis, talvez fosse melhor algo que suavize, (com reajustes) em uma ou duas semanas. Outro problema é o investidor em ações, não só da Petrobrás, mas de outras empresas. Por exemplo, todas as empresas de concessões de estradas de repente veem uma mão estatal intervindo no resultado, o que pode afetar dividendos e o preço da ação. Isso gera incerteza.

- A Petrobrás tem papel estratégico e, justamente por isso, ficou no meio da crise. Não seria preciso trabalhar o preço do combustível de uma forma diferenciada dos demais?

O importante é deixar que o sistema de preços - e isso se aplica a outros preços importantes da economia - sinalize a realidade do mercado. Como o preço internacional do petróleo subiu muito este ano e o real se desvalorizou, isso terá de chegar ao usuário final. É importante notar que o agravante é a carga tributária que incide nos preços dos derivados de petróleo e outros preços relativos na economia.

- Quais os impactos da greve na economia?

Primeiro, a escassez desde produtos energéticos até de alimentos vai ter um impacto transitório na inflação. Um impacto passageiro, que não vai exigir atuação do Banco Central em termos de taxa de juros. O segundo vai ser o impacto mais profundo, que se resolverá ao longo de uns três meses, da redução da atividade econômica. Toda essa parada vai ter impacto nas vendas, na produção, na falta de uma série de insumos e nos serviços que deixarão de ser criados. Vai haver uma queda na atividade, além daquela que já vinha se materializando na economia brasileira.

- Como fica a situação fiscal do País com o governo abrindo mão do PIS/Cofins e da Cide?

Já se tem uma situação fiscal delicada. A resolução dessa crise fiscal vai ser um dos grandes temas para 2019. O que é dramático é quem paga por isso (pela redução dos impostos sobre combustíveis). De maneira geral, deve ser o usuário daquele bem cujo preço subiu. Terminar na mão do contribuinte me parece questionável. Houve alta do preço de um bem no mercado internacional, o petróleo. Não foi escolha da Petrobrás nem do Brasil. Fica um debate também

da incidência do que é justo para pagar esse imposto. Já estamos além do limite sustentável do problema fiscal e, portanto, corrigir com uma medida improvisada começa a ficar muito difícil.

- Considerando a greve, o cenário eleitoral e o fator externo, dá para fazer alguma previsão para a economia neste ano?

Dentro da dificuldade que é prever especialmente o resultado eleitoral e tendo esse elemento da crise dos caminhoneiros, uma coisa é certa: a taxa de crescimento já sofreu. Vai estar abaixo de 2%. A partir das eleições, abre-se um leque amplo de possibilidades tanto para crescimento quanto para câmbio e juros. Vai depender de possíveis candidatos. Podemos ter um cenário muito melhor e um muito pior.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Leonêncio Nossa e Fernando Nakagawa / Brasília

Título: Governo desmobiliza gabinete de crise

O Planalto começa a desmobilizar o grupo de monitoramento da crise do abastecimento de combustíveis. Mesmo com novas ameaças de bloqueios por meio do WhatsApp, a reunião da equipe de ministros e assessores do governo, ocorrida na manhã de sábado, foi esvaziada e durou menos de 40 minutos -nos dias de paralisação do setor de cargas, encontros chegaram a 6 horas de discussões.

Dos ministros que compõem a equipe, apenas Sérgio Etchegoyen, do Gabinete de Segurança Institucional (GSI), participou da reunião. Eliseu Padilha, da Casa Civil, e Carlos Marun, da Secretaria de Governo, não compareceram.

Agora, a equipe de ministros mais próxima de Temer começa a dar mais foco aos estragos políticos deixados pela paralisação dos caminhoneiros, que custou a saída de Pedro Parente do comando da Petrobrás e uma fragilidade ainda maior do governo nos embates no Congresso. Uma nova reunião do grupo de monitoramento foi marcada para, domingo, às 9h30.

Na noite de quinta-feira, Eliseu Padilha disse que o governo apostava na desmobilização do movimento, com o fim dos bloqueios das estradas federais. Pelas últimas avaliações do GSI, de Etchegoyen, os anúncios e convocações de paralisação, nas redes sociais não eram motivos de preocupação.

A Polícia Rodoviária Federal não registrou nenhuma ocorrência incomum no sábado. Um dos temas acompanhados pela inteligência do órgão era a suposta

movimentação de 50 mil caminhoneiros para um grande protesto no domingo no estacionamento do estádio Mané Garrincha no domingo. A Polícia Rodoviária, porém, não registrou nenhum movimento atípico. No estacionamento do estádio, apenas três caminhões estavam parados à espera do protesto marcado para o dia seguinte, um a menos do que no dia anterior.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Douglas Gavras

Título: Rotina está de volta onde tudo começou

Posto do Rodoanel Sul, em Embu das Artes, um dos símbolos da greve, retoma a normalidade

Um grupo de 20 militares observava o ir e vir de caminhões e carros na manhã da última sexta-feira. Outros agentes da Polícia do Exército ainda estavam espalhados em diferentes pontos da rodovia, mais à frente, para evitar novos protestos. Três dias antes, 300 soldados foram chamados para desmobilizar os 200 caminhoneiros que ficaram parados no posto Rodoanel Sul, por dez dias, contra o preço do diesel.

Aos poucos, a rotina começa a voltar ao posto que foi um dos símbolos da greve dos caminhoneiros, no km 280 da Rodovia Régis Bittencourt, no município de Embu das Artes (SP).

Do protesto, ficaram palavras de ordem pintadas em um viaduto próximo e no acostamento, como "todo poder ao povo" e "queremos nova Constituição".

"A retirada foi bem tranquila", conta o tenente-coronel José Paulo da Silva Neto, do 2.º Batalhão da Polícia do Exército. De vez em quando, um morador da região ainda vai até os soldados, pedir por uma intervenção militar. "Mas não há perspectiva de que isso vá acontecer. Tem muito boato por aí", assegura o tenente-coronel.

Na quinta-feira, o combustível chegou, mas só a metade do que costuma vir, conta Leandro Duarte, de 46 anos, gerente do posto. "As distribuidoras estão fazendo racionamento, dividindo a quantidade que mandam para cada posto. A demanda triplicou, mas entregam menos." A partir de amanhã, o desconto de R\$ 0,46 no diesel, uma das promessas feitas aos caminhoneiros pelo governo Temer, já deve estar nas bombas, afirma.

Sinal vermelho. Há nove anos no estabelecimento, Duarte acordou preocupado quando soube que o movimento grevista havia se intensificado e estava

concentrado no posto onde trabalha. "Foram dias muito emocionantes, tudo estava parado. Vim de moto e encontrei o pessoal aqui. Alguns dos manifestantes já eram nossos clientes, mas era um mar de gente desconhecida. Assustava."

O lugar é estratégico: colado ao Rodoanel, o posto fica a poucas quadras do sindicato dos caminhoneiros - era lá que eles iam para tomar banho durante os dias de paralisação.

Gerente do restaurante ao lado do posto, Fernando Córdova, 28, diz que era no estabelecimento que eles viam televisão, para acompanhar a cobertura dos protestos. Com o passar dos dias, muitos ficaram sem ter como pagar o almoço e receberam doações. "Também contribuí", diz Fernando.

O barbeiro Thiago Duarte, 20 anos, também ajudou. Ele cortou cabelo e fez a barba de graça de dezenas de manifestantes. "Ficamos amigos. E ainda deu para compensar os custos com os que podiam pagar. De um dia para o outro, o meu movimento dobrou." "Nunca vendemos tanto", diz a atendente da loja de conveniência, Amanda Venute, de 21 anos. O faturamento subiu de R\$ 600 por dia para R\$ 4mil com os novos vizinhos. De repente, eles montaram uma churrasqueira na frente da loja e trouxeram um violão.

O estoque de cerveja logo acabou e o chefe dela foi buscar mais, de moto. "Acho que jamais vou me esquecer desses últimos dias."

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Fábio Serapião / Brasília

Título: Ex-diretor da Caixa denuncia propinas do setor de energia

Hidrotérmica, Rede e J. Malucelli teriam pago R\$ 10 milhões para facilitar aportes do FI-FGTS

O ex-superintendente de Fundos de Investimento Especiais da Caixa Roberto Madoglio confessou ter recebido propina para favorecer empresas do setor elétrico interessadas em obter aportes do fundo de investimento do FGTS. Madoglio assinou acordo de delação dentro das operações Sépsis e Cui Bono, que investigam desvios no banco estatal. Assumiu ter recebido propina do Grupo Rede, da J. Malucelli Energia e da Hidrotérmica.

Juntas, as três empresas receberam R\$ 1,2 bilhão do FI-FGTS, fundo formado com parte do dinheiro depositado na conta dos trabalhadores.

O ex-superintendente entregou cópias dos recibos de contas mantidas no exterior que foram usadas para receber propina. Madoglio se comprometeu a devolver R\$ 39,2 milhões que recebeu de forma irregular na Suíça e no Uruguai. No caso dessas três empresas do setor elétrico, a propina teria somado R\$ 10 milhões.

Um dos casos citados por Madoglio envolve a Hidrotérmica S/A, do Grupo Bolognesi. Em 2010, segundo o FI-FGTS, a empresa tinha projetos de hidrelétricas no Rio Grande do Sul, Minas Gerais, São Paulo e Mato Grosso. O fundo gerido pela Caixa injetou R\$ 360 milhões na empresa.

Na versão do delator, a propina foi oferecida por Paulo Rutzen, ex-executivo da Hidrotérmica. Rutzen é apontado por Madoglio como braço direito de Ronaldo Bolognesi, principal acionista do Grupo Bolognesi. O valor estimado de R\$ 1,5 milhão, diz o delator, foi depositado no exterior - o número da conta foi repassado a Rutzen na sede do grupo, em Porto Alegre.

Em 9 de novembro de 2017, Madoglio contou aos investigadores ter recebido "vantagem indevida" relacionada ao aporte, em 2010, de R\$ 600 milhões do FI-FGTS no Grupo Rede. Segundo o delator, o pagamento de R\$ 8 milhões foi oferecido por Maurício Quadrado, da Planner Corretora. Ele disse acreditar que os valores pagos pela Planner se referem ao grupo Rede e entregou os comprovantes dos depósitos.

Dono de distribuidoras de energia como Enersul (MS), Companhia Força e Luz do Oeste (PR), Caiuá (SP), Cemat (MT) e Celtins (TO), o Grupo Rede quebrou em 2013. Com 25% de participação, o FI-FGTS conseguiu evitar prejuízo ao acionar cláusulas contratuais que garantiram condições privilegiadas na recuperação judicial.

Em depoimento, Madoglio também admitiu propina da J. Malucelli Energia, oferta que teria partido do empresário Alexandre Malucelli, que considerava o pagamento prática "normal". Para ajudar a garantir aporte de R\$ 300 milhões do FI-FGTS, a J. Malucelli teria pago R\$ 500 mil ao ex-diretor da Caixa. Conforme o balanço do FI-FGTS, o fundo virou dono de 40,8% da empresa.

Respostas. A Caixa, em nota, disse que os fatos da delação são alvo de apurações internas. A Hidrotérmica disse desconhecer o teor das declarações da Madoglio e afirmou que Ruyzen não é mais funcionário e está sendo processado pela companhia. A Energisa, atual proprietária do Grupo Rede, informou desconhecer os fatos, que são anteriores à atual gestão.

A J. Malucelli e a Planner não responderam os contatos.

VEÍCULO: Correio Braziliense**Seção:** Política**Autor:** Renato Souza**Título:** Riscos da cartada de Temer na Petrobras

Na tentativa de acabar com a greve dos caminhoneiros, o governo prometeu à categoria a redução de R\$ 0,46 no preço do diesel por 60 dias, a destinação de 30% dos fretes da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) para autônomos e descontos no pedágio. As propostas agradaram e desmobilizaram os manifestantes. Mas o movimento levou à queda de Pedro Parente, então presidente da estatal, e coloca em xeque a política de preços da petrolífera, que hoje é definido com base no que é aplicado pelo mercado internacional.

Sem ter garantia de que o freio nos reajustes do diesel vai manter os ânimos calmos por muito tempo e com perdas bilionárias em uma das maiores empresas do país, o governo pode ter encontrado uma saída bem mais cara do que o previsto. Ontem, o preço da gasolina subiu 2,25% nas refinarias com autorização da Petrobras (leia reportagem na página 8).

Durante a greve dos caminhoneiros, o mundo acompanhou uma derrocada acentuada das contas da Petrobras. A gigante do setor petrolífero — espécie de vitrine da bolsa de valores brasileira e que representa mais do que um bom negócio no setor econômico — pode definir como serão os últimos meses do governo atual e como será o desempenho da próxima gestão que assumir o comando do país, após as eleições de outubro. Em apenas uma semana de greve dos caminhoneiros, a Petrobras perdeu R\$ 162 bilhões em valor de mercado. Isso ocorreu por conta de uma queda de 34% na cotação de suas ações.

A empresa, que ocupava o posto de empresa mais valiosa do Brasil, por conta de um lucro de R\$ 6,9 bilhões no primeiro trimestre deste ano, caiu para o quarto lugar. A crise levou a estatal a ser ultrapassada em valor de mercado pela Ambev, Itaú Unibanco e Vale. Na última sexta-feira, no auge da crise, os papéis preferenciais da Petrobras fecharam em baixa de 14,82% na Bolsa de Valores de São Paulo (B3) e os ordinários caíram 14,92%. Amanhã, o mercado abre ainda envolvido na tensão política e diante das incertezas do cenário político e econômico.

Entre os analistas, a avaliação dominante é a de que a greve causou abalo inesperado na empresa e revelou que o envolvimento do governo é um dos entraves na gestão da estatal. O professor Edmar Almeida, do Instituto de Economia da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), destaca que a troca de comando escancarou a interferência política nos negócios. “A maneira e a

razão pelas quais Pedro Parente saiu são ruins para a empresa. Isso ficou evidente com a forte reação do mercado. Mas a escolha do Ivan Monteiro para o cargo é a forma de mostrar que não houve uma ruptura no comando. Mas o prejuízo já está criado e a venda de ativos e de refinarias fica prejudicado”, afirma.

Para o especialista, mesmo com o fim da greve, o assunto não está encerrado e deve se estender até as eleições. “Eu acredito que a política de preços da Petrobras, de ajuste diário, dificilmente conseguirá se manter. Há dois anos foi escolhido esse sistema de reajuste. Mas hoje sabemos que deu errado. O ideal seria ter concorrência, ter outras refinarias. Do jeito que está, o preço vai mudar muito e toda vez que subir, poderá ter uma crise. Esse assunto vai dominar as eleições e até lá tem que ocorrer mudanças nas regras”, completa Edmar. Nos últimos dias, correm pelas redes sociais, principalmente pelo WhatsApp, boatos afirmando que uma nova greve de caminhoneiros pode ter início esta semana.

Reunião

O grupo de Acompanhamento de Normalização do Abastecimento fez mais uma reunião na manhã de ontem, no Palácio do Planalto. O encontro durou pouco mais de meia hora e reuniu o ministro do Gabinete de Segurança Institucional Sérgio Etchegoyen, o ministro substituto da Justiça, Claudenir Brito, o chefe do Estado-maior das Forças Armadas, o almirante Ademir Sobrinho. Apesar de não acreditar em uma nova paralisação, o governo informou que está acompanhando a situação de perto.

Daqui a um período de dois meses, o artigo da medida provisória que concede redução no preço do diesel na bomba deixará de valer. A intenção do governo é reajustar pouco esse valor. Mas além dos dados matemáticos dessa equação, o fator político também entra na conta. O elevado valor do litro da gasolina, que se aproxima de cinco reais em grande parte dos estados, continua levantando a insatisfação dos brasileiros.

Outros movimentos sociais, e até atos independentes da população, podem se insurgir contra o governo. Para o economista Adriano Pires, sócio-fundador e diretor do Centro Brasileiro de Infraestrutura (CBIE) e ex-superintendente de Importação e Exportação de petróleo da Agência Nacional do Petróleo (ANP), houve um retrocesso ainda difícil de calcular. “Eu acho que o governo se embaralhou nessa crise. Do ponto de vista do setor de óleo e gás, essas decisões levaram ao retrocesso. A causa da crise é o frete dos caminhoneiros. Isso ocorre por conta de barbeiragens nos governos Lula e Dilma, que subsidiaram a compra de caminhões sem necessidade do mercado”, afirma.

Exemplo

Não é necessário ir muito longe para entender o que ocorre quando o Estado

tenta usar uma valorosa empresa pública para satisfazer pretensões políticas. A Petróleos de Venezuela (PDVSA), estatal que é a mina dos olhos do governo do país vizinho, hoje produz 1,5 milhão de barris por dia. É quase metade da quantidade que já produziu em seu auge, em 2005, quando foi catalogada como a terceira maior petrolífera mundial.

A ex-presidente Dilma Rousseff tentou uma política parecida. Obrigada, a Petrobras baixou o valor do combustível na gestão da petista e teve perdas, à época, de US\$ 30 bilhões. Tudo isso se somou ao esquema de corrupção investigado na Lava-Jato, que, de acordo com o Ministério Público Federal (MPF), pode ter ocasionado o desvio de R\$ 20 bilhões nos cofres da empresa.

Os valores da derrocada

Em dois dias de greve dos caminhoneiros, a Petrobras perdeu R\$ 120 bilhões em valor de mercado com a baixa nas ações

Ao final da greve, que durou 11 dias, as perdas chegaram a R\$ 162 bilhões. Na sexta-feira, com a troca de comando, foram R\$ 40 bilhões no Brasil

A medida provisória editada pelo presidente Michel Temer reduz R\$ 0,46 no preço do diesel na bomba

Após o fim do prazo de desconto, o governo promete acabar com os reajustes diários, e ampliar o período de mudanças nos preços do diesel

Não foram anunciadas medidas relativas à gasolina. Ontem, a Petrobras anunciou alta de R\$ 2,2% no preço repassado às refinarias

Fim do gabinete

O Planalto começa a desmobilizar o grupo de monitoramento da crise do abastecimento de combustíveis. Dos ministros que compõem a equipe, apenas Sérgio Etchegoyen, do Gabinete de Segurança Institucional (GSI), participou da reunião Eliseu Padilha, Casa Civil, e Carlos Marun, Secretaria de Governo, não compareceram. O presidente Michel Temer ficou no Palácio do Jaburu, residência oficial da Presidência, e também não participou.

A equipe de ministros mais próxima de Temer começa a dar mais foco aos estragos políticos deixados pela paralisação dos caminhoneiros, que custou a saída de Pedro Parente do comando da Petrobras e uma fragilidade ainda maior do governo nos embates no Congresso e nos setores econômico e social.

Uma nova reunião do grupo de monitoramento foi marcada para hoje, às 9h30. Na noite de quinta-feira, Eliseu Padilha disse que o governo apostava na desmobilização do movimento, com o fim dos bloqueios das estradas federais. Pelas últimas avaliações do GSI, de Etchegoyen, os anúncios e convocações de paralisação, nas redes sociais, não eram motivos de preocupação para o governo.

A Polícia Rodoviária Federal informou que continua com o trabalho de monitoramento das estradas e não registrou nenhuma ocorrência incomum. Nos aeroportos, a maioria dos terminais já está com a operação normalizada. O aeroporto de Palmas, último aeroporto sem combustível da Infraero e que deveria ter recebido querosene na madrugada do sábado, esperava o carregamento para o meio da tarde. Nos demais terminais, a operação era normal.

Temor de fake news

O Palácio do Planalto produziu vídeos para redes sociais em que nega a notícia de que haverá novo movimento de paralisação dos caminhoneiros nos próximos dias. O material diz que “caminhoneiros de verdade” voltaram ao trabalho com o acordo fechado com o governo e a suposta mobilização é organizada por radicais que “tentam botar medo nas pessoas espalhando mentiras por aí”.

“É importante que você não acredite em qualquer coisa que chegue para você nos grupos da família ou do trabalho”, diz o vídeo. O governo defende no material que todas as reclamações dos motoristas foram atendidas, como a redução do preço do diesel, a adoção de uma tabela nacional de fretes e a reserva de 30% do transporte da Conab para autônomos.

A estratégia do governo ocorre como uma ação de contrainformação diante de caminhoneiros independentes que estariam se mobilizando para protestar hoje e amanhã em Brasília. Organizadores dizem, nas mesmas redes sociais, que poderiam levar até 50 mil caminhões para a capital federal. Em algumas mensagens, manifestantes sugerem estocar comida e encher o tanque de combustível.

O Planalto diz que há “aproveitadores” se mobilizando “para se promover”. “Não acredite nessas pessoas. E tenha consciência na hora de passar para frente informações. Na dúvida, não passe”, conclui um dos vídeos.

VEÍCULO: Correio Braziliense**Seção:** Política**Autor:** Renato Souza**Título:** Fim da greve é teste para Planalto

A esperança do governo Michel Temer é que a saída de Pedro Parente do comando da Petrobras dê fôlego ao governo. A queda do executivo da Petrobras abre as portas para mudanças na política de reajuste de preços dos combustíveis. A medida é importante sob a ótica política por dois motivos. Possibilita ao Palácio do Planalto a retomada do diálogo com a Câmara dos Deputados e o Senado. E pode evitar que elevações do custo da gasolina deem motivos para a população ir às ruas manifestar contra o governo.

Há cinco anos, insatisfações com aumentos nos valores de passagens de transporte coletivo levaram brasileiros às ruas, em junho, num processo que deu início à derrocada da ex-presidente Dilma Rousseff. A situação atual começa a despertar preocupação com o descontentamento da população. Os primeiros sinais do desgaste foram dados com a greve dos caminhoneiros, que contou com apoio de pessoas identificadas com a esquerda e a direita.

Após pronunciamento de anúncio de acordo com a categoria, Temer lidou com os primeiros “panelaços” em bairros nobres de diferentes capitais. Manifestantes tomaram as ruas nos primeiros dias da última semana em protestos com pautas diversas, mas todas envolvendo em comum o apelo pela redução dos combustíveis. A greve dos caminhoneiros expôs a fragilidade do governo em lidar com a situação. Não apenas sob o ponto de vista negocial com a categoria, mas também sob a ótica do diálogo com o presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ), e do Senado, Eunício Oliveira (MDB-CE). A sintonia que antes existia entre Planalto e Congresso deu lugar a um distanciamento. Diante das discussões do alto custo do óleo diesel e sobre como reduzi-lo, os presidentes das duas casas do Parlamento criticaram a atual política de reajuste de preços da Petrobras e acenaram com uma trégua apenas para aprovar as medidas de interesse dos transportadores.

Sem Parente na Petrobras, o governo pode, agora, construir uma narrativa que possibilite a retomada do diálogo com o Congresso, avalia o analista político Paulo Calmon, diretor do Instituto de Ciências Políticas da Universidade de Brasília (UnB). Uma eventual ingerência sobre a estatal, no entanto, não assegurará plena governabilidade a Temer. Mas pode evitar uma derrocada melancólica e dar fôlego para a pré-candidatura emedebista de Henrique Meirelles, ex-ministro da Fazenda. “No frigar dos ovos, permitirá que o governo construa um espaço novo de negociação, reforce acordos, e proponha novas alianças”, analisa.

Interferência

Em pronunciamento na sexta-feira, Temer declarou que não haverá, por parte do governo, “qualquer interferência política de preços” da estatal sob o comando do próximo presidente, Ivan Monteiro. Não foi claro, entretanto, se o modelo atual será mantido. O discurso não convence o economista-chefe da corretora Spinelli, André Perfeito. “Não tenho a menor dúvida que haverá congelamento do custo de combustíveis. A atual gestão está politicamente insustentável e vai colocar a Petrobras para servir o povo”.

Os ganhos políticos que o governo pode acumular com o represamento de preços dos combustíveis, porém, são incertos, adverte Perfeito. Para ele, o congelamento nos combustíveis manterá o dólar subindo e também provocará uma alta da taxa básica de juros (Selic) em outubro. Tal movimento trará efeitos sobre a inflação, obstruirá uma demanda por crédito e freará o consumo das famílias. O efeito prático disso deve, nos cálculos dele, levar o Produto Interno Bruto (PIB) a crescer 1,6%, abaixo da previsão da equipe econômica do governo, de 2,5%. Um crescimento mais baixo, por sua vez, compromete uma geração maior de empregos e renda. “Todo esse cenário deságua em uma desidratação do capital político”, avalia.

Coligação

A lentidão na retomada da economia é uma das variáveis que podem comprometer os bônus políticos com mudanças na política de preços da estatal. Outra é a possibilidade de Temer ser denunciado pela Procuradoria-Geral da República (PGR) uma terceira vez, situação que não joga a favor do governo e da pré-candidatura de Meirelles, que poderia absorver os impactos negativos da decisão.

Para o especialista em política brasileira Sérgio Praça, professor da Fundação Getúlio Vargas (FGV), não seria uma surpresa o cenário turbulento empurrar de vez o MDB a propor uma coligação com o PSDB. “Se encaminha para isso. E o MDB ainda tem muito a oferecer, como tempo de televisão na propaganda eleitoral gratuita, fundo eleitoral, e a estrutura política nos estados”, analisa.

O ministro-chefe da Secretaria de Governo da Presidência da República, Carlos Marun, avalia a situação política e eleitoral de outra forma. Para ele, o cenário atual não aponta nenhum candidato de centro forte o suficiente para indiscutivelmente atrair as outras pré-candidaturas do espectro político. Por esse motivo, ele não vê motivos para o MDB abandonar a campanha de Meirelles. “Não tem candidato com viabilidade no campo do bom senso. O caminho não é esse, de procurar coligação, mas pode ser o de construção de um projeto”, considera.

A análise eleitoral do governo após a greve dos caminhoneiros ainda está sendo feita. “Obviamente que a crise terá impactos e teremos que fazer uma avaliação. Mas ainda não fiz”, admite Marun. Ele afirma, no entanto, que as manifestações nas ruas recordam mais o período que antecedeu a instauração do regime militar em 1964 do que as manifestações de junho de 2013. “Tivemos há 54 anos gente pedindo nas ruas uma intervenção e a esquerda provocando. Agora, tivemos um lado pedindo (caminhoneiros) e outro provocando (greve dos petroleiros). A diferença agora foi a absoluta observância dos militares à legalidade”, justifica.

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Política

Autor: Rodolfo Costa

Título: Fim da greve é teste para Planalto

A esperança do governo Michel Temer é que a saída de Pedro Parente do comando da Petrobras dê fôlego ao governo. A queda do executivo da Petrobras abre as portas para mudanças na política de reajuste de preços dos combustíveis. A medida é importante sob a ótica política por dois motivos. Possibilita ao Palácio do Planalto a retomada do diálogo com a Câmara dos Deputados e o Senado. E pode evitar que elevações do custo da gasolina deem motivos para a população ir às ruas manifestar contra o governo.

Há cinco anos, insatisfações com aumentos nos valores de passagens de transporte coletivo levaram brasileiros às ruas, em junho, num processo que deu início à derrocada da ex-presidente Dilma Rousseff. A situação atual começa a despertar preocupação com o descontentamento da população. Os primeiros sinais do desgaste foram dados com a greve dos caminhoneiros, que contou com apoio de pessoas identificadas com a esquerda e a direita.

Após pronunciamento de anúncio de acordo com a categoria, Temer lidou com os primeiros “panelaços” em bairros nobres de diferentes capitais. Manifestantes tomaram as ruas nos primeiros dias da última semana em protestos com pautas diversas, mas todas envolvendo em comum o apelo pela redução dos combustíveis. A greve dos caminhoneiros expôs a fragilidade do governo em lidar com a situação. Não apenas sob o ponto de vista negocial com a categoria, mas também sob a ótica do diálogo com o presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ), e do Senado, Eunício Oliveira (MDB-CE). A sintonia que antes existia entre Planalto e Congresso deu lugar a um distanciamento. Diante das discussões do alto custo do óleo diesel e sobre como reduzi-lo, os presidentes das duas casas do Parlamento criticaram a atual política de reajuste de preços da Petrobras e acenaram com uma trégua apenas para aprovar as medidas de interesse dos transportadores.

Sem Parente na Petrobras, o governo pode, agora, construir uma narrativa que possibilite a retomada do diálogo com o Congresso, avalia o analista político Paulo Calmon, diretor do Instituto de Ciências Políticas da Universidade de Brasília (UnB). Uma eventual ingerência sobre a estatal, no entanto, não assegurará plena governabilidade a Temer. Mas pode evitar uma derrocada melancólica e dar fôlego para a pré-candidatura emedebista de Henrique Meirelles, ex-ministro da Fazenda. “No frigar dos ovos, permitirá que o governo construa um espaço novo de negociação, reforce acordos, e proponha novas alianças”, analisa.

Interferência

Em pronunciamento na sexta-feira, Temer declarou que não haverá, por parte do governo, “qualquer interferência política de preços” da estatal sob o comando do próximo presidente, Ivan Monteiro. Não foi claro, entretanto, se o modelo atual será mantido. O discurso não convence o economista-chefe da corretora Spinelli, André Perfeito. “Não tenho a menor dúvida que haverá congelamento do custo de combustíveis. A atual gestão está politicamente insustentável e vai colocar a Petrobras para servir o povo”.

Os ganhos políticos que o governo pode acumular com o represamento de preços dos combustíveis, porém, são incertos, adverte Perfeito. Para ele, o congelamento nos combustíveis manterá o dólar subindo e também provocará uma alta da taxa básica de juros (Selic) em outubro. Tal movimento trará efeitos sobre a inflação, obstruirá uma demanda por crédito e freará o consumo das famílias. O efeito prático disso deve, nos cálculos dele, levar o Produto Interno Bruto (PIB) a crescer 1,6%, abaixo da previsão da equipe econômica do governo, de 2,5%. Um crescimento mais baixo, por sua vez, compromete uma geração maior de empregos e renda. “Todo esse cenário deságua em uma desidratação do capital político”, avalia.

Coligação

A lentidão na retomada da economia é uma das variáveis que podem comprometer os bônus políticos com mudanças na política de preços da estatal. Outra é a possibilidade de Temer ser denunciado pela Procuradoria-Geral da República (PGR) uma terceira vez, situação que não joga a favor do governo e da pré-candidatura de Meirelles, que poderia absorver os impactos negativos da decisão.

Para o especialista em política brasileira Sérgio Praça, professor da Fundação Getúlio Vargas (FGV), não seria uma surpresa o cenário turbulento empurrar de vez o MDB a propor uma coligação com o PSDB. “Se encaminha para isso. E o MDB ainda tem muito a oferecer, como tempo de televisão na propaganda eleitoral gratuita, fundo eleitoral, e a estrutura política nos estados”, analisa.

O ministro-chefe da Secretaria de Governo da Presidência da República, Carlos Marun, avalia a situação política e eleitoral de outra forma. Para ele, o cenário atual não aponta nenhum candidato de centro forte o suficiente para indiscutivelmente atrair as outras pré-candidaturas do espectro político. Por esse motivo, ele não vê motivos para o MDB abandonar a campanha de Meirelles. “Não tem candidato com viabilidade no campo do bom senso. O caminho não é esse, de procurar coligação, mas pode ser o de construção de um projeto”, considera.

A análise eleitoral do governo após a greve dos caminhoneiros ainda está sendo feita. “Obviamente que a crise terá impactos e teremos que fazer uma avaliação. Mas ainda não fiz”, admite Marun. Ele afirma, no entanto, que as manifestações nas ruas recordam mais o período que antecedeu a instauração do regime militar em 1964 do que as manifestações de junho de 2013. “Tivemos há 54 anos gente pedindo nas ruas uma intervenção e a esquerda provocando. Agora, tivemos um lado pedindo (caminhoneiros) e outro provocando (greve dos petroleiros). A diferença agora foi a absoluta observância dos militares à legalidade”, justifica.

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Política

Autor: Renato Souza

Título: Temor de fake news

O Palácio do Planalto produziu vídeos para redes sociais em que nega a notícia de que haverá novo movimento de paralisação dos caminhoneiros nos próximos dias. O material diz que “caminhoneiros de verdade” voltaram ao trabalho com o acordo fechado com o governo e a suposta mobilização é organizada por radicais que “tentam botar medo nas pessoas espalhando mentiras por aí”.

“É importante que você não acredite em qualquer coisa que chegue para você nos grupos da família ou do trabalho”, diz o vídeo. O governo defende no material que todas as reclamações dos motoristas foram atendidas, como a redução do preço do diesel, a adoção de uma tabela nacional de fretes e a reserva de 30% do transporte da Conab para autônomos.

A estratégia do governo ocorre como uma ação de contrainformação diante de caminhoneiros independentes que estariam se mobilizando para protestar hoje e amanhã em Brasília. Organizadores dizem, nas mesmas redes sociais, que poderiam levar até 50 mil caminhões para a capital federal. Em algumas mensagens, manifestantes sugerem estocar comida e encher o tanque de combustível.

O Planalto diz que há “aproveitadores” se mobilizando “para se promover”. “Não acredite nessas pessoas. E tenha consciência na hora de passar para frente informações. Na dúvida, não passe”, conclui um dos vídeos.

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Política

Autor: Leonardo Cavalcanti

Título: Recado aos militares I

Brasília-DF

Em mensagem distribuída aos militares, o ministro da Defesa, general Silva e Luna (foto), disse que a crise “desencadeada pela interrupção do transporte rodoviário está sendo superada”, depois de dias de apreensão e trabalho continuado. Na prática, o texto de seis parágrafos deixa claro que não é intenção dos militares prorrogarem a Garantia de Lei e da Ordem (GLO), decretada por Michel Temer no último dia 25, que vence amanhã.

Recado aos militares II

Na mensagem, Silva e Luna exaltou o trabalho da Marinha, do Exército e Aeronáutica e de 20 órgãos, incluindo polícias e agências reguladoras. Nenhum político foi citado nominalmente. “Mesmo quando o país pareceu caminhar rapidamente para um colapso, confiamos no planejamento para alcançar resultados sem confrontos e emprego da violência. O objetivo não era ganhar a guerra, era ganhar a paz.” No trecho final, Silva e Luna afirma dirigir-se “aos marinheiros, soldados e aviadores — logísticos e combatentes — das nossas Forças Armadas: a missão está chegando ao final. Parabéns pelos êxitos alcançados até aqui! Continuaremos mobilizados.”

A agonia do Planalto continua

Passada a recente agonia — não a última —, o Palácio do Planalto começa a semana juntando os cacos e tentando entender o que ocorreu nas duas últimas semanas no país. É uma tarefa ingrata, dada a quantidade de pontas a serem amarradas. A primeira delas está na pressão quase certa em relação ao preço da gasolina, que, ao contrário do diesel, continua sem âncora nas refinarias e, assim, com repasses ao consumidor. Foram dois aumentos seguidos em quatro dias. A segunda está em avaliar os efeitos futuros da greve, com os novos jogadores e fatores, como líderes dos caminhoneiros, locaute e a guerra da desinformação — vinda de uma categoria que descobriu a força pelas redes sociais, para o bem para o mal.

Na prática, os efeitos da greve dos caminhoneiros são quase tão parecidos com as manifestações de 2013. Ninguém consegue dar explicações completas no governo — aconteceu com Dilma Rousseff e volta a ocorrer com Temer. Uma parte das respostas pode vir das investigações do Ministério Público para apurar crimes econômicos e cometidos por aqueles responsáveis por incitar a quebra do regime democrático. Em meio a toda confusão, a partir de amanhã, as negociações políticas vão acelerar numa velocidade nunca vista, a partir das escolhas dos vices candidatos nas chapas ao Planalto e das alianças aos governos estaduais. Resta saber quem largará bem com o país ainda de ressaca.

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Economia

Autor:

Título: Gasolina sobe pela segunda vez em 4 dias

A greve dos caminhoneiros colocou em xeque a política de preços da Petrobras e levou a estatal a congelar o valor cobrado pelo diesel nas refinarias, mas os reajustes diários da gasolina seguem a todo vapor. Ontem, o litro da gasolina tipo A passou a R\$ 2,0113 nas refinarias da Petrobras, alta de 2,2% em relação aos preços de quinta e sexta-feira. A decisão da companhia de reajustar o valor do combustível, entretanto, não afastou o temor dos investidores de que a estatal voltará a sofrer ingerências políticas depois do pedido de demissão de Pedro Parente. A tendência, apontam analistas, é de que as ações da petroleira tenham amanhã mais um dia de volatilidade na Bolsa de Valores de São Paulo (B3). O reajuste anunciado foi o segundo consecutivo, depois de cinco quedas ao longo da última semana. Durante o período de protestos dos caminhoneiros que pararam estradas em diversos pontos do país, o combustível acumulou redução de 6,4%. Com as elevações da última quinta-feira até ontem, a alta chegou a 3%. No Distrito Federal, o valor da gasolina cobrado nos postos chega a até R\$ 5. Em outubro de 2016, cinco meses após a chegada do ex-presidente Pedro Parente à Petrobras, a estatal anunciou mudanças em sua política de preços. Um comitê de executivos foi formado apenas para definir valores, que passaram a ser alinhados aos preços internacionais, incluindo a variação cambial. A primeira decisão do comitê foi por baixar os preços nas refinarias, já que, desde o início de 2016, a cotação do barril de petróleo vinha em queda. Até outubro daquele ano, enquanto o impeachment da ex-presidente Dilma Rousseff provocava a mudança do governo federal, a Petrobras manteve seus preços, aproveitando para engordar o caixa. Só que a redução dos preços lá fora incentivou distribuidoras privadas a importar combustíveis, já que a Petrobras, única produtora nacional de derivados, comanda os preços domésticos. A estatal reduziu os preços para não perder mercado. Em julho de 2017, a

petroleira introduziu os reajustes diários. A lógica da política ficou mantida, conforme o anunciado em outubro de 2016, mas a estatal passou a anunciar o valor nas refinarias a cada dia. Não é possível saber se os movimentos recentes na gasolina chegaram ao consumidor nos postos, pois a Agência Nacional de Petróleo (ANP) ainda não publicou em seu site o levantamento de preços referente à semana iniciada na última segunda-feira, dia 28. Na semana até o sábado, dia 26, o litro da gasolina nos postos custava R\$ 4,435 na média nacional. A diferença em relação aos valores cobrados pela Petrobras nas refinarias se deve aos impostos e às margens de distribuição. Segundo a própria estatal, o preço na refinaria responde por 33% do valor na bomba. Tributos federais são 15%, enquanto o ICMS, imposto estadual, pesa 28%, na média nacional. O etanol adicionado à mistura da gasolina responde por 12%, enquanto os outros 12% se referem às margens de distribuição e revenda desse produto. Riscos A saída de Pedro Parente da presidência da Petrobras indica que o executivo encontrou dificuldade para manter a política de preços do combustível alinhada com o mercado internacional, avalia Samuel Pessoa, pesquisador associado do Instituto Brasileiro de Economia da Fundação Getúlio Vargas (FGV 2013 Ibre). Para ele, se a sociedade quiser que a estatal atenda a interesses sociais e permitir a atuação de interesses políticos, é preciso fechar seu capital. 201CO futuro (da petroleira) depende do resultado eleitoral201D, diz. Pessoa destaca que o governo perdeu a capacidade de gerenciar crises e afirma que o principal risco para o país, após a greve dos caminhoneiros, é que movimentos semelhantes comecem a ocorrer nos próximos meses. 201CHaveria um risco de estagflação201D, alerta. A troca no comando da estatal não pode resultar em uma mudança na política de preços dos combustíveis, defende o ex-presidente do Goldman Sachs no Brasil, Paulo Leme. 201CO primeiro passo (para manter a credibilidade da estatal) é resguardar a autonomia decisória da empresa e reconhecer que o preço do petróleo subiu muito em reais nos últimos meses201D, afirma. Para ele, o governo deveria ter pedido 201Cgestos de boa vontade201D dos caminhoneiros antes de ceder às demandas dos grevistas. Leme, que já prevê um crescimento do PIB inferior a 2% neste ano, afirma ainda que é 201Cquestionável201D a decisão do governo de fazer os contribuintes pagarem, com impostos, parte do diesel que será vendida de forma subsidiada. 201CEm geral, (quem deve pagar a conta) deve ser o usuário daquele bem cujo preço subiu201D, destaca.

VEÍCULO: Correio Braziliense**Seção: Economia****Autor: Deborah Fortuna****Título: Motoristas reclamam de reajuste**

As filas nos postos de combustível diminuíram em todo o país, mas os consumidores sofrem com o preço do combustível, que, no Distrito Federal, é vendido por até R\$ 5. Para piorar, a decisão da Petrobras de reajustar o valor da gasolina em 2,2% ontem assustou os motoristas.

O celular do mecânico Rogers Nascimento de Almeida, 49 anos, começou a apitar logo de manhã com mensagens de amigos e familiares contando sobre o anúncio da Petrobras em aumentar o preço dos combustíveis nas refinarias. “Não adiantou nada toda essa greve”, desabafou. Ele teve a sorte de conseguir abastecer o carro logo antes de estourar a crise, mas contou sobre os inúmeros outros problemas que começaram, em um efeito dominó. “Aumentou gasolina, gás de cozinha. Aumentou tudo. Muitos supermercados ficaram desabastecidos. Foi transtorno em tudo quanto era lugar. Nós temos que gastar mais, mas não ganhamos mais por isso”, argumentou.

Ele é apenas mais um dos afetados pela greve. Apesar de o preço no diesel ser o principal pedido, a paralisação dos caminhoneiros desabasteceu não apenas os postos de gasolina, mas também aeroportos e grandes setores alimentícios, como lanchonetes e mercados.

Desespero

O mecânico, que mora no Jardim Mangueiral, disse que “está vivendo com pouquinho”, e no desespero, não sabe mais “pra quem apelar”. Com a alta, ele acredita que não há mais a quem recorrer ou o que fazer para instaurar ordem.

No momento, ele sonha em vir morar no Plano Piloto, onde pode pegar ônibus e bicicleta com mais facilidade em uma possível paralisação no futuro. “E agora, a gasolina ainda vai ficar mais cara. E vou te falar, nós pagamos por uma gasolina cara e ruim, porque há muita adulteração nesse combustível”, disse.

Para o técnico em telecomunicações José Gonçalves da Costa, 55 anos, os problemas são comuns: o preço do combustível e as filas em posto de abastecimento. Mas, tudo por uma boa causa, segundo ele, que apoia a manifestação. Costa criticou a política do ex-presidente da Petrobras, Pedro Parente, assim como os planos de exportação de combustível do Brasil para outros países. “Eles vendem mais barato lá fora, mas, pra gente, é sempre caro”, reclamou. O problema, no entanto, vem agora. Questionado se soube da nova alta anunciada pela Petrobras hoje, José mostrou indignação. “Temos que mostrar que estamos vivos, temos que lutar e fazer alguma coisa”, desabafou.

VEÍCULO: Correio Braziliense**Seção:** Economia**Autor:** Antonio Machado**Título:** A trombada é geral**Brasil S/A**

Os caminhoneiros e as redes sociais puseram o país de ponta cabeça e mostraram o tamanho da repulsa da sociedade, que pegou carona na boleia dos caminhões, à roubalheira da burocracia pública mais que dos políticos (embora a maioria não veja assim), à enorme inépcia dos governantes e à incompreensão de seus supostos intérpretes.

Foi uma greve sem líderes visíveis e não captada pelos radares dos aparelhos de segurança, dos institutos de pesquisa e dos analistas, todos, há muito tempo, incapazes de intuir a amargura da sociedade.

O país está desgovernado em múltiplos sentidos, seja do papel das instituições ou da falta de visão de futuro, a maior carência, pois há décadas o desenvolvimento tem sido mais figura de retórica que o fio condutor do que há por fazer, independentemente de governos.

A escuridão é densa, envolvendo governantes, políticos, a elite da burocracia estatal, empresários, intelectuais. Nem na universidade, onde deveriam florescer ideias, se discutem saídas. Ao contrário: aplicam-se mais em defender privilégios que em servir a população.

O mundo está em transformação acelerada, puxada pela tecnologia e por mudanças sociais, enquanto aqui nem podemos, a rigor, falar em regressão, já que estagnamos, com avanços somente marginais, desde o colapso do modelo econômico do período autoritário, baseado em dívida externa, em concentração compulsória de renda, dirigismo do setor privado, estatismo, toneladas de subsídios e iniquidades.

Não se seguiu o modelo asiático, embora esta fosse a intenção, de priorizar o investimento, com firme apoio à educação, disciplina política e coesão social inatacáveis, senso geopolítico e um Estado forte, mas enxuto. O descaminho veio com a Carta de 1988 — liberal no espírito, predatória na forma e alheia ao desenvolvimento.

Ela criou obrigações dissociadas da formação da riqueza nacional, mandando distribuir o que nem fora produzido, tudo sob a moldura de uma Federação em

que as funções se sobrepõem entre estados e União, em que município é ente federativo, com funcionalismo indemissível, os poderes e agências com autonomia orçamentária, mais uma espessa camada de Justiça federal e estaduais, quatro tribunais superiores, ministério público inimputável. Parece feita para não funcionar.

MME / ASCOM .