

**Ministério de Minas e Energia**  
**Assessoria de Comunicação Social - ASCOM**

**Sumário**

|                                                                                         |           |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>VEÍCULO: O Globo .....</b>                                                           | <b>2</b>  |
| Título: Prorrogação do Repetro deve incluir benefício a setor de máquinas .....         | 2         |
| Título: Juiz federal de Macaé suspende alta de PIS/Cofins .....                         | 3         |
| Título: Vale estuda fechar parceria com CSN .....                                       | 5         |
| <b>VEÍCULO: O Estado de S. Paulo .....</b>                                              | <b>6</b>  |
| Título: SP espera arrecadar R\$ 1,9 bi com privatização da Cesp .....                   | 6         |
| Título: Justiça em Macaé suspende alta de PIS/Cofins .....                              | 8         |
| Título: Notas .....                                                                     | 8         |
| <b>VEÍCULO: Folha de S. Paulo .....</b>                                                 | <b>9</b>  |
| Título: STF dá 5 dias para Temer explicar aumento de impostos em combustíveis .....     | 9         |
| Título: Privatização da Cesp deve envolver quase R\$ 2 bi, com ação por R\$ 16,80 ..... | 10        |
| <b>VEÍCULO: Correio Braziliense .....</b>                                               | <b>11</b> |
| Título: Imposto da gasolina cai de novo .....                                           | 11        |
| Título: O combustível para aumentar os preços .....                                     | 12        |
| <b>VEÍCULO: Valor Econômico .....</b>                                                   | <b>14</b> |
| Título: É realista a proibição de carros novos a diesel e gasolina na Europa? .....     | 14        |
| Título: Conteúdo local no petróleo e barreiras à competição .....                       | 17        |
| Título: Sócios estudam levar Braskem à Nyse, com sede nos Estados Unidos .....          | 20        |
| Título: Destaques .....                                                                 | 22        |
| Título: Preço de venda da Cesp divide mercado .....                                     | 23        |
| Título: Produção de estruturas de aço caiu 44%, para 694 mil toneladas em 2016 .....    | 25        |

**VEÍCULO: O Globo****Seção: Economia****Autor: Manoel Ventura****Título: Prorrogação do Repetro deve incluir benefício a setor de máquinas**

Governo tenta conter pressão da indústria, que cobra tratamento igual ao do petróleo.

A medida provisória (MP) que vai prorrogar o Repetro, regime aduaneiro especial que facilita a importação de bens destinados à exploração de petróleo, deve incluir benefícios à indústria de máquinas nacional. A extensão do benefício foi a forma que o governo encontrou para conter a pressão do setor de máquinas, que cobra tratamento similar ao que é dado à indústria do petróleo.

O programa Repetro suspende a cobrança de tributos federais na importação de equipamentos destinados ao setor petrolífero. Pelas novas regras, produtos similares nacionais passarão pelo mesmo tratamento tributário. A medida provisória está sendo finalizada pelo governo federal, segundo fontes que acompanham o processo.

Criado em 1999, o Repetro vence em 2019 e deve ser prorrogado por mais 20 anos. A discussão sobre a renovação do programa ocorre agora, no entanto, porque o país está às vésperas de três leilões de exploração de petróleo, marcados para setembro e outubro deste ano.

A indústria petrolífera alega que, por lidar com projetos de longo prazo, precisa de previsibilidade para executar seus investimentos e diz que pode abandonar as licitações ou incorporar ao valor dos lances os custos da incerteza quanto à continuidade do programa. Por isso, mesmo com o regime vencendo só daqui a dois anos, o governo deve prorrogá-lo em 2017.

#### INCENTIVO PARA LEILÕES

A indústria nacional, por outro lado, reclama que o programa incentiva importações em detrimento dos fabricantes locais, que não conseguem isenção total sobre os equipamentos feitos no Brasil, já que pagam impostos sobre componentes nacionais e importados. Por isso, segundo fontes que acompanham as negociações, ficou acertado que o novo Repetro incluirá a extensão dos benefícios para os fabricantes nacionais.

Com a novidade, deve ser dado aos produtos nacionais tratamento mais similar aos equipamentos importados. Ou seja, os benefícios concedidos na importação

das máquinas voltadas para a produção de petróleo também devem ser oferecidos à indústria nacional.

Para o benefício ser estendido, é necessário alterar a lei em vigor. Por essa razão, deve ser publicada uma medida provisória, e não apenas um decreto prorrogando o Repetro, como está previsto na legislação atualmente.

— Se você não sai com o Repetro, esquece o leilão. O governo está precisando de arrecadação, mas a extensão do programa vai incentivar os leilões, e foi uma forma encontrada para amenizar o discurso da indústria de equipamentos — explicou um integrante do governo.

Sem esse programa, estima-se que os tributos representem entre 45% e 65% dos investimentos totais dos empreendimentos, segundo cálculos do Instituto Brasileiro de Petróleo, Gás e Biocombustíveis (IBP). Os projetos poderiam ficar mais caros, e os leilões, com lances mais baixos.

Além do Repetro, a indústria de máquinas reclama da possível mudança em contratos antigos de petróleo, para permitir a flexibilização das regras de conteúdo local em acordos firmados antes da aprovação das novas regras.

Em fevereiro, o governo cortou em cerca de 50% a exigência de conteúdo local dos maiores campos de petróleo a serem leiloados a partir deste ano. A indústria de base já ameaçou recorrer à Justiça, caso a Agência Nacional do Petróleo (ANP) autorize as alterações nos contratos antigos. A possibilidade de opção para as petroleiras será discutida em consulta pública.

O governo prevê arrecadar ao menos R\$ 9 bilhões neste ano com os leilões para exploração de petróleo apenas em outorgas, no momento da assinatura dos contratos. Estão previstas a 25 e a 35 rodadas de leilão de áreas do pré-sal, em 27 de outubro; e a 145 rodadas de licitações de blocos para exploração e produção de petróleo e gás natural, em 27 de setembro.

**VEÍCULO:** O Globo

**Seção:** Economia

**Autor:** Ramona Ordonez, Bruno Rosa e André de Souza

**Título:** Juiz federal de Macaé suspende alta de PIS/Cofins

Decisão, válida em todo o país, cancela reajuste nas alíquotas de combustíveis

A Justiça Federal em Macaé, no norte do Estado do Rio, suspendeu o aumento das alíquotas de PIS/Cofins sobre a gasolina, o diesel e o etanol em todo o país. A decisão, de 31 de julho, foi disponibilizada ontem à Advocacia-Geral da União

(AGU) e suspende os efeitos do decreto 9.101/2007, que aumentou, em média, em R\$ 0,41 o preço do litro da gasolina.

A decisão é da Vara Federal Única de Macaé, concedida pelo juiz federal substituto Ubiratan Cruz Rodrigues atendendo a uma ação pública popular movida pelo professor universitário Décio Machado, que mora em Casimiro de Abreu.

Em sua decisão, o juiz afirma que o decreto que aumentou as alíquotas "atenta contra o princípio da legalidade tributária e da anterioridade nonagesimal. Com efeito, a Constituição Federal traz inúmeras restrições ao poder de tributar, sendo certo que qualquer ato do poder público que diga respeito a matéria tributária deve respeitar os ditames constitucionais". Em outro trecho da decisão, o juiz afirma que o decreto é "inconstitucional e merece ser suspenso em liminar"!

O aumento das alíquotas de PIS/Cofins teve como objetivo aumentar a arrecadação da União, para tentar reequilibrar as contas públicas.

A medida enfrentou sua primeira contestação em 25 de julho, quando o Juiz Renato Borelli, da 20ª Vara Federal de Brasília, suspendeu o decreto. Mas, no dia seguinte, o presidente do Tribunal Regional Federal da 1ª Região, desembargador Hilton Queiroz, suspendeu a decisão. Na Paraíba, o aumento dos tributos está suspenso desde terça-feira, após decisão da Justiça Federal do estado. Esse parecer, porém, só vale para aquele estado.

#### STF QUER EXPLICAÇÕES EM 5 DIAS

A ministra Rosa Weber, do Supremo Tribunal Federal (STF), deu prazo de cinco dias para que a Presidência da República preste informações sobre o decreto que aumentou o preço dos combustíveis. Ela é relatora da ação apresentada pelo PT questionando a elevação do tributo. A lei permite que o relator de uma ação direta de inconstitucionalidade (Adin) peça com urgência informações às autoridades envolvidas na questão. A prática é adotada com frequência pelos ministros do STF.

"Requisitem-se, com urgência, informações à Presidência da República, a serem prestadas no prazo de cinco dias. Após, dê-se vista ao Advogado-Geral da União e ao Procurador Geral da República, sucessivamente, no prazo de três dias" escreveu Rosa Weber.

Na ação, o PT argumenta que a elevação da alíquota do PIS/ Cofins sobre os combustíveis só poderia ser feita mediante uma lei, não por meio de um decreto. Enquanto uma lei precisa da aprovação do Congresso, o decreto pode

ser editado pelo presidente sem passar por Câmara e Senado. O PT também destacou que a mudança no tributo só poderia entrar em vigor após 90 dias.

O aumento dos tributos foi repassado no dia seguinte aos consumidores. Na semana passada, a primeira após o reajuste, o litro da gasolina teve um aumento médio de 8,22%, passando de R\$ 3,464 para R\$ 3,749.

**VEÍCULO:** O Globo

**Seção:** Economia

**Autor:** Danielle Nogueira

**Título:** Vale estuda fechar parceria com CSN

Empresa avalia compra de fatia ou 'joint-venture' com Congonhas Minérios

Pouco mais de dois meses após a troca de comando na Vale, começa a ser avaliada a ideia de a companhia fazer uma parceria com o braço de mineração da CSN, segundo fontes do setor. No foco, estaria a compra de uma fatia ou uma joint-venture com a Congonhas Minérios, subsidiária da siderúrgica que reúne a mina de Casa de Pedra, além de outras duas minas menores (Engenho e Pires), em Minas Gerais, e ativos de logística. Com dívida líquida de R\$ 25,8 bilhões, a siderúrgica vem tentando se desfazer de ativos para levantar recursos. A Vale, por sua vez, teria ganhos de sinergia com a operação, já que a ferrovia e o porto usados para escoar o minério da CSN também são utilizados pela mineradora.

A CSN começou a negociar seu braço de mineração com chineses no ano passado, mas as conversas ainda não vingaram. A empresa de Benjamin Steinbruch colocou alguns ativos não estratégicos à venda, mas só conseguiu se desfazer da fabricante de latas de aço Metalic, vendida por US\$ 98 milhões à polonesa Can-Pack, em 2016. Além de endividada, a companhia vive um impasse: até agora não publicou o balanço financeiro de 2016, por questionamentos dos auditores externos. O problema apontado pelos auditores está justamente na operação que reuniu os ativos de mineração e logística para formar a Congonhas Minérios.

A empresa foi criada no fim de 2015, a partir da integração de Casa de Pedra e das minas (Engenho e Pires) da Namisa, companhia da qual a CSN detinha 60%, e os parceiros asiáticos, 40%. A Congonhas Minérios detém, ainda, uma fatia na MRS — principal ferrovia de escoamento da produção mineral de Minas Gerais para o Rio — e o terminal portuário Tecar, em Itaguaí, que movimenta cargas a granel, como minério de ferro e carvão. É por lá que é exportado o minério de ferro que a siderúrgica de Volta Redonda não consome. Na época de sua criação, a empresa foi avaliada em US\$ 16 bilhões. Na reorganização societária

que resultou na criação da empresa, a CSN ficou com 87,52% da subsidiária, e os asiáticos, com os 12,48% restantes.

— As minas de Vale e CSN são próximas, as duas usam a MRS para escoar minério até o Rio e têm terminais portuários em Itaguaí, de onde exportam o produto. Uma parceria faria todo sentido — diz um executivo do setor.

#### DISPUTA POR CASA DE PEDRA

Juntas, Vale e CSN tem 81% da MRS, considerando a fatia direta das empresas, a participação da Congonhas Minérios e da MBR, subsidiária da Vale. A mineradora vendeu 36,4% desta última para um fundo do Bradesco BBI em 2015, mas manteve 98% do seu capital votante. No segundo trimestre de 2017, a MRS teve lucro líquido de R\$ 144,5 milhões, salto de 68,8% em relação a igual período do ano passado.

Casa de Pedra é um dos ativos mais valiosos da CSN, devido à qualidade do minério. Ao lado das outras duas minas (Engenho e Pires), as reservas são estimadas em 3 bilhões de toneladas. Casa de Pedra foi alvo de longo litígio envolvendo Vale e CSN. Em 2001, quando ocorreu o descruzamento de ações das empresas, foi acordado que a Vale teria direito de preferência sobre o minério excedente da mina, ou seja, a mineradora poderia comprar todo o minério que não fosse usado para alimentar os altos-fornos de Volta Redonda.

As duas empresas se enfrentaram na Justiça, questionando termos do acordo. Em 2010, encerraram a disputa. Hoje, a CSN pode vender o excedente de seu minério a quem quiser. Na gestão de Roger Agnelli, que deixou a Vale em 2011, Casa de Pedra sempre foi cobiçada, mas Steinbruch não quis vendê-la. Agora, diante da dívida bilionária, o executivo considera se desfazer de parte da mina. A peça-chave na negociação é Juarez Saliba, ex-executivo de CSN e Vale, que voltou à mineradora como assessor da presidência na gestão de Fabio Schvartsman. Vale e CSN não comentaram o assunto.

**VEÍCULO:** O Estado de S. Paulo

**Seção:** Economia

**Autor:** Luciana Collet e Reuters

**Título:** SP espera arrecadar R\$ 1,9 bi com privatização da Cesp

Leilão em 26 de setembro vai oferecer as ações do governo do Estado, que somam 40,6% do capital social da companhia.

O governo de São Paulo espera arrecadar pelo menos R\$ 1,9 bilhão com a privatização da Companhia Energética de São Paulo (Cesp). De acordo com o

edital publicado, ontem, o governo prevê preço mínimo por ação de R\$ 16,80 para vender o controle da companhia. O leilão, marcado para o dia 26 de setembro, vai oferecer a investidores as ações preferenciais do governo paulista no bloco de controle da Cesp, que representam 40,6% do capital social total da companhia, que opera cerca de 1,65 gigawatt com as hidrelétricas Porto Primavera, Paraibuna e Jaguari, no Estado de São Paulo.

O certame deve envolver ainda a oferta de ações ordinárias que representam cerca de 5% do capital da Cesp aos empregados da companhia. O vencedor do leilão de privatização deverá se comprometer a comprar a totalidade das ações que eventualmente sobram após a oferta aos empregados. O governo paulista vinha há tempos ensaiando uma privatização da estatal e retomou os planos no ano passado, após uma melhoria do ânimo de investidores em relação a ativos no setor elétrico do Brasil, que ofereceu uma perspectiva de maior arrecadação na venda da companhia.

A Cesp está sendo oferecida ao mercado significativamente menor do que já foi. Atualmente a companhia tem apenas três usinas hidrelétricas, cujos contratos de concessão vencem entre 2020 e 2028. O governo paulista chegou a tentar com o governo federal a prorrogação do contrato de sua principal usina, Porto Primavera, que vence em 2028, com a intenção de obter um valor maior para a companhia, mas as contrapartidas exigidas levaram o Estado de São Paulo a optar por dar seguimento à privatização com os contratos atuais. Disputa. Por isso, na avaliação de analistas de mercado, o leilão não deve causar um interesse tão grande de potenciais investidores.

“Acreditamos que a Cesp perdeu muito de seu apelo quando descartou a opção de renovação da concessão para o processo de privatização”, disseram os analistas do Credit Suisse Vinicius Canheu e Arlindo Carvalho. Para eles, dado o perfil de fluxo de caixa curto, com concessões que terminam até 2028, o tamanho do negócio e as complexidades legais nas quais a companhia está envolvida, o leilão não deve ser tão competitivo. “Portanto, não espere um preço relevante ao preço mínimo”, acrescentaram.

“Não esperamos ver forte competição no leilão, o que pode impedir que o preço final seja significativamente maior (que o preço mínimo)”, disseram os analistas do BTG Pactual Antonio Junqueira e João Pimentel, que indicaram a China Three Gorges como o interessado mais provável, tendo em vista que já adquiriu outras duas usinas da Cesp – Jupiá e Ilha Solteira. Na contramão, os analistas do JPMorgan Henrique Peretti e Carolina Yamaguchi disseram que não considerariam uma surpresa se a proposta vencedora vier com um prêmio em relação ao valor mínimo.

“Acreditamos que esse nível de preço traga competição, especialmente de empresas estrangeiras e fundos de private equity.” O governo do Estado de São Paulo criou um site exclusivo para promover a venda Cesp: [www.vendacesp.com.br](http://www.vendacesp.com.br). A página concentra informações sobre a geradora e suas usinas, o setor elétrico e sobre o processo de privatização e documentos relacionados à operação, como o edital do leilão e a minuta de contrato de compra e venda das ações.

Os interessados deverão apresentar os documentos de pré-identificação, das garantias de participação e das propostas dos participantes no dia 18 de setembro.

**VEÍCULO:** O Estado de S. Paulo

**Seção:** Economia

**Autor:** Fábio Grellet

**Título:** Justiça em Macaé suspende alta de PIS/Cofins

O juiz federal Ubiratan Cruz Rodrigues, que atua na Vara Federal Única de Macaé, no norte fluminense, suspendeu o aumento de PIS/Cofins sobre combustíveis decretado pelo governo federal em 20 de julho. O Decreto 9.101/2017 aumentou as alíquotas sobre gasolina, diesel e etanol e deixou esses combustíveis cerca de R\$ 0,40 mais caros.

Publicada ontem, a decisão vale para todo o País e tem efeito imediato, mas é liminar e contra ela cabem recursos, que podem ser impetrados pela Advocacia-Geral da União (AGU). A decisão foi tomada durante o trâmite de ação popular proposta pelo advogado Décio Machado Borba Netto, que alega que o decreto desrespeitou princípios constitucionais, como o da legalidade tributária (que proíbe o aumento de tributo sem lei que autorize).

**VEÍCULO:** O Estado de S. Paulo

**Seção:** Economia

**Autor:** Aline Bronzati , Cynthia Decloedt e Fernanda Guimarães

**Título:** Notas

» Te disse.

A ata de reunião do Conselho de Administração da Petrobrás, de fevereiro de 2015, quando o presidente do colegiado ainda era Guido Mantega, tem uma frase que chama a atenção do mercado neste momento, mais de dois anos depois: “Corremos o risco de indicar diretores que possam ter problemas depois”. A reunião tratava, justamente, da aprovação de alguns nomes, entre os

quais, o de Aldemir Bendine, preso na semana passada, para a presidência executiva da estatal petroleira.

» **Profecia.**

Um dos conselheiros indicados por acionistas minoritários à época, Mauro Cunha, presidente da associação que representa minoritários, a Amec, levantou esse ponto ao ponderar que conselheiros indicados pelo acionista controlador, no caso o governo, aprovavam indicações sem, ao menos, uma análise prévia do currículo. Cunha pediu ainda renovação do Conselho da estatal, com a renúncia dos membros indicados pelo governo.

» **Uso político.**

Outro a votar contrário às indicações foi Sílvio Sinedino, que afirmou que a difícil situação da Petrobrás naquele momento se dava, principalmente, por conta de indicações políticas. O terceiro voto contrário às eleições foi de João Monforte. Cunha e Monforte eram indicados pelos minoritários e Sinedino representava os empregados.

**VEÍCULO:** Folha de S. Paulo

**Seção:** Mercado

**Autor:** Letícia Casado

**Título:** STF dá 5 dias para Temer explicar aumento de impostos em combustíveis

A ministra Rosa Weber, do STF (Supremo Tribunal Federal), abriu prazo de cinco dias para o presidente Michel Temer prestar esclarecimentos sobre o decreto do aumento dos combustíveis.

O pedido foi feito na ação que o PT levou ao tribunal questionando a constitucionalidade do aumento por decreto presidencial.

Para o partido, o reajuste deveria ser feito por lei publicada 90 dias antes de entrar em vigor.

Sem saída para gerar novas receitas, o governo aumentou os impostos cobrados sobre combustíveis e congelou mais R\$ 5,9 bilhões em despesas, aprofundando o arrocho na máquina pública. Em julho, decidiu por dobrar as alíquotas de PIS e Cofins da gasolina e elevou em 86% a do diesel.

"Requisitem-se, com urgência, informações à Presidência da República, a serem prestadas no prazo de cinco dias. Após, dê-se vista ao Advogado-Geral da União

e ao Procurador Geral da República , sucessivamente, no prazo de três dias", escreveu a ministra no despacho.

As informações serão usadas por Rosa Weber, relatora da ação, em seu voto sobre o caso.

**VEÍCULO:** Folha de S.Paulo

**Seção:** Mercado

**Autor:**

**Título:** Privatização da Cesp deve envolver quase R\$ 2 bi, com ação por R\$ 16,80

O edital de privatização da elétrica paulista Cesp prevê um preço de R\$ 16,80 por ação para a venda do bloco de controle da companhia pelo governo do Estado de São Paulo, o que pode movimentar cerca de R\$ 1,95 bilhão na licitação, prevista para acontecer em 26 de setembro na B3.

O conselho diretor do Programa Estadual de Desestatização do governo de São Paulo aprovou na quarta-feira (2) as condições para a licitação, conforme publicação no Diário Oficial do Estado nesta quinta (3), enquanto o edital para a concorrência foi publicado no site da Secretaria da Fazenda paulista.

O leilão oferecerá a investidores as ações preferenciais do governo paulista no bloco de controle da Cesp, que representam 40,6% do capital social total da companhia.

O certame deverá envolver ainda a oferta de ações ordinárias que representam cerca de 5% do capital da Cesp aos empregados da companhia.

O vencedor do leilão de privatização deverá se comprometer a comprar a totalidade das ações que eventualmente sobrem após a oferta aos empregados. A Cesp opera cerca de 1,65 gigawatt em hidrelétricas no Estado de São Paulo.

## PLANO ANTIGO

O governo paulista vinha há tempos ensaiando uma privatização da estatal, e retomou os planos no ano passado, após uma melhoria do ânimo de investidores em relação a ativos no setor elétrico do Brasil, que ofereceu uma perspectiva de melhor arrecadação na venda da companhia.

A Reuters antecipou em junho que o governo paulista previa realizar o leilão da Cesp em setembro, com informação de fontes.

Segundo o edital, o vencedor da licitação pela Cesp deverá pagar o valor ofertado à vista, no quinto dia útil após a Aneel (Agência Nacional de Energia Elétrica) aprovar a transferência do controle da empresa.

Os interessados deverão apresentar sua proposta pela elétrica na sede da B3 em 18 de setembro, enquanto a sessão pública do leilão acontecerá no dia 26. Cada participante da licitação poderá apresentar um lance, sendo que se houver diferença menor que 10% entre as propostas, haverá uma disputa em viva-voz, na qual os interessados poderão apresentar novas ofertas pela empresa até a definição de um vencedor.

Compartilhar

**VEÍCULO:** Correio Braziliense

**Seção:** Conjuntura

**Autor:** Marlla Sabino

**Título:** Imposto da gasolina cai de novo

A Justiça suspendeu, pela terceira vez, o aumento dos impostos sobre os combustíveis. Diferentemente de liminar concedida na Paraíba, que ficou restrita ao estado, decisão tomada ontem pelo juiz Ubiratan Cruz Rodrigues, da Justiça Federal em Macaé, interior do Rio de Janeiro, vale para todo o território nacional.

Baseada em uma ação popular movida por um professor e advogado de Barra de São João, em Casimiro de Abreu, a decisão do juiz suspende, imediatamente, o decreto assinado pelo presidente Michel Temer que elevou as alíquotas de PIS-Cofins em R\$ 0,41 na gasolina e em R\$ 0,22 no diesel. A Advocacia-Geral da União (AGU) informou que ainda não foi notificada oficialmente, mas que entrará com recurso.

O aumento dos impostos tem causado desgaste ao governo. Ontem, a ministra Rosa Weber, do Supremo Tribunal Federal (STF), deu prazo de cinco dias para a Presidência da República apresentar explicações sobre a majoração das alíquotas. A determinação foi feita no âmbito de uma ação ajuizada pelo Partido dos Trabalhadores.

Por meio de nota, a AGU afirmou que entregará as respostas dentro do prazo estabelecido. Depois disso, o Ministério Público Federal deve emitir parecer a ser apreciado pela ministra, que pode decidir se julgará o caso monocraticamente ou no colegiado.

Na ação enviada ao STF, o PT alegou que a majoração dos tributos “cria enorme insegurança social, jurídica e econômica” e encarecimento de bens, serviços e

produtos. “Apenas o governo ganha com a demora do STF. É necessário que haja apreciação o mais rápido possível”, apontou o advogado do Diretório Nacional do partido, Breno Berigson. O objetivo do governo é arrecadar R\$ 10,4 bilhões neste ano para evitar que o déficit público supere o teto previsto de R\$ 139 bilhões.

**VEÍCULO:** Correio Braziliense

**Seção:** Economia

**Autor:** Ana Viriato

**Título:** O combustível para aumentar os preços

O brasiliense não sentirá o peso da alta dos combustíveis apenas no momento de abastecer o carro. Tampouco somente os proprietários de veículos sofrerão com a canetada que elevou a alíquota de impostos federais sobre gasolina, diesel e etanol. Com o aumento do PIS/Cofins, o empresariado vai gastar mais para trazer produtos à capital. No fim das contas, o prejuízo será inserido nos itens que chegam ao consumidor, avaliam especialistas e representantes do setor. A estimativa é que o contribuinte perceba a diferença nas prateleiras entre 60 e 90 dias — e até a passagem de ônibus pode subir. Na segunda reportagem da série “Da bomba para o bolso”, o Correio mostra os efeitos da majoração no segmento de comércio e prestação de serviços.

A explicação para as brechas às altas nas 30 mil lojas e nos 10 mil restaurantes e bares do DF é simples. No Brasil, a maior parte dos produtos é transportada pelos cerca de 1,7 milhão de quilômetros de estradas que cortam o país. A partir de agora, os caminhões gastarão mais para rodar, e o prejuízo será repassado com o aumento do valor do frete. O comércio, por sua vez, não pode absorver totalmente a alteração no custo. Portanto, encarece os produtos.

“Não é uma simples elevação de 7% a 10%. É um efeito em cascata. Se o produto depende de quatro fretes para chegar ao destino final, sofre uma pequena alta em cada etapa. Não é algo imediato e facilmente visível, mas cumulativo”, explica o economista e professor da Universidade de Brasília (UnB) Nilton Marques. “O governo quer arrecadar e o empresário não pode aguentar o custo”, resume o especialista.

Presidente do Sindicato do Comércio Varejista do DF (Sindivarejista), Edson de Castro afirma que, por enquanto, não há como mensurar o efeito da elevação tributária no comércio, mas o aumento é certo. “Não há como manter os preços, porque se trata de uma elevação federal. Quase todos os produtos vendidos em Brasília vêm de outros estados”, pondera. A premissa é seguida pelo presidente da Federação de Bens, Serviços e Turismo do DF (Fecomércio), Aldemir Santana. “Todos sabemos que o DF se sedimenta no uso de

combustíveis. Ainda assim, os comerciantes que têm um grande estoque, por exemplo, conseguirão segurar as cifras por um tempo”.

Apesar do prejuízo, empresários consideram a impossibilidade de repassar, imediatamente, os efeitos da alta tarifária ao consumidor, sob o risco de perder clientes. Sócio da rede Marietta/Marvin, Rafael Costacurta, 37 anos, garante que, a princípio, tentará reverter a baixa nos cofres com movimentos nos bastidores dos negócios. “Teremos de negociar o preço com fornecedores, pesquisar insumos mais baratos, comprar produtos que possam ser armazenados em maior escala. Consideramos um aumento apenas a partir de outubro”, pontua.

Quem se locomove todos os dias para conquistar a clientela também sente o impacto. Proprietário de um negócio de lavagem de estofados, Igor Santos, 31 anos, roda entre 900 e mil quilômetros por mês, e o abastecimento consome 15% sobre o lucro. “Costumava gastar de R\$ 600 a R\$ 700. Agora, o custo crescerá bastante. E, infelizmente, assim como nós, o consumidor final será lesado. O comerciante vai à falência se absorver todo o prejuízo”, argumenta. Igor aponta, como ponto negativo, a uniformização dos preços. “O cartel está voltando. Aliás, ele nunca saiu. Estava apenas disfarçado. É preciso pedir sempre as notas fiscais para avaliar quanto é pago de imposto e quanto equivale ao lucro deles”, disse ao observar que, dos R\$ 50 gastos em gasolina, R\$ 20,72 equivaliam a tributos.

## **Cartel**

Outro segmento afetado pela elevação do valor do combustível é o de motoristas de transporte individual, como Uber e Cabify. Esses profissionais têm de repassar à plataforma 25% do valor das corridas. Ainda custeiam a gasolina e a manutenção do automóvel, sem poder aumentar a cobrança. Para incrementar o lucro do fim do mês, Fábio Silva, 36 anos, divide o trabalho entre os dois aplicativos. Além disso, as 12 horas diárias de dedicação ao trabalho foram revertidas em 16h. “Eu vivo apenas disso, e minha família depende dos valores conquistados com os aplicativos. Antes, gastava R\$ 700; agora, R\$ 868”, garante.

Já o setor de transporte público deve repassar a conta ao contribuinte. Levantamento da Associação Nacional de Transportes Urbanos, o aumento sobre o diesel elevou o preço do produto para as empresas em 10,6%, um impacto de 2,44% ao custeio, na média nacional. O último valor é o que deve ser repassado às tarifas. Cabe ao governo absorver o prejuízo ou repassá-lo à população. Em decorrência da crise financeira, a maioria dos especialistas aposta na segunda opção.

**Poder de compra**

*Após o aumento da alíquota de impostos federais sobre os combustíveis, o mercado financeiro elevou, por duas vezes seguidas, a previsão para a inflação de 2017. A projeção para o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) subiu de 3,33%, divulgado em 21 de julho, para 3,40%, conforme publicado na última segunda-feira. Na prática, a alta da inflação diminui o poder de compra do consumidor. Um novo boletim será disponibilizado no próximo dia 7.*

**Reação no meio político**

*O Correio percorreu 40 postos das asas Sul e Norte e viu que o preço da gasolina pouco varia. Em 32 estabelecimentos, o valor do litro é de R\$ 3,72 a R\$ 3,75 (em dinheiro) e entre R\$ 3,79 e R\$ 3,86 (no cartão).*

*O distrital Chico Vigilante (PT), relator da CPI dos Combustíveis, em 2003, deve acionar, hoje, o Conselho Administrativo de Defesa Econômica, o Ministério Público do DF e Territórios e o Procon. “Empresários aproveitaram o aumento abusivo dos combustíveis e realizaram o reajuste acima do que estava previsto, de forma alinhada”, disse. Autor da representação que ensejou, em 2009, a Operação Dubai, o senador Reguffe (sem partido) condenou o gradual retorno da prática. “É necessária uma nova investigação. Tantos preços iguais são, no mínimo, estranhos”.*

**VEÍCULO: Valor Econômico****Seção: Internacional****Autor: David McHugh****Título: É realista a proibição de carros novos a diesel e gasolina na Europa?**

Cada vez mais governos estão propondo o fim da venda de automóveis a gasolina e a diesel a partir de uma certa data: 2040, 2030 ou até 2025. Mas até que ponto esses prazos podem ser levados a sério?

A questão de como eliminar gradualmente os tradicionais motores poluentes tem ganhado destaque por escândalos e crises. Primeiro foi a admissão da Volkswagen de ter fraudado testes de emissões nos EUA. Mais recentemente, começou uma ação de cidades da Alemanha e outros países pelo fim de carros a diesel, para limpar o ar.

O desejo político de deixar os motores tradicionais esbarra, porém, numa série de obstáculos no mundo real. Um número maior de postos de recarga tem de ser instalado mundialmente, a um custo alto. E milhões de empregos dependem

hoje da produção dos motores a combustão, o que torna a decisão politicamente difícil.

"Acho que há uma maioria, principalmente nas cidades, que diz 'temos de mudar'", diz Dieter Janecek, membro do Partido Verde alemão e candidato à reeleição nas eleições parlamentares de 24 de setembro. Ele se refere ao apelo oficial de seu partido para que a venda de carros novos a gasolina e a diesel acabe em 2030.

Janecek, de 41 anos, acha que o apelo pelo abandono gradual dos motores tradicionais é incontornável. Ele diz que muitos se mostram "céticos em relação ao motor a combustão porque têm de conviver com as consequências e as emissões". Isso vale especialmente para os habitantes das cidades. É nas cidades que o problema da poluição é mais premente.

Muita coisa, porém, tem de ocorrer para que uma mudança grande como essa aconteça.

Não há postos de carga rápida suficientes para viabilizar viagens longas com carros exclusivamente elétricos. Janecek adora seu Renault Zoe elétrico, que tem autonomia para viagens curtas antes de voltar para casa para ser recarregado de um dia para o outro. Mas, para viagens mais longas, ele e a mulher usam um Yaris convencional, da Toyota, uma combinação comum entre os primeiros usuários de carros elétricos. Especialistas dizem que os elétricos poderão começar a superar os a gasolina e diesel em termos de custo e praticidade em meados da década de 2020, com a melhoria da autonomia das baterias e da infraestrutura.

Janecek admite que "sim, é muito ambicioso". Por outro lado, diz, há países como a Noruega que querem avançar mais rápido. "Estou certo de que chegaremos lá."

Há ainda o impacto da mudança sobre os fabricantes de motores a gasolina e a diesel.

Proibir motores a combustão a partir de 2030 afetará, direta ou indiretamente, mais de 600 mil empregos na Alemanha, ou 10% da população economicamente ativa do país, segundo estudo da Associação Alemã da Indústria Automotiva. Esse pode ser o motivo das metas distantes para pôr fim à venda de motores tradicionais.

A Noruega vem promovendo agressivamente os carros elétricos, mas, mesmo assim, a proposta de eliminar os motores a gasolina e diesel, com exceção dos híbridos, até 2025, é um objetivo, mas não há uma data fixa para a proibição de venda. A França e o Reino Unido pensam em 2040 - ano tão distante que os

políticos envolvidos não estará mais atuando e a tecnologia terá mudado de uma forma difícil de prever. O governo anterior da Holanda propôs o uso exclusivo de carros elétricos a partir de 2035, mas o novo governo terá de tomar a decisão definitiva. A Volvo disse em julho que todos os seus modelos terão motor elétrico a partir de 2019. No entanto, muitos desses carros serão híbridos, que também dispõem de um motor a combustão e são vistos como uma transição para veículos não poluentes.

Na Califórnia, a poderosa Air Resources Board, órgão público encarregado da qualidade do ar, está pressionando fabricantes a produzir mais veículos de emissão zero, sem prever uma proibição a partir de determinada data. A China está incentivando intensivamente a produção de carros elétricos.

A Noruega alcançou sua meta de 50 mil carros elétricos em 2015, três anos antes do prazo.

"É coisa fácil de falar, principalmente porque alguns desses políticos não estarão por aí em 2040", disse Brett Smith, diretor-assistente do grupo de produção industrial, engenharia e tecnologia do Centro de Pesquisa Automotiva de Ann Arbor, em Michigan (EUA). "A viabilidade disso é outra questão."

O que acontecerá com o preço dos carros a combustão usados com a aproximação do prazo? O que acontecerá com os postos de gasolina e seus proprietários? São "questões enormes nas quais os políticos não estão, na verdade, com vontade de pensar quando fixam essas datas", disse Smith. As datas são "mais parâmetros e, quando estivermos mais perto, vamos descobrir como chegar lá. Esse não é um enfoque absurdo".

Tão importantes quanto os prazos são os incentivos dados por governos ao setor e ao consumidor.

Na Noruega, os carros elétricos são isentos do imposto sobre o valor agregado, de 25%, e de outros tributos. Os impostos mais altos incidentes sobre carros mais poluentes neutralizarão a perda de receita. E, o que é igualmente importante, a maior parte da energia elétrica da Noruega provém de matriz hidrelétrica, e não da queima de combustíveis fósseis. Isso significa que o aumento da demanda por energia elétrica pelos veículos não implicará em mais emissões de centrais elétricas movidas a carvão ou gás natural.

O setor automotivo, por seu lado, está comprometido com os motores a diesel e tradicionais no futuro próximo, enquanto reforça os investimentos em novas tecnologias. A Daimler gastou € 3 bilhões (US\$ 3,5 bilhões) no desenvolvimento de um novo motor a diesel de emissões mais baixas, que já equipa parte de seus

sedãs Classe E. Ao mesmo tempo, investe € 10 bilhões em tecnologia para carros elétricos e autônomos.

Os governos fazem um favor ao setor com a fixação de prazos, diz Ferdinand Dudenhöffer, diretor do Centro de Pesquisa Automotiva da Universidade de Duisburg-Essen. "Dadas claras, como 2040, implicariam na formulação de um plano claro pelas montadoras sobre o que fazer no futuro."

Smith disse que o mercado também desempenhará um papel relevante: "Quando existir o modelo de negócios, as pessoas vão encontrar uma maneira de financiá-lo".

**VEÍCULO:** Valor Econômico

**Seção:** Opinião

**Autor:** Roberto Castello Branco

**Título:** Conteúdo local no petróleo e barreiras à competição

O Brasil, com um fluxo de comércio internacional de apenas 25% do PIB, é uma das economias mais fechadas a transações de bens e serviços com o resto do mundo.

A exposição limitada à competição global é fonte importante da baixa produtividade de nossa economia. Abandonamos os benefícios do comércio como canal de transmissão de inovações e a seleção darwiniana típica das economias abertas. Nestas as companhias mais produtivas aproveitam o acesso ao mercado externo para se expandir enquanto as menos eficientes tendem a desaparecer, viabilizando a realocação de recursos geradora de aumento da produtividade agregada e do crescimento econômico.

Ao lado dos efeitos negativos sobre a produtividade, as restrições impostas pelo governo à livre competição acabam produzindo oportunidades para corrupção. Entre as diversas barreiras ao comércio, destacam-se as cláusulas de conteúdo local presentes, por exemplo, nas operações do Finame do BNDES e no petróleo e gás.

A exigência de conteúdo local mínimo na exploração e desenvolvimento de projetos de petróleo e gás, existente desde 1999, sofreu drásticas mudanças a partir de 2005. Desde a 7ª Rodada (2005) de licitação de blocos de petróleo as barreiras foram significativamente levantadas e multiplicadas, com a extensão de conteúdo local mínimo para itens e subitens específicos dos projetos. As companhias de petróleo passaram a ter que atender a cerca de 70 compromissos com a agência reguladora, ANP.

Pior ainda, de acordo com relatório do TCU de 2015, tais exigências foram baseadas em sugestões dos próprios fornecedores, justamente os principais interessados em eliminar a competição, sistemática que levanta dúvidas sobre a lisura das autoridades da época.

Como esperado, a regulação foi bastante prejudicial para a economia brasileira, dadas as várias consequências negativas.

A rigidez regulatória aumentou o poder de monopólio de fornecedores, elevou riscos para investidores e restringiu ainda mais sua liberdade de escolher o que seria melhor do ponto de vista econômico para a execução de seus projetos, lhes causando alta de custos e perdas de eficiência.

A complexidade resultou em maiores custos de transação, atrasos e até cancelamento de projetos, elevadas multas para as petroleiras e grande número de pedidos de waivers para a ANP, conferindo-lhe enorme grau de discricionariedade. Como parte do processo de compliance com o cipoal de cláusulas de conteúdo nacional tornou-se obrigatória a introdução de certificadoras, intermediárias entre as petroleiras e a ANP, em mais um caso de má alocação de recursos.

A regulação diminuiu a produtividade na indústria de petróleo brasileira e produziu fornecedores locais ineficientes e fortemente dependentes de barreiras à competição. Outra implicação negativa foi a perda de receitas para o governo, dada a redução dos valores dos diversos tributos e da arrecadação com os leilões por sua menor atratividade.

Sob a bandeira do nacionalismo, a intervenção do Estado causou severos prejuízos para a economia brasileira e transferiu renda para um pequeno grupo de capitalistas inimigos do capitalismo, os grandes beneficiários das restrições ao funcionamento dos mercados.

É emblemático o preço ofertado pela indústria naval para a construção de uma plataforma para o campo de Libra, 40% superior ao do mercado internacional. A indústria naval brasileira, que se mostrou incapaz de competir em mercado livre de barreiras desde a falência do estaleiro de Mauá em 1860, recebeu subsídios de crédito de R\$ 17,5 bilhões em 2007-2016, pagos pela sociedade.

As regras para as novas rodadas de licitação de 2017 racionalizaram os requerimentos de conteúdo local, diminuindo os percentuais mínimos para as fases de exploração e desenvolvimento e removendo as exigências para itens e subitens.

Ao mesmo tempo, retirou o conteúdo local do critério de julgamento das propostas na licitação dos blocos. A existência desse último quesito incentivava

a superestimação dos compromissos assumidos pelas empresas para ganhar os leilões, o que também concorreu para multas, pedidos de waivers e atrasos de projetos.

A ANP coloca agora em discussão proposta que visa permitir a revisão de compromissos assumidos nos contratos referentes às rodadas de licitação anteriores, criando a opção de substituí-los pela regulação aprovada em 2017.

Trata-se de um sopro de ar puro no ambiente legal e regulatório substancialmente poluído a que está submetida nossa indústria de petróleo, onde se destaca o viés estatizante que sufoca o potencial de criação de valor de um recurso natural. A proposta da ANP deve ser apoiada, pois melhora a percepção de riscos dos investidores e libera investimentos que estavam represados pela rigidez e irrealismo regulatório. Desagrada as corporações empresariais, mas é boa para economia brasileira.

A regulação ainda padece da assimetria típica das políticas industriais brasileiras: a garantia de uma fatia de mercado para a indústria local não é acompanhada de contrapartidas de padrões mínimos de desempenho. Nesse sentido, seria oportuno o estabelecimento de tolerância máxima de, por exemplo, 10% para preços acima dos vigentes no mercado global.

Apesar dessa omissão, a iniciativa é um avanço, que terá de ser seguida por mudanças legais que declarem a maioria dos fornecedores locais da indústria do petróleo, com o "phase out" da política de conteúdo local, e o fim do esdrúxulo regime regulatório misto, que compreende a convivência dos regimes de concessão, partilha e cessão onerosa.

A boa herança geológica constitui-se em importante ativo. Entretanto, como sugerem os casos dos Estados Unidos, Austrália e Chile de um lado, e da Venezuela, Nigéria e República Democrática do Congo do outro, a qualidade do arcabouço legal e regulatório é fundamental para transformá-la em efetiva fonte de crescimento econômico no longo prazo. Que o Brasil se alinhe aos exemplos vencedores e abandone os perdedores.

*Roberto Castello Branco é pesquisador do Centro de Estudos FGV Crescimento & Desenvolvimento.*

**VEÍCULO: Valor Econômico****Seção: Empresas****Autor: Graziella Valenti e Stella Fontes****Título: Sócios estudam levar Braskem à Nyse, com sede nos Estados Unidos**

Os sócios controladores da Braskem, Odebrecht e Petrobras, trabalham numa grande operação de mercado para a petroquímica, com a transferência da sede da empresa para os Estados Unidos e a abertura de capital com oferta de ações na Bolsa de Nova York. O plano, conforme o **Valor** apurou, considera a pulverização do capital da companhia e a rescisão do acordo de acionistas.

A notícia foi antecipada ontem pelo **Valor PRO**, serviço de informações em tempo real do **Valor**.

Essa não é a única alternativa na mesa para a questão societária da Braskem, mas a que vem ganhando cada vez mais força. A estrutura agrada especialmente a Petrobras, que cedeu mandato ao banco Santander para a instituição aprofundar estudos nessa direção. O banco estava montando operação semelhante (mas com propósito totalmente diverso) para a JBS.

Na bolsa, a Braskem está avaliada em R\$ 28 bilhões. Odebrecht e Braskem controlam a empresa com fatias econômicas equivalentes, mas poderes diferentes. A Odebrecht tem 50,1% das ações ordinárias e a Petrobras, 47%. Ambas possuem também ações preferenciais (sem direito a voto) e a fatia no capital total de cada é, respectivamente, 38% e 36%. A gestão está nas mãos da Odebrecht, garantida pelo acordo de acionistas vigente.

Consultadas, nenhuma das três companhias comentou o assunto.

No mês passado, as sócias anunciaram que estão conversando sobre a revisão do acordo de controle. O contrato tem se mostrado um empecilho para a Petrobras vender sua fatia no negócio, como deseja, pois reduz a atratividade pelo poder limitado da estatal.

A relação entre eles, que nunca foi fácil, piorou muito com a Operação Lava-Jato. Mas, agora, as sócias têm uma meta comum, ainda que com finalidades diferentes: aumentar o valor da Braskem. É essa perspectiva que faz o modelo de migração de sede e oferta nos EUA cair no gosto de ambos, ainda que com entusiasmos diferentes.

A operação teria potencial, na visão dos donos, de trazer esse resultado, ao fazer o mercado ver mais valor no negócio propriamente, sem a pressão que a questão societária impõe atualmente.

A Braskem tem sido negociada em bolsa com múltiplo de Ebitda (que relaciona o valor em bolsa com o resultado antes de juros, impostos, depreciação e amortização) em torno de 5 vezes, abaixo do patamar de 7 vezes exibido por suas pares internacionais. Se a empresa fosse equiparada a suas concorrentes, a valorização potencial seria de no mínimo 40%.

O maior desafio desse modelo é encaixar uma solução para as ações listadas na B3. Há diversos caminhos possíveis, mas não prejudicar a avaliação do mercado é considerado crucial.

Sem adicionar nenhum prêmio de controle, a participação da Petrobras vale em bolsa R\$ 10 bilhões e a da Odebrecht, R\$ 11 bilhões - considerados baixos por ambas.

Com o preço considerado justo pelo papel, Petrobras e Odebrecht poderiam levar à frente seus respectivos planos: a estatal, de vender sua participação; e a Odebrecht, de renegociar as dívidas do grupo, cujas finanças foram duramente atingidas pela Lava-Jato.

A valorização da Braskem ampliaria a força do ativo como moeda para a Odebrecht. As ações da petroquímica (incluindo dividendos) estão em garantia para empréstimos, numa linha de R\$ 4 bilhões com bancos nacionais. Mas o plano do grupo é que a companhia alavanque captações maiores.

O grupo tem repetido que não pretende se desfazer da Braskem. Mas, esse modelo em debate permite à Odebrecht considerar a venda de uma parte de seus papéis.

A operação ainda está sendo formatada e debatida entre os sócios e, por isso, não foi levada ao conselho de administração da própria Braskem. Mas existe flexibilidade, a depender da aceitação, para uma oferta mista: além da venda secundária, de ações dos sócios, emissão primária para captação de recursos. Não está descartada a adoção de uma só classe de ações.

A colocação teria impacto potencialmente positivo sobre o valor da Braskem também com o aumento de liquidez. Só 25% do capital está em circulação na bolsa - todo o restante, com os donos.

A transferência da sede para os EUA faz sentido em diversas frentes, conforme o **Valor** apurou com variadas fontes. A medida permitiria a reforma da governança e afastaria o comando de onde ocorreram os problemas de corrupção: a Petrobras e a política local. A governança é tema essencial aos investidores, após a Lava-Jato levar a empresa a aceitar multa de quase US\$ 1 bilhão, fixada por Ministério Público Federal (MPF) e Departamento de Justiça americano (DoJ).

A petroquímica no México, inaugurada em 2016, elevou a exposição no exterior e equilibrou as receitas entre Brasil e outros países. Comercialmente, a medida também tem relevância estratégica.

A Braskem divulgou dados não auditados do primeiro trimestre, com lucro líquido de R\$ 1,9 bilhão e Ebitda de R\$ 3,6 bilhões. Nesse período, a unidade brasileira vendeu 844 mil toneladas de resinas no país e exportou 430 mil toneladas. Nas operações internacionais, vendeu 534 mil toneladas nos Estados Unidos e Europa e 264 mil toneladas no México.

Em junho, a companhia anunciou o plano de investir US\$ 675 milhões nos Estados Unidos, em uma unidade de polipropileno com capacidade de 450 mil toneladas e operação prevista para 2020.

Dentre as alternativas que estão sendo discutidas com a finalidade de destravar valor da Braskem está o uso do caixa em uma aquisição relevante, disseram fontes a par do assunto - o que torna uma oferta primária ainda mais interessante.

A Braskem tinha em caixa US\$ 2,2 bilhões, em março. A dívida líquida ajustada, com a multa do acordo de leniência, estava em US\$ 6 bilhões ou 1,82 vez o Ebitda.

A questão societária envolve também o futuro operacional da Braskem. Faz parte do conjunto de temas relacionado um novo contrato de fornecimento de nafta com a Petrobras. Na discussão societária, a força da estatal está na dependência da empresa matéria-prima enquanto que a Odebrecht usa sua força política, aceitando ou não modelos que agradam à Petrobras já que sua posição no acordo é mais confortável.

**VEÍCULO:** Valor Econômico

**Seção:** Empresas

**Autor:**

**Título:** Destaques

### **Leilão de usinas da Cemig**

A Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) colocou na pauta de terça-feira a definição das regras do leilão das hidrelétricas São Simão, Jaguará, Miranda e Volta Grande, que eram da Cemig. A análise de edital chegou a entrar na pauta da última reunião da diretoria, mas saiu para cumprir determinação do Tribunal de Contas da União (TCU). A corte exigiu o recálculo da taxa de retorno dos empreendimentos, definida pelo custo ponderado de capital - Wacc, na sigla em

inglês. O governo havia planejado o Wacc de 8,08% ao ano para as hidrelétricas. A expectativa do setor é que a cobrança da bonificação de outorga no leilão seja elevada para reduzir a margem de remuneração. Se fosse mantida a previsão inicial, os vencedores do certame desembolsariam R\$ 11,055 bilhões à vista pelas quatro usinas.

**VEÍCULO: Valor Econômico**

**Seção: Empresas**

**Autor: Camila Maia**

**Título: Preço de venda da Cesp divide mercado**

O preço mínimo colocado pelo governo de São Paulo na privatização da Cesp, de R\$ 16,80 por ação, dividiu o mercado quanto à sua potencial atratividade. O sucesso do leilão, marcado para 26 de setembro, vai depender de questões que podem aumentar o valor da companhia, como ganhos de eficiência, sinergias e expectativa de extensão das concessões de geração de energia.

Pelo edital, o Estado terá o potencial de arrecadar no mínimo R\$ 2,2 bilhões. No total, o preço mínimo avalia a empresa em cerca de R\$ 5,4 bilhões. As ações fecharam o pregão de ontem com ganho de 1,93%, a R\$ 16,41.

Um lado considerado positivo do edital é o fato de que o valor incontroverso das indenizações pleiteadas pela Cesp ao governo federal pela devolução das hidrelétricas de Três Irmãos, Jupia e Ilha Solteira, de R\$ 3 bilhões, ficará com o novo controlador - e já está, portanto, embutido no preço, representando uma grande parcela.

O valor controverso da indenização pleiteada soma R\$ 5,6 bilhões. Caso a empresa vença na Justiça ou entre em um acordo com a União pela fatia controversa, o montante será pago aos atuais sócios, inclusive os minoritários. No entanto, a Cesp - com seu novo dono - é que continuará liderando essas conversas.

Em um primeiro momento, pode parecer que o novo controlador da elétrica não terá, portanto, incentivos para brigar com o governo federal por uma indenização mais elevada. O cenário muda quando se considera que o novo controlador poderá utilizar essa parcela controversa para barganhar com a União a extensão das concessões.

Isso pode ser útil para o leilão atrair investidores, especialmente quando se leva em conta que a concessão do principal ativo da companhia, a hidrelétrica de Porto Primavera (de 1.540 MW de potência), expira em julho de 2028.

Além de Porto Primavera, a Cesp tem ainda as concessões de Paraibuna, de 87 MW e com vencimento em março de 2021, e Jaguari, que tem 27,6 MW e expira em maio de 2020. Esta última deve voltar ao governo de São Paulo depois do fim da concessão. O edital aponta que, "tendo em vista a relevância hídrica" do reservatório da usina, o governo paulista pretende pleitear uma autorização para explorar o ativo.

Até o momento, a China Three Gorges (CTG) é a preferida para levar a estatal paulista em um eventual leilão. A companhia já comprou as hidrelétricas de Jupiá e Ilha Solteira, além dos ativos que eram da Duke Energy no Brasil, todos antigamente pertencentes à Cesp. A gestora canadense Brookfield, que brigou com a CTG pelos ativos da Duke Energy, também é potencial candidata.

O Itaú BBA permanece cético sobre a atratividade da privatização da Cesp, devido ao preço mínimo colocado. Em relatório enviado a clientes ontem, o banco apontou que há vários elementos que podem elevar o valor da companhia, como uma redução de passivos provisionados, que somam R\$ 3 bilhões, e a extensão das suas concessões, além da melhora do balanço da companhia.

"Ainda assim, acreditamos que as partes possivelmente interessadas não vão incluir essas estimativas em seus lances, tornando o preço mínimo do leilão muito caro", escreveram os analistas Pedro Manfredini e Gustavo Miele.

O Credit Suisse também não vê o leilão atraindo grande competição, impedindo que o Estado de São Paulo levante um prêmio significativo. "Nós acreditamos que a Cesp perdeu a maior parte da sua atratividade quando descartou a possibilidade de renovar as concessões", escreveram os analistas Vinicius Canheu e Arlindo Carvalho, em relatório. Levando em conta o perfil apertado de geração de fluxo de caixa, o tamanho do negócio e as complexidades legais aos quais a companhia está envolvida, os analistas não acreditam que o leilão terá uma competição significativa.

Já o J.P. Morgan considera que o preço mínimo deve possibilitar competição, especialmente de grupos estrangeiros e fundos de private equity. "Não ficaríamos surpresos se o lance vencedor carregasse um prêmio em relação a esse preço", escreveram os analistas Fernando Abdalla, Henrique Peretti e Carolina Yamaguchi.

**VEÍCULO: Valor Econômico****Seção: Empresas****Autor: Chiara Quintão****Título: Produção de estruturas de aço caiu 44%, para 694 mil toneladas em 2016**

A produção brasileira de estruturas metálicas de aço foi de 694,39 mil toneladas em 2016, de acordo com levantamento da Associação Brasileira de Construção Metálica (ABCEM) e pelo Centro Brasileiro da Construção em Aço (CBCA). O volume representa queda de 43,7% ante o produzido em 2015 e corresponde a 43% da capacidade instalada de 1,62 milhão de toneladas.

Para este ano e 2018, a expectativa da ABCEM é que a produção continue da ordem de 700 mil toneladas. A retomada do crescimento da produção de estruturas metálicas é esperada para 2019, segundo o presidente da ABCEM, Marino Garofani.

Na comparação com dois anos antes, o volume de estruturas metálicas produzidas, em 2016, foi reduzido pela metade, de acordo com o presidente da ABCEM, devido à queda da demanda para obras de infraestrutura de aeroportos e portos e para indústrias siderúrgicas.

"Houve redução dos investimentos do país", diz o presidente da ABCEM. No ano passado, a capacidade produtiva teve queda de 23% ante a de 2015. Indústria e mineração responderam por 46% da destinação das estruturas de aço, infraestrutura ficou com a fatia de 32%, projetos comerciais, com 18%, e empreendimentos residenciais, com 4%.

O faturamento total estimado das 262 fabricantes de estruturas de aço que responderam à pesquisa é de R\$ 4,24 bilhões. Das entrevistadas, 52% disseram não esperar crescimento neste ano, e o baixo volume de obras é a principal razão. Mais da metade das fabricantes são de São Paulo e Minas Gerais. Os dados foram coletados entre 25 de abril e 6 de junho.

A ABCEM e o CBCA pesquisaram também o mercado de telhas de aço e "steel deck" (telhas usadas para forma de lajes), cujo faturamento das empresas entrevistadas somou R\$ 2,5 bilhões em 2016. A produção de telhas de aço foi de 439,2 mil toneladas, com alta de 17%. "As coberturas metálicas estão ganhando participação de mercado de concorrentes de fibrocimento, concreto e cerâmica", diz Sílvia Scalzo, da comissão executiva do CBCA.

Já o volume de "steel deck" teve queda de 35%, para 12,8 mil toneladas. A soma da produção dos dois segmentos - 452 mil toneladas - correspondeu à metade da capacidade instalada. A sondagem apontou que quase dois terços dos

fabricantes de telhas de aço e "steel deck" projetam elevar vendas, neste ano, com base nos resultados do primeiro trimestre.

Outro levantamento realizado pela ABCEM e pelo CBCA apontou que o faturamento dos fabricantes de perfis galvanizados para "light steel frame" (LSF) e drywall somou R\$ 238 milhões no ano passado. A produção de perfis para LSF chegou a 12,7 mil toneladas em 2016, o correspondente a 23% da capacidade instalada de 56,996 mil toneladas. A maior parte dos produtos do segmento foi direcionada para empreendimentos residenciais (44%) e comerciais (32%).

Já a produção de perfis para drywall foi de 43,7 mil toneladas no ano passado, o equivalente a 31% da capacidade instalada de 140 mil toneladas. Os perfis para drywall são destinados, principalmente, para projetos comerciais (48%) e residenciais (36%). "Os mercados que utilizam drywall estão em crise", diz a representante do CBCA.

**MME / ASCOM**