

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: Radar ligado	4
Título: Inquérito passa mais de 300 dias sem denúncia	7
Título: Freio à alta dos combustíveis	8

Folha de S. Paulo

Título: Produtores apontam biodiesel como solução	28
---	----

O Estado de S. Paulo

Título: Governo calcula gastos de R\$ 30 bi para segurar preço dos combustíveis	36
Título: Ainda não há regra para fiscalizar diesel	40

Correio Braziliense

Título: Governo vai mudar política de reajustes	50
---	----

Valor Econômico

Título: Com inscrição recorde, leilão da ANP pode gerar R\$ 3,2 bi	56
Título: Governo vê abastecimento normalizado e prioridade agora é fiscalizar preços	64
Título: Faltou um Pedro Parente para gerir a crise	71
Título: Destino da política de preços da Petrobras é incerto	75
Título: Greve muda foco das discussões do RenovaBio	80

Sumário

VEÍCULO: O Globo.....	4
Título: Radar ligado	4
Título: Custo do subsídio	4
Título: Mais competição no mercado de combustíveis	6
Título: Inquérito passa mais de 300 dias sem denúncia	7
Título: Freio à alta dos combustíveis.....	8
Título: Maioria dos postos do Rio não concede desconto de R\$ 0,46 no diesel.....	11
Título: Ações da Petrobras sobem mais de 8% e puxam a Bolsa	13
Título: Paralisação reduz expectativa sobre PIB	14
Título: Empresas ainda sofrem para voltar à rotina.....	15
Título: Enel compra Eletropaulo e vira a maior distribuidora do país	18
VEÍCULO: Folha de S. Paulo	19
Título: É ridículo	19
Título: Economistas e caminhoneiros	20
Título: Novos desafios	21
Título: Desalentados e a greve dos caminhoneiros de Temer	22
Título: Redução no preço do diesel tira R\$ 1 bi de obras em rodovias.....	23
Título: Governo vai usar todo o poder de polícia.....	25
Título: Petrobras sinaliza rever reajustes diários da gasolina; governo nega	26
Título: Fazenda deu parecer contra tabela do frete	27
Título: Produtores apontam biodiesel como solução	28
Título: Petrobras recupera parte das perdas e sobe 8,5% com anúncio de presidente	30
Título: Enel fica com Eletropaulo e vira líder em distribuição	30
VEÍCULO: O Estado de S. Paulo	32
Título: Governo teme protestos contra preço da gasolina	32
Título: Significativo	33
Título: Competência como problema	34

Autor: Jonathas Cotrim, Yuri Silva, Kleber Nunes E Filipe Strazzer	35
Título: Após greve, defesa do ICMS vira palanque nos Estados	35
Título: Governo calcula gastos de R\$ 30 bi para segurar preço dos combustíveis	36
Título: Petrobrás aceita negociar reajustes	38
Título: De subsídios a fundo para proteger o mercado	39
Título: Empresas multadas na greve têm 15 dias para pagar R\$ 67 mi	39
Título: Ainda não há regra para fiscalizar diesel	40
Título: Postos continuam sem diesel em SP	41
Título: Caminhoneiro hoje tem renda próxima de zero	42
Título: Projeto que alivia regra de pontos na CNH vai a Plenário	44
Título: Ex-territórios podem onerar União em R\$ 2 bi	44
Título: Mercado reduz projeção para PIB mais uma vez	46
Título: Enel compra Eletropaulo por R\$ 5,55 bi	47
VEÍCULO: Correio Braziliense	48
Título: Na boleia dos enganados	48
Título: Governo vai mudar política de reajustes	50
Título: Redução de preço não chega às bombas	52
Título: Bolsa sobe e se recupera	54
Título: Subsídios: quem recebe e quem paga	55
VEÍCULO: Valor Econômico	56
Título: Com inscrição recorde, leilão da ANP pode gerar R\$ 3,2 bi	56
Título: Para ex-diretor da ANP, greve pôs política de preços na pauta eleitoral	59
Título: Produção de petróleo tem alta de 1,5% em abril	60
Título: Ivan Monteiro assume com missão de vender ativos e reduzir endividamento	61
Título: Tabelamento do frete esbarra em ruralistas	63
Título: Governo vê abastecimento normalizado e prioridade agora é fiscalizar preços	64
Título: PL do transporte de carga pode anistiar empresas	66
Título: Falta de apoio adia votação sobre venda da Eletrobrás	67
Título: Regra de 2003 ainda infla aposentadoria de servidor	68
Título: Eleitores rejeitam privatizar Petrobras	69
Título: Faltou um Pedro Parente para gerir a crise	71
Título: UE prevê salvaguardas ao aço já para julho	73
Título: Destino da política de preços da Petrobras é incerto	75
Título: Destaques	76

Título: Enel paga R\$ 5,5 bi por controle da Eletropaulo	77
Título: Google e Repsol se unem para melhorar eficiência no refino.....	78
Título: Greve muda foco das discussões do RenovaBio.....	80
Título: Petrobras avança e leva Ibovespa a 78 mil pontos.....	82

VEÍCULO: O Globo

Seção: Colunas

Autor: Lydia Medeiros

Título: Radar ligado

Poder em jogo

Há pelo menos duas propostas na Comissão de Assuntos Econômicos do Senado que ganharam força com a crise dos combustíveis e que, se aprovadas, vão estreitar o controle parlamentar sobre as empresas estatais. O primeiro projeto cria um “Observatório das Estatais” na estrutura da Instituição Fiscal Independente, órgão do Senado que acompanha as contas federais. O segundo determina que as empresas informem anualmente ao Congresso as razões de sua existência, o interesse social e as políticas de médio e longo prazos. Na Comissão de Infraestrutura da Casa também foi debatida, semana passada, a intenção de olhar de perto os custos de produção da Petrobras — assunto do pedido de CPI defendida pela senadora Vanessa Gazziotin (PCdoB).

Tempo árido

São cada dia mais complexas as relações entre alguns personagens do centro do poder. Michel Temer e Rodrigo Maia, presidente da Câmara, já não se entendem como antes. Temer, Maia e Eunício Oliveira, presidente do Senado, também. Assim como Temer, Maia, Eunício, Eliseu Padilha, chefe da Casa Civil, e **Moreira Franco, ministro de Minas e Energia**. Conversas entre os cinco têm sido tão secas quanto o outono de Brasília.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor: Miriam Leitão

Título: Custo do subsídio

Na ponta do lápis, os subsídios aos combustíveis impostos pelo governo Dilma à Petrobras levaram a empresa a ter prejuízos de R\$ 89,5 bilhões, entre 2011 e 2014. É isso o que mostram os resultados da área de abastecimento da companhia em seus balanços anuais. Na média, a Petrobras queimou R\$ 22,3 bilhões por ano de seu caixa, quase o valor gasto pelo governo federal para manter o programa Bolsa Família. Esse é o tamanho da conta que recairá sobre o Tesouro, caso o governo Temer decida retomar a política de subsídios ao setor. Veja o gráfico.

Monopólio reforçado

A visão do ex-diretor-geral da ANP e especialista em energia David Zylbersztajn é que, ao ceder aos caminhoneiros, o governo Temer reforçou o monopólio da Petrobras no setor de combustíveis. Zylbersztajn conduziu o processo de abertura do setor de óleo e gás, no final dos anos 1990, mas diz que as refinarias continuaram nas mãos da Petrobras por decisão política e omissão do Cade. "O único monopólio que restou foi o do refino, que só ficou porque os governos fizeram uso político da empresa para dar subsídios. O que também espanta é a omissão do Cade, que depois de todo esse tempo nunca obrigou a empresa a vender refinarias. O órgão se preocupa com a concentração do frango, da mortadela, do chocolate, mas ignora o que acontece com os combustíveis", afirmou.

Fiscais do Temer

A ideia de fiscalizar 40 mil postos de combustíveis para garantir a redução do diesel é inviável, segundo Zylbersztajn. Para ele, o governo Temer tenta recriar "os fiscais do Sarney", "que durante a implantação do plano Cruzado, nos anos 1980, pediu apoio à população para combater a alta dos preços. "É impraticável, não tem como fiscalizar esses preços. Além do mais, os postos têm margens diferentes e isso vai penalizar aqueles que tinham margens mais apertadas e já estavam com o diesel mais barato", disse.

gangorra. A produção industrial de abril será divulgada hoje e a previsão do Bradesco é de alta modesta, de 0,3%, após a queda de 0,1% em março.

desconfiança. A previsão para o crescimento do PIB no ano caiu para 2,18% no relatório Focus; em março, a mediana estava em 2,9%.

alvaro.gribel@oglobo.com.br e marcelo.loureiro@oglobo.com.br

A colunista está de férias

VEÍCULO: O Globo**Seção: Editorial****Autor:****Título: Mais competição no mercado de combustíveis**

A saída de Pedro Parente da Petrobras, em que esteve à frente de mudanças que levaram a estatal para a racionalidade, como uma política de preços reais dos combustíveis, derrubou o valor de mercado da empresa em vários bilhões. Com títulos em bolsa dentro e fora do país, muito natural que a Petrobras sofresse uma fuga de investidores, em função do longo passado de intervenções de cunho populista na empresa, feitas pelo seu maior acionista, a União.

Ações desvalorizadas são um alarme que chama a atenção dos administradores da companhia para as dificuldades que terão quando precisarem capitalizar a empresa no mercado e mesmo na obtenção de crédito no sistema bancário. O risco financeiro da Petrobras voltou a crescer. Mas depende do governo reverter ou não a má impressão que ficou do entendimento a que chegou com os caminhoneiros, fazendo concessões cujo resultado é sobrecarregar o contribuinte, por praticar congelamento e controle de preço, instrumentos que já se deveria saber que não funcionam.

E ainda foi além, ao intervir no mercado de fretes, com a criação de valores mínimos a serem recebidos pelo transportador, vítima de uma política desregrada de incentivo à compra de caminhões, entre 2009 e 2015, com Lula e Dilma. Caso clássico de aumento de oferta (de transporte de carga) que superou a procura e fez com que o preço (o frete) caísse.

Há incontáveis exemplos de como este tipo de tabelamento também não funciona. A União ressarcirá a empresa por aumentos de custo nos 60 dias de congelamento do preço do diesel, fixado com a redução de R\$ 0,46 por litro, devido ao abatimento de impostos federais. Posteriormente, a Petrobras ajustará o combustível na refinaria, a cada 30 dias.

Assim, elimina-se a imprevisibilidade para o caminhoneiro, a fim de que ele possa negociar o frete de forma a que não tenha prejuízo. Resulta de tudo isso a evidência da necessidade de o próprio mercado de combustíveis passar por uma reforma. Enquanto o MDB de Temer e legendas aliadas deixam transparecer que gostariam de usar a Petrobras como cabo eleitoral, técnicos estudam como evitar grandes oscilações nos combustíveis.

Há tecnologia disponível para isso, a partir do uso de imposto, como a Cide, para atenuar grandes altas e suavizar fortes baixas. Mas que tudo seja transparente e, se houver subsídio eventual, que esteja previsto no Orçamento.

O mais importante, porém, é aumentar a concorrência em um mercado em que há monopólio no fornecimento de combustíveis (Petrobras) e uma série de regras que facilitam a cartelização.

Na semana passada, o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), do Ministério da Justiça, apresentou propostas para dar flexibilidade a este mercado, tornando-o competitivo.

Por exemplo, permitir que produtores de álcool possam vender diretamente para os postos, sem interveniência da Petrobras; suspender a proibição de que distribuidoras importem combustíveis; deixar que o varejo se verticalize e postos possam ser de refinarias e distribuidoras; permitir o autosserviço. Há também sugestões no campo tributário.

O caminho, portanto, é o da abertura e não do tabelamento, do controle.

VEÍCULO: O Globo

Seção: O País

Autor:

Título: Inquérito passa mais de 300 dias sem denúncia

Caso trata de suposta propina da Odebrecht e investiga ministros

Desde que é aberto no Supremo Tribunal Federal (STF), um processo penal é feito de idas e vindas. Normalmente, o inquérito é instaurado a pedido da Procuradoria-Geral da República (PGR), que também indica as diligências a serem cumpridas — ou seja, as testemunhas que serão ouvidas e provas que serão produzidas.

Se o STF autorizar, o que é de praxe, o processo vai para a Polícia Federal (PF), que executa essas diligências. A ordem das investigações, aparentemente simples, pode ficar emperrada se um dos vértices do triângulo demora para fazer sua parte. Há inquéritos da Lava-Jato em que os investigadores retêm os autos por mais de um ano.

Um dos casos mais críticos é o inquérito que apura o suposto pagamento de propina da Odebrecht para, em troca, receber tratamento privilegiado da Secretaria de Aviação Civil. O caso foi aberto em março de 2017 para investigar os ministros Eliseu Padilha (Casa Civil) e **Moreira Franco** (então da Secretaria-Geral). Em março deste ano, o presidente Michel Temer foi incluído no inquérito, a pedido da procuradora-geral da República, Raquel Dodge.

Desde que foi aberto no STF, o inquérito passou 283 dias na Polícia Federal e 44 dias na PGR. No gabinete do relator, ministro Edson Fachin, foram 70 dias. A PGR ainda não apresentou denúncia contra os investigados. Segundo a assessoria de imprensa do órgão, desde que foi criado, o inquérito voltou para a PGR cinco vezes.

Em todas as vezes, o caso teria sido devolvido ao STF em poucos dias. A PF não quis se pronunciar sobre o caso. A investigação foi aberta a partir do depoimento de seis delatores da Odebrecht.

“Os colaboradores apontaram, em declarações e provas documentais, que integrantes do grupo político liderado pelo presidente Temer e pelos ministros Padilha e Moreira Franco teriam, em 2014, recebido recursos ilícitos da Odebrecht em contrapartida ao atendimento de interesse deste grupo pela Secretaria de Aviação Civil”, escreveu Dodge no pedido que fez ao STF para Temer ser incluído nas apurações.

(Carolina Brígido)

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor: GeraldaDoca, Bárbara Nascimento, Manoel Ventura e Martha Beck

Título: Freio à alta dos combustíveis

Governo estuda usar leilão do pré-sal para evitar reajustes frequentes, mas Fazenda resiste

-Brasília- Enquanto se recupera do trauma provocado pela greve dos caminhoneiros, que parou o país por dez dias e provocou uma crise de desabastecimento, o governo estuda um mecanismo para reduzir a volatilidade nos preços dos combustíveis, especialmente da gasolina. Assim, uma parte do governo trabalha para acelerar a revisão do contrato da cessão onerosa (acordo pelo qual a União deu à Petrobras o direito de explorar cinco bilhões de barris na camada pré-sal) e, com isso, viabilizar o leilão do petróleo excedente nesses campos. O dinheiro obtido com essa operação — estimado em R\$ 80 bilhões — poderia ajudar a criar um "colchão" para absorver as variações provocadas pela cotação do petróleo no mercado internacional e pelo dólar. A solução, no entanto, está longe de ser um consenso e enfrenta forte resistência da equipe econômica.

Segundo interlocutores do governo, a ideia tem a simpatia do **Ministério de Minas e Energia**, mas a Fazenda é contra. Os técnicos comandados pelo ministro Eduardo Guardia afirmam que essa saída seria um equívoco, pois o

governo estaria usando uma receita extraordinária (que ainda não foi precisamente calculada) para bancar uma despesa constante. Além disso, a área econômica já conta com os recursos da cessão onerosa para cumprir a regra de ouro (norma pela qual o governo não pode se endividar para honrar despesas correntes) em 2019.

A avaliação da área técnica da Fazenda e da própria Petrobras é que a melhor solução seria mudar a periodicidade dos reajustes da gasolina. Interlocutores da estatal explicam que já há um entendimento de que o repasse diário de reajustes para os preços não funciona, pois gera uma volatilidade excessiva. Essa foi uma das razões pelas quais os caminhoneiros decidiram fazer a paralisação.

— A Petrobras já decidiu rever o prazo de reajuste para os preços do gás de cozinha (que passou a ser trimestral) e do diesel (que passou a ser mensal). Isso também poderia ser uma solução para a gasolina — disse um técnico que acompanha o assunto. Na sexta-feira, em meio a pressões, Pedro Parente pediu demissão da presidência da Petrobras e foi substituído por Ivan Monteiro. Ontem, o Conselho de Administração da Petrobras confirmou o nome de Monteiro como novo presidente efetivo da estatal — até então, ele estava como interino.

PROJETO BUSCA DESTRAVAR NEGOCIAÇÕES

Governo e estatal tentam encontrar uma forma de garantir que a empresa não saia perdendo nessa conta. A Petrobras quer garantias de que não vai ficar desconectada dos preços internacionais. Além disso, nos períodos em que o preço no mercado externo estiver menor que o praticado no Brasil, a empresa precisa ser protegida para não sofrer ação predatória de importadores. Outra solução em estudo é adotar sistema flexível de tributos, que podem oscilar de acordo com a variação do petróleo no mercado internacional.

Na negociação que envolveu um alongamento do prazo de reajuste para o óleo diesel, a saída encontrada pelo governo para evitar uma distorção concorrencial entre Petrobras e importadores foi instituir um Imposto de Importação (II) sobre o óleo trazido do exterior. O tributo será cobrado sempre que o preço do mercado internacional for menor do que o do mercado interno e poderia ser calibrado diariamente. No entanto, no caso da gasolina, há uma percepção de que essa seria uma saída de difícil operacionalização.

As negociações entre a União e a Petrobras em torno da cessão onerosa ganharam fôlego nesta semana depois da greve dos caminhoneiros. O governo está articulando com o deputado José Carlos Aleluia (DEM-BA) a aprovação de um projeto de autoria do parlamentar que pretende destravar as negociações

entre a União e a Petrobras. Pela proposta de Aleluia, a estatal (que sairá credora na revisão do contrato) pode receber a sua parte em óleo e vender até 70% da sua participação nos campos para atrair um parceiro para explorar, produzir e comercializar o produto. Pela legislação atual, isso não é possível. Ou seja, a empresa teria de fazer todo o investimento com recursos próprios, e não há caixa suficiente para isso.

A aprovação do projeto abre caminho para resolver o impasse, e a União ficaria liberada para fazer o leilão da parte que lhe cabe ainda neste ano. O governo aposta também no apoio do presidente da Câmara dos Deputados, Rodrigo Maia (DEM-RJ), para votar pedido de urgência e levar a proposta ao plenário da Casa ainda esta semana.

Ao ser indagado sobre se o excedente poderia formar um "colchão" para amortizar a variação dos preços da gasolina, Aleluia respondeu que caberá ao governo definir a destinação dos recursos. Ele afirmou que há boa vontade dos deputados no sentido de dar uma resposta rápida depois dos problemas causados pela greve: — Este projeto tem prioridade porque garante recursos para a União e para a Petrobras.

GOVERNO ADMITE REVER REAJUSTE DIÁRIO

O bate-cabeça em torno da política de preços da Petrobras ficou claro ontem. O Ministério de Minas e Energia chamou a Agência Nacional de Petróleo (ANP) para discutir o assunto. No mesmo horário, a Fazenda também mantinha uma reunião sobre política de combustíveis, focada na edição de um decreto que permitirá parte da redução no preço do diesel.

O ministro da Casa Civil, Eliseu Padilha, admitiu ontem que o governo pode rever a forma de repassar ao consumidor o preço de outros combustíveis, sobretudo da gasolina. Ele fez questão de ressaltar, no entanto, que o governo não vai mexer na política de preços da Petrobras: — A política de preços da Petrobras está preservada, não se mexe nisso. O grupo de trabalho do Ministério de Minas e Energia está estudando uma fórmula de como o problema (dos combustíveis) pode ser resolvido. Nós podemos achar uma solução para esse repasse (ao consumidor) — disse o ministro da Casa Civil.

No Planalto, há um esforço para que o presidente Michel Temer e seus ministros mais próximos se afastem da discussão sobre os reajustes da gasolina. O objetivo é evitar a ideia de que o presidente esteja atuando para interferir na política de preços da Petrobras — o que, após mensagens confusas do Planalto, Temer negou que estivesse fazendo.

— O Planalto não pode interferir nisso e levar essa discussão para o colo do presidente. O Moreira tem que achar uma solução e apresentar para o palácio — afirmou uma pessoa próxima a Temer.

O Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) e a Agência Nacional do Petróleo (ANP) devem publicar, nesta semana, portaria conjunta criando grupo de trabalho para discutir a implementação de medidas para melhorar o mercado de combustíveis. Os técnicos terão como referência um estudo recente do Cade, que apresenta um conjunto de nove propostas, entre as quais a instalação de postos de autosserviço — ou seja, sem frentistas —, o fim da proibição de importação de derivados de petróleo pelas distribuidoras, a permissão para que os produtores de álcool vendam diretamente aos revendedores e a presença de postos de gasolina em hipermercados e outros espaços urbanos, além de mudanças na forma de tributação.

Colaboraram Letícia Fernandes e Eliane Oliveira

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor: Gabriel Martins e Ana Carolina Santos

Título: Maioria dos postos do Rio não concede desconto de R\$ 0,46 no diesel

Pesquisa em 42 estabelecimentos mostrou que só sete ofereciam abatimento

Na semana passada, o ministro da Secretaria de Governo, Carlos Marun, afirmou que, a partir de ontem, todos os postos de combustíveis estariam vendendo o litro do óleo diesel com desconto de R\$ 0,46. Além do abatimento no preço, os estabelecimentos seriam obrigados a afixar uma placa com o valor do combustível em 21 de maio, para que fosse constatada a redução informada pelo governo. Entretanto, a maioria dos postos do município do Rio não estava seguindo as determinações ontem.

A equipe do GLOBO percorreu 42 postos na capital fluminense na última quinta-feira, 31 de maio, e ontem, para constatar a diferença no preço. Do total, apenas sete estabelecimentos colocaram em prática desconto a partir de R\$ 0,46, sendo cinco na Zona Sul, um em Vila Valqueire, na Zona Oeste, e um na Tijuca, na Zona Norte. Este, o posto Pombal, era o único que tinha a placa com o valor praticado em maio.

Sócio-proprietário do estabelecimento, José Luiz Afonso disse que, embora ainda esteja vendendo o estoque comprado em 31 de maio, já cumpriu as determinações: — Uma hora chega informação de que o desconto deveria incidir apenas sobre os estoques comprados a partir de 1º de junho. Outra hora

me falam que o desconto de R\$ 0,46 deve ser aplicado a partir desta segunda. Para evitar problema, coloquei o aviso com o preço do diesel em 21 de maio e concedi o desconto que o ministro disse que seria obrigatório.

Na Zona Norte, a média dos descontos concedidos pelos postos sobre o óleo diesel foi de R\$ 0,30. Entretanto, alguns postos estavam esperando o novo estoque do combustível para mexer nos preços ao consumidor. Este foi o caso do posto Bracarense, na Praça da Bandeira.

— Um novo carregamento de combustíveis vai chegar hoje (ontem) de tarde. Quando o estoque estiver abastecido com essa nova remessa, vou verificar o desconto que recebi da distribuidora para repassar aos clientes — comentou Manoel Mousinho, gerente do Bracarense.

Nos estabelecimentos da Zona Sul, alguns concederam desconto inferior a R\$ 0,46. Entretanto, outros deram um abatimento bem maior. No posto Big Rio, no Leblon, a diferença do preço do diesel entre a última quinta-feira e ontem foi de R\$ 0,50. Já em São Conrado, o posto Shell concedeu desconto de R\$ 0,76 — o maior observado por nossa equipe. Já os postos Gallena e Hilário de Gouveia seguiram a determinação e deram abatimento de R\$ 0,46. Entretanto, nenhum deles tinha a placa com o valor praticado em 21 de maio.

"PODER DE POLÍCIA"

Na Zona Oeste, a situação não foi muito diferente. Os postos, em média, aplicaram desconto de R\$ 0,25 no preço do óleo diesel. A exceção foi o posto Afonsos, em Vila Valqueire. O abatimento concedido sobre o diesel foi de R\$ 0,53.

O ministro do Gabinete Segurança Institucional (GSI), Sérgio Etchegoyen, afirmou que o abastecimento de todos os itens já foi normalizado no país e que, para garantir que a redução de R\$ 0,46 no preço do diesel seja efetiva, o governo está disposto a "usar seu poder de polícia": — A própria BR Distribuidora já se antecipou e fez o desconto de todo o seu estoque, independentemente de quanto ele tenha custado. O governo neste momento está se reajustando para a fiscalização disso, e todo o esforço, todo o poder de polícia que o governo tem será posto para garantir os R\$ 0,46, como está previsto. A fiscalização será feita com toda energia e todo o empenho que a situação exige.

(*) Estagiária, sob a supervisão de Lucila de Beaurepaire

VEÍCULO: O Globo**Seção: Economia****Autor: João Sorima Neto****Título: Ações da Petrobras sobem mais de 8% e puxam a Bolsa**

Estatual recupera R\$ 15,9 bi em valor de mercado. Dólar recua 0,63%

-São Paulo- As ações da Petrobras se recuperaram ontem após uma queda de quase 15% na última sexta-feira — motivada pela saída de Pedro Parente do comando da empresa — e ajudaram o Ibovespa, principal índice do mercado de ações brasileiro, a registrar seu quarto pregão consecutivo de alta. Os papéis preferenciais (PN, sem voto) da empresa subiram 8,47%, a R\$ 17,53, a terceira maior alta do dia, enquanto as ações ordinárias (ON, com voto) apresentaram valorização de 5,82%, a R\$ 20. O Ibovespa avançou 1,76%, aos 78.596 pontos. Já o dólar comercial recuou 0,63%, a R\$ 3,744.

A valorização das ações da Petrobras, no entanto, pode ser momentânea, segundo analistas, e há expectativa de instabilidade a curto prazo. O mercado, agora, vai acompanhar de perto como o novo presidente da companhia, Ivan Monteiro, conduzirá a política de preços.

— Acredito que o papel deverá oscilar no curto prazo, até que o mercado entenda como será a política de preços da companhia nessa nova etapa. Será preciso observar se haverá intervenção do governo na formação de preços — diz Luiz Roberto Monteiro, operador da corretora Renascença.

Os analistas da Rico Investimentos avaliaram, em relatório a clientes, que a nomeação de Monteiro foi positiva, mas dúvidas estruturais "sobre o grau de independência da empresa permanecem". Graças à alta de seus papéis, a Petrobras recuperou R\$ 15,9 bilhões em valor de mercado, que ficou em R\$ 246,9 bilhões, contra R\$ 231 bilhões na sexta-feira.

INTERVENÇÃO DO BC AJUDA CÂMBIO

O Ibovespa também foi beneficiado por um cenário externo de menor aversão ao risco, refletindo os números positivos de emprego nos EUA, divulgados na sexta-feira. Além disso, os papéis de bancos, que têm forte peso no índice, fecharam em alta. Itaú Unibanco avançou 2,16%, a R\$ 44,77, e Bradesco ganhou 1,03%, a R\$ 30,17.

O giro financeiro do Ibovespa foi de R\$ 16,5 bilhões, influenciado pela oferta de aquisição das ações da Eletropaulo, que movimentou R\$ 5,55 bilhões. Com relação ao dólar, segundo Reginaldo Galhardo, gerente de câmbio da corretora

Treviso, o mercado doméstico acompanhou o comportamento da divisa no exterior, onde a moeda americana perdeu força, graças a uma menor aversão ao risco. O índice Dollar Spot, da Bloomberg, que acompanha o comportamento da divisa frente a uma cesta de dez moedas, recuou 0,13%. Para Galhardo, a intervenção que o Banco Central vem fazendo diariamente no mercado de câmbio também ajudou.

— O dólar acompanhou o exterior, já que, no mercado doméstico, não há fato político que ajude a derrubar a cotação da moeda. As intervenções do BC é que vêm ajudando — explica Galhardo.

O BC interveio mais uma vez no mercado de câmbio e rolou todos os 8 mil contratos de swap cambial tradicional — operação equivalente à venda de dólar no mercado futuro —, com um giro financeiro de US\$ 440 milhões. Os contratos negociados vencem em 3 de setembro.

Segundo relatório da corretora de câmbio Correperti, a melhora do ambiente político tanto na Itália quanto na Espanha e a remarcação do encontro entre os presidentes de Estados Unidos e Coreia do Norte para 12 de junho contribuíram para a queda do dólar no exterior.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor:

Título: Paralisação reduz expectativa sobre PIB

Projeção de analistas para crescimento da economia caiu de 2,37% para 2,18%

-São Paulo- Economistas de instituições financeiras voltaram a reduzir com força suas expectativas para o crescimento da economia brasileira este ano, após dez dias de greve de caminhoneiros que parou o país, elevando também as projeções para a inflação.

A pesquisa Focus do Banco Central, com mais de cem bancos e consultorias, divulgada ontem, mostrou que a projeção para a expansão do Produto Interno Bruto (PIB) em 2018 caiu de 2,37% na semana anterior para 2,18% agora, na quinta redução seguida. Para o ano que vem, permanece a estimativa de crescimento de 3%.

A greve dos caminhoneiros terminou na semana passada após dez dias de bloqueios e manifestações por rodovias de todo o país, provocando desabastecimento generalizado e afetando diversos setores da economia. Voos foram cancelados, filas gigantescas se formaram em postos de gasolina, e

muitas empresas chegaram a interromper a produção. Somam-se a isso os números do primeiro trimestre da economia, que não foram os esperados, depois que o IBGE divulgou o resultado do PIB do início do ano. Houve alta de 0,4% frente ao quarto trimestre de 2017, mas o desempenho frente ao início do ano passado desacelerou. Passou de alta de 2,1% no fim de 2017 para 1,2% no primeiro trimestre de 2018. Boa parte do avanço veio do setor agropecuário, que não deve repetir os resultados nos próximos trimestres.

A paralisação provocou escassez de alimentos e outros insumos, e os preços subiram. Por isso, as previsões para o Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) subiram pela terceira semana seguida, chegando a 3,65%. No levantamento anterior, a projeção fora de 3,60%. Para 2019, subiu de 4% para 4,01%.

As estimativas para o dólar também subiram para R\$ 3,50, tanto para 2018 quanto para 2019, ante respectivamente R\$ 3,48 e R\$ 3,47 na semana anterior. Para a taxa básica de juros, mantiveram-se as expectativas de que a Selic termine o ano a 6,5%, indo a 8% no fim de 2019, mesmos cálculos do Top-5, grupo dos que mais acertam as previsões.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor: Glauce Cavalcanti, Roberta ScRiVANO e João Sorima Neto

Título: Empresas ainda sofrem para voltar à rotina

Paralisação dos caminhoneiros provoca falta de peças, jornadas mais longas e problemas no caixa

-Rio, São Paulo e Belo Horizonte- A retomada, após duas semanas de perdas em vendas e produção em consequência dos dez dias da greve dos caminhoneiros, começa com caixa reduzido, com falta de peças, engarrafamento de caminhões nas ruas para entregar os estoques, clientes pedindo mais prazo para pagamento e jornadas mais longas para recuperar o tempo e o dinheiro perdidos. Pequenos e médios empresários podem precisar recorrer a bancos para ter capital de giro, postergar pagamentos e até demitir. Em segmentos como varejo e serviços, as perdas são irrecuperáveis, dizem empresários.

— Deixamos de faturar R\$ 2 milhões (na greve), ou 1% do nosso faturamento anual. Entre janeiro e abril, crescemos 20% ao mês. No mês passado, só 5%. Paralisamos linhas de produção, atrasamos entregas. Vai custar caro normalizar a distribuição de produtos. E temos clientes pedindo prorrogação do prazo para fazer pagamentos, mas, quando não faturamos na saída das mercadorias,

criamos um buraco no nosso fluxo de caixa — afirma Tarcísio Bravo, diretor comercial da Limpanno, fabricante de produtos de limpeza.

No segmento de bares e restaurantes, o impacto, somente na cidade do Rio, já alcança R\$ 30 milhões. Os efeitos na cadeia do setor, explica Fernando Blower, presidente do SindRio, ainda vão crescer: — O movimento nesses 15 dias de greve caiu até 40%. As empresas do país e, principalmente, do Rio chegaram a esse momento já no limite da sustentabilidade financeira. E a retomada está acontecendo no início do mês, quando é feito o pagamento de pessoal. Como muita gente está sem caixa, pode ter de adiar pagamentos a fornecedores.

Ainda é cedo para avaliar como a greve vai afetar o emprego, avalia Blower: — O abastecimento é apenas um dos problemas. Temos ainda a questão da segurança e a crise fiscal do Rio. O prejuízo do mês não será revertido. Cada empresário terá de decidir como lidar com as perdas, e isso vai resultar em adiamento de investimentos e de contratações, em atraso em salários e até demissões.

O movimento na Espetto Carioca, rede de bares e restaurantes com 30 franquias, sendo 27 delas no Estado do Rio, caiu 30% nas duas últimas semanas. Nos pontos mais afetados pelos bloqueios dos caminhoneiros, como na Baixada Fluminense e na Zona Norte, o recuo alcançou 45%.

— Nosso faturamento caiu 17% na comparação com igual período do ano passado. No nosso caso, o problema foi mais a perda de clientes do que de insumos. Estamos mensurando o impacto para ajudar os franqueados. Diversas franquias ficaram com o fluxo de caixa abaixo do estimado. Ainda assim, não pensamos em reajuste de preços, o que poderia ter impacto ainda mais negativo nas vendas — afirma Bruno Gorodicht, diretor executivo da rede.

Na Sapore, que opera mais de mil restaurantes em empresas e indústria de todo o país, as perdas ultrapassam R\$ 11 milhões, sendo R\$ 8 milhões a menos pela paralisação das atividades de algumas fábricas e da redução no número de funcionários em unidades onde a empresa atua. O restante veio em consequência do aumento de despesas para manter o serviço.

— Não suspendemos qualquer operação. Mas estamos trabalhando em horário estendido desde o feriado, para normalizar o abastecimento das sete transportadoras que usamos no país, além dos restaurantes, o que deve levar ainda dez dias. Para nós, a crise não acabou. Estamos usando os grandes clientes como entreposto para levar insumos a outros menores. Há empresas que entraram em férias coletivas e só retomarão as atividades semana que vem — conta Paulo Pires, presidente da companhia.

AVES E OVOS AINDA EM FALTA

As montadoras de veículos, que pararam no quarto dia da greve dos caminhoneiros, estão retomando a produção gradualmente. De acordo com o Sindicato dos Metalúrgicos do ABC, a fábrica da Ford reativou a linha de produção na manhã de ontem. A Volkswagen, porém, teve de dispensar os funcionários do primeiro turno porque ainda não tinha peças. A unidade só começou a funcionar à tarde, no segundo turno.

— A maioria das empresas retomou a produção de maneira gradual nesta segunda-feira — disse Antonio Megale, presidente da Anfavea, que ainda não tem um balanço fechado sobre o impacto da greve.

Na indústria de frango e suínos, de acordo com a Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA), 163 unidades frigoríficas reiniciaram ontem as atividades, após a suspensão do abate e do processamento durante a greve.

A entidade estima em R\$ 3 bilhões os prejuízos acumulados no período. Nos próximos dias ainda faltarão aves, suínos e ovos nos supermercados e outros pontos de venda, até que a produção e a distribuição sejam restauradas, o que deve ocorrer dentro de 60 dias.

Em Minas Gerais, estado mais atingido pela greve, o impacto das duas semanas de paralisação dos caminhoneiros deve chegar a R\$ 11,9 bilhões na economia, segundo cálculos da federação das indústrias mineiras. Na primeira semana, a perda foi de R\$ 1,35 bilhão em faturamento. Já na segunda, foi de R\$ 1,12 bilhão.

— Infelizmente, várias empresas tiveram seu fluxo de caixa afetado, e isso está impactando a capacidade de honrar compromissos — disse o presidente da entidade, Flávio Roscoe.

No Rio, o governador Luiz Fernando Pezão recebeu dirigentes de setores produtivos do estado para tratar do pedido de prorrogação do prazo para o pagamento do ICMS. Integrantes do governo indicaram a possibilidade de adiar em cinco dias. Caso decida prorrogar o prazo para o recolhimento dos tributos, Pezão ficará com o calendário apertado para ter condições de pagar a folha de funcionários do estado.

Colaboraram Nelson Lima Neto e Fábio Corrêa (especial para O GLOBO)

VEÍCULO: O Globo**Seção: Economia****Autor: Roberta Scrivano****Título: Enel compra Eletropaulo e vira a maior distribuidora do país**

Por R\$ 5,55 bilhões, companhia italiana adquire 73,4% da empresa brasileira

-São Paulo- A Enel é a nova controladora da Eletropaulo. Após Oferta Pública de Ações (OPA) realizada ontem na B3, antiga Bovespa, a companhia italiana comprou 73,4% do capital da empresa (ou 122,7 milhões de ações) por R\$ 45,22 cada papel, o que representa um desembolso de R\$ 5,55 bilhões no negócio.

Com a compra, a Enel adiciona 7 milhões de clientes à sua atual base de 10 milhões e se consolida como a maior distribuidora de energia do Brasil, ultrapassando a CPFL, que distribui energia no interior de São Paulo e é controlada pelos chineses da State Grid.

Na avaliação de Pablo Spyer, diretor da corretora Mirae Asset, o resultado do leilão "foi um sucesso", mesmo sem ter atingido 100% das ações.

— O que faltou vender foram ações que estão em espólio, sob ação judicial ou qualquer coisa deste tipo. Todos os grandes acionistas venderam suas participações — avaliou Spyer. Desde o início deste ano, quando os americanos da AES reduziram sua participação na Eletropaulo, o BNDES passou a ser o principal acionista da distribuidora. Com uma fatia de 18,7%, o banco vai embolsar R\$ 1,5 bilhão com a venda de sua participação. A União, por sua vez, que detinha quase 8% do capital da companhia, receberá R\$ 603 milhões. A AES, que manteve 16,8% de participação na empresa, sairá com R\$ 1,27 bilhão.

OUTRA OFERTA FOI 12,6% MENOR

Na última quarta-feira, a Enel foi declarada vencedora de uma longa disputa travada com a Neoenergia, controlada pelos espanhóis da Iberdrola, para a compra da maior distribuidora de energia do Brasil. Em sua última oferta, feita também na quarta-feira, a Neoenergia se propôs a pagar R\$ 39,53 por ação da Eletropaulo, 12,6% menos que o valor oferecido pela rival. Na ocasião, pelas regras da CVM, a Enel foi declarada vencedora da disputa e apta a fazer a OPA.

— A Enel é um dos líderes mundiais em distribuição, com 65 milhões de clientes. Em infraestrutura, a escala é fator importante, o que nos possibilitou chegar a essa oferta — afirmou o presidente da Enel no Brasil, Carlo Zozzoli, em nota.

Além de comprar o controle da empresa, a Enel se comprometeu a realizar investimentos de R\$ 1,5 bilhão na rede da distribuidora paulista, a maior da América Latina.

Nivalde de Castro, professor da UFRJ especialista em energia elétrica, disse que deve haver uma melhoria na qualidade do serviço por causa dos investimentos. Por outro lado, afirmou, haverá aumento de tarifa: — A qualidade do serviço tende a melhorar porque toda a gestão passada da Eletropaulo, que era feita pela americana AES, era focada no desempenho financeiro e não operacional. Então, há um atraso de investimento muito grande.

A Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) aponta que a Eletropaulo está entre as piores colocadas no ranking nos indicadores de qualidade que medem o tempo que os clientes ficam sem serviço e também a quantidade de interrupções no fornecimento de luz.

— Isso tende a melhorar gradativamente. Mas a tarifa também subirá de forma gradativa — completou Castro.

O especialista disse ainda que a entrada forte de estrangeiros neste segmento é um movimento "irreversível" e se deve, sobretudo, ao acesso a capital mais barato por parte dos estrangeiros na comparação com brasileiros.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Opinião

Autor: Hélio Schwartsman

Título: É ridículo

São Paulo- Do meu carro eu já me livrei, mas conservamos um veículo na família, que minha mulher usa para trabalhar diariamente e que nos leva ao sítio aos fins de semana. É uma caminhonete a diesel. Confesso que experimentei um prazer meio perverso quando, na sexta-feira, paguei menos para encher o tanque, mas isso não me impede de constatar que é ridículo que minhas viagens ao sítio estejam sendo subsidiadas pelo governo.

Para dar mais concretude ao caso, é a família que ganha dois salários mínimos e compromete quase 50% de sua renda com o pagamento de tributos que está ajudando a financiar meu lazer. E essa conta agora deve ficar ainda mais salgada. Subsídios sempre introduzem distorções. Basta lembrar que um bom pedaço dos infortúnios dos caminhoneiros teve origem nos subsídios para a compra de veículos pesados oferecidos principalmente durante o governo Dilma. Só em 2015, foram R\$ 34 bilhões.

Tamanha facilidade para comprar um caminhão acabou criando a superoferta de serviços de transporte que agora joga no chão o preço do frete. Encontramos deturpações desse gênero onde quer que olhemos: Simples, Zona Franca de Manaus, sem mencionar outros desvirtuamentos como universidades públicas que não cobram mensalidades etc. Como mostrou reportagem da Folha publicada domingo, nos últimos 15 anos, o país gastou R\$ 4 trilhões (em torno de 60% do PIB) com subsídios. É bastante provável que alguns desses incentivos se justifiquem. O problema é que não sabemos disso, pois não há uma política consistente de avaliação dos programas.

Num país com uma estrutura tributária regressiva como o Brasil e no qual categorias mais organizadas não têm dificuldade de arrancar prebendas do governo, subsídios são no mais das vezes tirar dinheiro dos mais pobres para dar aos mais ricos. É o Robin Hood ao contrário que pega do caixa comum para encher o meu tanque de combustível.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Opinião

Autor: Bruno Boghossian

Título: Economistas e caminhoneiros

Brasília- A ressaca da paralisação dos caminhoneiros sugere que a eleição poderá ser resolvida em estradas cada vez mais distantes das plataformas elaboradas pelos economistas. O brasileiro quer subsídios para combustíveis, mas não quer pagar impostos que cobrirão essa conta. Pede um Estado eficiente, mas a maioria rejeita privatizações. A aparente incoerência do eleitorado e a incerteza da disputa ampliam as tentações pelo caminho.

A medida que a campanha avança, o receituário dos especialistas corre risco de valer menos do que os apelos que rendem voto fácil. Boa parte dos presidenciáveis escalou conselheiros dispostos a empunhar abandeira do ajuste das contas públicas — com corte de despesas, aumento de impostos ou venda de patrimônio. É difícil saber se os candidatos terão coragem de defender essa agenda até o fim. Jair Bolsonaro (PSL) colocou algumas travas nas propostas mais impopulares de seu economista, o ultraliberal Paulo Guedes.

O ex-capitão defende uma reforma da Previdência mais suave do que os planos de seu assessor e diz que a Petrobras só pode ser privatizada se o governo mantiver ações com poder especial. Ciro Gomes (PDT) também reduziu a velocidade dos conselheiros que propuseram a cobrança de CPMF sobre movimentações acima de R\$ 3.000 ou R\$ 4.000.

A maioria da população ficaria isenta, mas nunca é fácil vender a volta de um tributo. Ciro disse que a ideia existe, mas ainda está em discussão. Em março, o economista Persio Arida, assessor de Geraldo Alckmin (PSDB), afirmou que o tucano não vai amarelar: defenderá, sem medo, privatizações e a reforma da Previdência. "A aposta é que há um eleitorado maduro no Brasil", afirmou.

O apoio em massa ao movimento dos caminhoneiros e a impopularidade de medidas duras para controlar as contas põem essa maturidade aprova. Os economistas fizeram os cálculos, mas será preciso torcer as regras da matemática para se chegar ao resultado que o eleitor deseja.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Opinião

Autor: Alvaro Costa e Silva

Título: Novos desafios

Rio de Janeiro- Na semana passada Zinédine Zidane surpreendeu o mundo ao anunciar que não era mais técnico do Real Madrid. No dia seguinte, não se sabe se inspirado pelo craque francês, Pedro Parente deixou a presidência da Petrobras. A galera do Real, no embalo da recente conquista da Liga dos Campeões, aceitou na boa a decisão.

Lá os torcedores da Petrobras, de todas as cores e facções, aproveitaram a crise, detonada pela paralisação dos caminhoneiros, para arrumar mais briga e confusão. Em time que está perdendo, ninguém se entende. Comandar o clube milionário, em que uma derrota normal é encarada como vexame, não é para qualquer um — Vanderlei Luxemburgo que o diga.

Bom malandro sabe deixar saudade, e Zizou saiu por cima. Em 13 competições oficiais como treinador, o carrasco do Brasil na Copa de 1998 ganhou nove, entre as quais três Champions, dois Mundiais de Clubes e um Campeonato Espanhol. Uma taça a cada três meses, retrospecto que lhe abre as portas da seleção francesa no futuro ou, segundo se especula, um contrato de € 50 milhões por ano para atuar no Qatar até 2022, com status de técnico mais bem pago do planeta. Pendurar chuteiras é sempre complicado. Quando não é o dinheiro, é a cabeça que não sabe o momento de parar. O caso mais notável, ao qual João Saldanha sempre se referia em suas crônicas esportivas, é o de Rocky Marciano, um peso-pesado imbatível na história do boxe.

Seu cartel é impressionante: 43 nocautes em 49 vitórias. Aos 32 anos, o campeão garantiu que não pisaria mais num ringue, atendendo a apelos da família. Para

Saldanha, a história era outra: ele estava simplesmente cansado e, esperto, resolveu encerrar a carreira no auge. Certo ou errado em sua política de preços, Pedro Parente partiu para enfrentar novos desafios, como se diz nos emails de despedida do emprego. A razão também é simples: o governo Temer acabou.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Tendências / Debates

Autor: Ricardo Patah

Título: Desalentados e a greve dos caminhoneiros de Temer

Perspectiva de criar empregos ficou mais distante

Formado em administração e direito e presidente nacional da UGT (União Geral dos Trabalhadores)

Em meio às oceânicas crises que infernizam diariamente a vida nacional, surgiram personagens novos no nosso desastrado cotidiano, sem que o País se desse conta disso: são cerca de 5 milhões de desalentados. O nome é assustador e angustiante. Até recentemente, integravam o universo de 13 milhões de pessoas desempregadas. Agora, desistiram de tudo. E o que mais assusta é que a greve dos caminhoneiros do perigosamente perdido governo Temer aumente ainda mais esse exército de trabalhadores sem rumo. A economia regrediu com a paralisação, e a perspectiva de se aumentar os postos de trabalho ficou ainda mais distante.

Nosso país parece ter sido sequestrado por um grupo (governo federal, parte do Congresso, empresários, banqueiros etc.) e não consegue caminhar sem tumultos perigosos, como esse dos motoristas. Abem da verdade, as reivindicações do setor eram corretas. O governo Temer, que já tinha o problema na mão desde outubro passado, não deu a mínima importância. Deixou as coisas rolarem até a explosão do conflito que pôs em risco nossa frágil democracia, como se nossos graves problemas pudessem ser resolvidos com um golpe, lá tivemos essa experiência, e seus resultados nefastos são conhecidos de todos.

Para resolver os problemas dos caminhoneiros, o governo cortou verbas da saúde e da educação, tirando benefícios sociais de trabalhadores pobres e aposentados. Mas não mexeu, por exemplo, com as emendas parlamentares. Só nos primeiros quatro meses deste ano, já foram liberados quase R\$ 2 bilhões para deputados e senadores. Se o roteiro for seguido à risca, até o fim deste ano cada um vai receber R\$ 14,8 milhões. Serão R\$ 8,8 bilhões no total.

Quase o custo da greve dos caminhoneiros. Os desalentados foram manchete desta Folha no dia 18 de maio. O IBGE informa que o número de desalentados (ou desesperançados) é o maior já registrado. Cresceu de forma absurda desde 2014, transformando-se no mais novo drama dos trabalhadores desempregados. Já somos o país da informalidade, do "bico", do trabalho intermitente e por conta própria, da pejotização. Temos cerca de 34,3 milhões de pessoas nessas modalidades, contingente superior aos 33,3 milhões de ocupados em vagas formais (dados do IBGE).

Durante a reforma trabalhista, o governo propagandeou que seriam criados milhões de empregos, o que não aconteceu, como vimos acima. A UGT (União Geral dos Trabalhadores) realizou, no último 1º de maio, seminário sobre a Quarta Revolução Industrial. Participaram especialistas da USP (Universidade de São Paulo) e da Unesp (Universidade Estadual Paulista). A principal discussão girou em torno das mudanças em curso nas relações trabalhistas, motivadas especialmente pela flexibilização e pela era digital.

A automação vai mexer com 16 milhões de brasileiros até 2030, segundo especialistas do setor. Essas mudanças já vêm ocorrendo em muitos países há mais de 20 anos, mas o Brasil ainda não acordou para esse problema. Vivemos uma constante crise política, econômica, social e moral e não conseguimos reagir. Nosso país parece um gigante abatido.

Itaus Schwab, autor do livro "A Quarta Revolução Industrial", tem uma frase assustadora sobre essa imobilidade: "Neste novo mundo, não é o peixe grande que come o pequeno, mas é o peixe rápido que devora o lento". A grande chance de mudarmos tudo vem com as eleições de outubro. O voto de cada um de nós deve ajudar a fazer uma grande revolução, fortalecendo a nossa democracia. Ou fazemos isso ou corremos o risco de olharmos para os desalentados e dizer: nós seremos vocês amanhã!

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor: Joana Cunha

Título: Redução no preço do diesel tira R\$ 1 bi de obras em rodovias

Secretários estaduais reclamam de perdas com corte na Cide; qualidade de estradas, que já não é boa, pode piorar

São Paulo- As medidas adotadas pelo governo Michel Temer para reduzir o preço do litro do diesel em R\$ 0,46, a fim de atender à reivindicação dos caminhoneiros, ameaçam retirar mais de R\$ 1 bilhão em investimentos no setor

de transportes. Um corte de R\$ 368,9 milhões vai afetar 40 obras do programa de transporte terrestre do Ministério dos Transportes. Com a eliminação da tributação da Cide —uma contribuição sobre os combustíveis— no diesel, R\$ 722 milhões serão retirados de investimentos para conservação de rodovias estaduais, segundo cálculos de secretários de transportes dos estados.

Reunidos no Consetrans (Conselho Nacional de Secretários de Transportes), que abrange os secretários de transportes dos 26 estados e do Distrito Federal, eles não querem abrir mão do recurso. Procurados, o Ministério dos Transportes e a Casa Civil não se manifestaram. Ao tentar argumentar contra a queda da Cide no diesel, o grupo enviou um manifesto a parlamentares e ao Palácio do Planalto e elaborou um levantamento com o tamanho do rombo em cada estado, segundo Marcelo Duarte Monteiro, que é presidente do Consetrans e secretário de Infraestrutura e Logística de Mato Grosso.

Os cálculos apontam que, na partilha da arrecadação da Cide sobre os combustíveis, a União ficaria com R\$ 4,4 bilhões neste ano enquanto estados e municípios levariam R\$ 1,8 bilhão — R\$ 1,35 bilhão para os estados e R\$ 450 milhões para os municípios. Como a gasolina corresponde a 60% do total arrecadado com a Cide, o montante equivalente ao diesel deve superar R\$ 700 milhões perdidos em 2018, estima o conselho dos secretários estaduais. "A situação fiscal dos estados é péssima hoje em dia.

E esse recurso é tão importante justamente porque ele é segregado, não pode ser usado para cobrir o rombo de outras áreas", disse Monteiro. Segundo ele, a maior parte dos estados conta exclusivamente com a arrecadação da Cide para fazer a gestão da malha rodoviária. "Em muitos estados, esse é o único recurso para as estradas. Alguns têm fundos próprios, como Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Goiás. Mas Minas, Rio de Janeiro e estados do Nordeste não têm e são muito dependentes do recurso", afirmou o secretário. Os mais prejudicados serão São Paulo, que deveria receber R\$ 237,6 milhões pela Cide neste ano, e Minas Gerais, que teria o aporte de R\$ 149 milhões. Devem perder 40% disso, que é o valor arrecadado com o diesel, conforme o estudo do Consetrans.

Cerca de 45% das rodovias estaduais foram classificadas como ruins ou péssimas na edição de 2017 da pesquisa da CNT (Confederação Nacional do Transporte) sobre a qualidade das estradas. Foram avaliados 38,4 mil quilômetros de rodovias estaduais —36% da extensão total. Apenas 12% são consideradas ótimas. Para o Consetrans, a retirada de recursos pode comprometer ainda mais a qualidade das pistas e encarecer custos. Segundo a CNT, a má qualidade das rodovias onera o custo da operação em 27%, em média.

O percentual pode chegar a 90% em estradas em péssimo estado. O desconto no preço do diesel foi anunciado na semana passada pelo Palácio do Planalto para tentar aplacar a paralisação dos caminhoneiros. Do desconto, R\$ 0,16 serão alcançados com a isenção da Cide e uma redução de PIS/ Cofins sobre o diesel, o que deve provocar impacto de R\$ 4 bilhões. O volume se soma a outros cortes no Orçamento que levarão a um impacto total superior a R\$ 13 bilhões. Aparte relativa à Cide equivale a R\$ 0,05 por litro. O R\$ 0,30 restante será coberto por um programa de subsídio, com custo de R\$ 9,6 bilhões.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor: Gustavo Uribe

Título: Governo vai usar todo o poder de polícia

Brasília- O ministro-chefe do GSI (Gabinete de Segurança Institucional), Sérgio Etchegoyen, afirmou nesta segunda-feira (4) que o governo federal usará todo o poder de polícia que detém para garantir que o óleo diesel tenha desconto de R\$ 0,46 nos postos de gasolina. Segundo ele, a BR Distribuidora já adotou a redução do preço em todo o seu estoque de combustíveis, "independentemente de quanto tenha custado", mas ainda é possível que o desconto não tenha chegado a alguns pontos de venda.

O poder de polícia significa dizer que o governo disporá de todos os seus recursos de fiscalização para aplicar multas e cancelar licenças de funcionamento de postos de combustíveis que não repassarem a redução do preço do diesel, conforme acertado com os caminhoneiros. Apesar do esforço do presidente Michel Temer, a redução não tem sido adotada por todos os postos de combustíveis, o que levou o Palácio do Planalto a anunciar uma rede de fiscalização para coibir a cobrança de preços considerados abusivos nas bombas. "Sobre os R\$ 0,46, a BR Distribuidora se antecipou e fez um desconto de todo o seu estoque, independentemente de quanto ele tenha custado.

E o governo federal, neste momento, está se reajustando para a fiscalização disso. Todo o poder de polícia será posto em um esforço de garantir a redução", disse o ministro do GSI. Segundo Etcheoyen, o governo federal não tem mais o que fazer para garantir a adoção do preço reduzido, uma vez que a situação já foi repassada para as distribuidoras de combustíveis. Apesar de continuarem as queixas sobre falta de gás de cozinha pelo país, ele disse que o abastecimento foi normalizado após a paralisação dos caminhoneiros. "O gás está normalizado em todo o país nas distribuidoras. Ainda é possível que existam pontos em que [ele] não chegou à revenda, onde as pessoas comprem. Mas está normalizado.

Não há mais o que fazer. A partir de agora, é a normalização no ponto de venda" disse o ministro. Apesar das reclamações da população, o Congresso Nacional não vislumbra um cenário de queda de preços de gasolina, etanol e gás de cozinha neste momento. Para os presidentes do Senado, Eunício Oliveira (MDB-CE), e da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ), a margem de manobra orçamentária é muito pequena para atuar na redução do patamar.

A redução no preço do diesel resulta da eliminação da Cide — uma contribuição sobre combustíveis — e de um programa de subsídio criado pelo governo para cobrir as perdas da Petrobras, cuja política de preços varia diariamente de acordo com o mercado internacional. As medidas foram anunciadas na semana passada para pôr fim à paralisação dos caminhoneiros que provocou crise de desabastecimento em todo o país.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor: Maeli Prado e Gustavo Uribe

Título: Petrobras sinaliza rever reajustes diários da gasolina; governo nega

Brasília- Assim como ocorreu com o gás de cozinha e com o diesel, a Petrobras sinalizou ao governo que aceita debater a revisão da política de reajuste diário do preço da gasolina, desde que a cotação internacional continue a servir de referência. Outra condição, segundo pessoa próxima às negociações, é que a estatal seja protegida contra importações caso o preço no exterior fique mais baixo do que o praticado no Brasil.

A Petrobras vem sendo ouvida pelo governo, informalmente, sobre o tema, subsidiando com informações os técnicos. O governo, no entanto, insiste que a estatal tem independência. O ministro da Casa Civil, Eliseu Padilha, afirmou nesta segunda-feira (4) que o governo federal não vai mudar apolítica de preços da Petrobras para reduzir o preço da gasolina.

Segundo ele, a mudança no valor da gasolina seguirá baseada na variação do dólar e na cotação do petróleo. "O governo não interfere na política de preços da Petrobras. Ponto", disse. "O petróleo e o dólar caíram hoje, então, esses são os fatores que vão determinar a variação" afirmou à Folha. A avaliação, no entanto, é que a mudança não representaria uma novidade total na política da empresa, já que o preço do gás de cozinha, desde janeiro, passou a ser atualizado trimestralmente, em vez de mensalmente.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo**Seção: Mercado****Autor: Mariana Carneiro****Título: Fazenda deu parecer contra tabela do frete**

Documento evidencia que promessas a caminhoneiros enfrentam resistência e desagradam à equipe econômica

Brasília- Documento elaborado pelo Ministério da Fazenda, no ano passado, condena o tabelamento do frete rodoviário, alegando que a medida restringe a competição e tende a elevar os preços do transporte de cargas. O sobre-preço acaba sendo pago, no final, pelo consumidor. O parecer, elaborado pela então Seae (Secretaria de Acompanhamento Econômico), do Ministério da Fazenda, se posicionava contra um projeto de lei, em discussão na Câmara dos Deputados, que criaria o tabelamento.

Com a pressão dos caminhoneiros, o governo decidiu converter o projeto em medida provisória, publicada no fim da noite de domingo (27), para atender à exigência de celeridade dos manifestantes em suas demandas. Entre os principais pedidos, estava a fixação de preços mínimos no frete para cessar a paralisação. O documento, a que a Folha teve acesso, é restrito e foi preparado apedido da Câmara para a análise do projeto de lei.

Nele, os técnicos alertam que, com o tabelamento, "o escopo de competição entre os ofertantes [de frete] seria reduzido, afetando-se o processo de barganha e a potencial concessão de descontos (...) por meio de ações como: barganha junto a fornecedores, política de compras, seleção de fornecedores e produtos substitutos".

Como não há alternativa efetiva ao transporte rodoviário de cargas no Brasil, prossegue o texto, a elevação de preços seria paga, ao fim, pelos consumidores, já que os mais diferentes setores produtivos teriam um custo mínimo de frete inescapável. Os efeitos seriam danosos sobre a economia como um todo. "O modal rodoviário é predominante na matriz de transportes brasileira e, caso seja estabelecida uma política de preços mínimos, espera-se tanto a redução da competitividade e da produtividade da economia — em razão do acréscimo dos custos logísticos, com possíveis impactos negativos sobre o PIB e abalança comercial, como a elevação do custo de vida, resultando em elevação da inflação." O parecer da Seae é mais uma evidência de que as decisões políticas tomadas para acalmar os caminhoneiros são alvo de críticas de técnicos que trabalham no governo e enfrentarão resistência.

Não caiu bem na Conab (Companhia Nacional de Abastecimento) a ordem de reservar 30% de sua demanda de frete para autônomos, sem licitação. Na sexta-feira (1º), com a interferência branca do governo na política de preços dos combustíveis adotada pela Petrobras, o presidente da companhia, Pedro Parente, pediu demissão. Em audiência no Senado na terça-feira (29), o presidente do Cade (Conselho Administrativo de Defesa Econômica), Alexandre Barreto, afirmara que políticas de controle e tabelamento de preços são vistos com "extrema reserva" pelos conselheiros.

Há cerca de dois meses, o plenário do Cade decidiu abrir investigação contra dois sindicatos de transportes de cargas de Itajaí (RS) para apurar a prática de tabelamento de frete e proibição de precificação abaixo do custo. Os sindicatos fizeram uma consulta alegando a "necessidade de limitar o valor do frete para que não ocorra aviltamento da atividade e consequente sucateamento da mesma". Em seu voto, a conselheira relatora, Paula Azevedo, observou que a conduta é proibida pela lei 12.529/11, que pune com multa empresas e gestores envolvidos em ações anticoncorrenciais.

A conselheira afirmou que "o tabelamento de preços é reconhecidamente lesivo à concorrência por reduzir a competitividade entre agentes ao suprimir a liberdade de fixar preços próprios". Além disso, ela lembrou que, desde 2014, dos 25 processos envolvendo tabelamento de preços adotados por associações ou sindicatos, todos foram condenados pelo Cade.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor: Mauro Zafalon

Título: Produtores apontam biodiesel como solução

Aumento da mistura no diesel, hoje em 10%, reduziria dependência externa e limitaria aumentos de preço, diz setor

São Paulo- Não dá para imaginar o Brasil se livrando totalmente da dependência do diesel. O país, porém, pode reduzir o peso desse combustível na matriz energética já a curto prazo. É o que lideranças das indústrias e associações de produtores de biodiesel mostraram ao governo no fim de maio, durante a paralisação dos caminhoneiros. A produção de biodiesel, que teve início no país em 2009 se busca a substituição de parte do diesel por combustíveis renováveis, foi desenvolvida com o objetivo de buscar uma inclusão social e desenvolvimento regional no país.

Hoje são 51 fábricas em diversas regiões, e a capacidade de industrialização está próxima de 8,1 bilhões de litros. As principais matérias-primas da produção desse combustível renovável são soja (75%) e gordura animal (20%). Os outros 5% vêm de óleo utilizado para frituras, além de óleos de algodão, palma e canola. A abundância de matéria-prima permite evolução rápida da produção de biodiesel.

Além de abundantes, esses produtos são nacionais, o que reduz a dependência externa, segundo Donizete Tokarski, diretor-superintendente da Ubrabio (União Brasileira do Biodiesel e Bioquerosene). O aumento contínuo das produções de soja e de proteína animal é garantia de matéria-prima para o setor, de acordo com ele. Além disso, Tokarski acredita que a participação do óleo de cozinha será cada vez maior no biodiesel. Atualmente tem presença de apenas 1,5% no Brasil.

Nos EUA, líderes mundiais na produção desse combustível, chega a 16%. "É um programa jovem, mas ainda pode avançar muito", diz Erasmo Carlos Battistella, presidente da Aprobio (Associação dos Produtores de Biodiesel do Brasil). Localizadas em regiões produtivas de grãos e de proteínas, as fábricas de biodiesel trazem a chamada "economia circular", promovendo desenvolvimento regional, diz Plínio Nastari, presidente da Datagro.

O consumo anual brasileiro de diesel é de 55 bilhões de litros —aí incluída uma mistura de 10% de biodiesel. Em uma década, o consumo de diesel, mais o de biodiesel, será de 72 bilhões de litros. Desse volume, 14,4 bilhões poderão vir do biodiesel, se a mistura, hoje em 10%, for a 20%. O setor precisa, porém, de previsibilidade e continuidade da política de mistura, diz Battistella.

Um aumento da participação do biodiesel no diesel poderia ser limitador do aumento dos preços do derivado de petróleo, papel exercido pelo etanol anidro na gasolina. A mistura do álcool anidro na gasolina é de 27%. No longo prazo, o biodiesel também poderia ser competidor do diesel, assim como o etanol hidratado é da gasolina. Para que isso ocorra, o setor fez ao governo propostas de curto e médio prazos. As de curto prazo seriam a mistura de biodiesel de 15% no Centro-Oeste, principal região produtora de soja e que tem capacidade o cio sana produção de biodiesel, segundo Daniel Amaral, gerente da Abiove (Associação Brasileira da Indústria de Óleos Vegetais).

A mistura diminuiria o preço do diesel de Paulínia (SP) para o Centro-Oeste, além de agregar valor à soja e trazer benefícios ambientais. O biodiesel seria parte da solução para os preços do derivado de petróleo. Em 12 meses, o preço dele ficou R\$ 0,13 abaixo do diesel, diz Amaral. Em algumas regiões, a diferença supera R\$ 0,50 por litro.

O gerente econômico da Abiove diz que o setor propõe, ainda, um avanço contínuo do calendário nacional de mistura do biodiesel ao diesel. No próximo ano, a taxa subiria para 11%, chegando a 15% em 2023. Para ele, é importante também que o **Ministério de Minas e Energia** faça testes para a utilização de mistura de 20% em casos específicos, como em frota de ônibus municipais, em máquinas agrícolas, em ferrovias e em grandes transportadoras rodoviárias.

O setor quer ainda que um grupo de trabalho inicie testes para o uso de 100% de biodiesel em diversos tipos de máquinas, o que, em pequena escala, já é feito na agropecuária. Com o tempo, teremos uma bomba de biodiesel nos postos, segundo Battistella.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor: Anais Fernandes

Título: Petrobras recupera parte das perdas e sobe 8,5% com anúncio de presidente

São Paulo- A Bolsa brasileira subiu, e o dólar caiu ante o real nesta segunda-feira (4), em movimento alinhado com a menor aversão ao risco no exterior e impulsionado pelas ações Petrobras, que recuperaram parte das perdas do pregão anterior. O Ibovespa, índice que reúne as ações mais negociadas, subiu 1,76%. O giro financeiro foi de R\$ 16,6 bilhões, influenciado pela compra da Eletropaulo pela italiana Enel por R\$ 5,5 bilhões.

O dólar comercial caiu 0,63%, para R\$ 3,744. O à vista perdeu 0,42%, cotado a R\$3,7429 - A Petrobras, que perdeu quase 15% só na sexta e 31,6% desde o começo da paralisação dos caminhoneiros, recuperou parte das perdas neste pregão. Os papéis preferenciais avançaram 8,48%, para R\$ 17,53, e os ordinários, 5,83%, cotados a R\$ 19,98. As ADRs (recibos de ações negociadas nos Estados Unidos) avançaram 5,63% nesta sessão, a US\$ 10,70.

Investidores receberam bem a indicação de Ivan Monteiro para a presidência da petroleira, mas não se dissipou a possibilidade de haver mudanças na política de preços da empresa — hoje, eles podem ser definidos até diariamente, em paridade com o mercado internacional.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor: Nicola Pamplona e Filipe Oliveira

Título: Enel fica com Eletropaulo e vira líder em distribuição

Italiana paga R\$ 5,5 bi por empresa que abastece a região metropolitana de SP

RIO DE JANEIRO E SÃO PAULO- A companhia de energia italiana Enel fechou nesta segunda-feira (4) a compra de cerca de 73% das ações da Eletropaulo, distribuidora de eletricidade que atende a região metropolitana de São Paulo. O negócio, de R\$5,5 bilhões, eleva a Enel ao posto de maior empresa no mercado brasileiro de distribuição de energia elétrica.

A operação põe fim a um leilão pela Eletropaulo que já dura mais de dois meses e foi considerada cara pelo mercado. A italiana pagou R\$ 45,22 por ação, valor 14,4% superior aos R\$ 39,53 oferecidos pela Neoenergia, controlada pela espanhola Iberdrola. A troca de controle é vista por analistas como positiva para a Eletropaulo, mas pode representar risco de aumento de tarifas para os consumidores dos 24 municípios em que a distribuidora atua. Com operações no segmento de distribuição no Rio, Ceará e Goiás, a Enel agrega sete milhões de clientes à sua base após a aquisição do controle da Eletropaulo, chegando a 17 milhões de clientes e superando a CPFL, controlada pela chinesa State Grid, que opera em quatro estados e tem cerca de 10 milhões de clientes.

A companhia não se pronunciou após a conclusão da operação nesta segunda e deve convocar uma entrevista para esta terça-feira (5). Em comunicado distribuído na sexta (1º) o presidente da Enel Brasil, Carlo Zorzoli, disse estar convencido de que foi um "preço justo". "A Eletropaulo nos posiciona como um grande distribuidor no Brasil, em uma área de concessão relevante para a economia do país", afirmou o executivo na ocasião. Em abril, após atravessar acordo fechado entre Eletropaulo e Neoenergia, ele disse à Folha que os negociadores da empresa estavam "muito determinados" em vencer a disputa pela distribuidora.

A briga pela Eletropaulo, que era controlada pela americana AES e pelo BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social), começou em março, com proposta da própria Enel. Logo depois, Energisa e Neoenergia entraram no páreo, dando início a uma sequência de propostas que levou a CVM (Comissão de Valores Mobiliários) a marcar um leilão público. A proposta vencedora é 133.3% superior aos R\$ 19,38 oferecidos pela Energisa no segundo lance dessa disputa — o primeiro, da própria Enel, não teve o valor divulgado.

A italiana informou que estaria disposta a assumir 100% das ações, pagando até R\$ 7,5 bilhões. A empresa assumiu ainda o compromisso de aportar R\$ 1,5 bilhão na Eletropaulo, recursos que serão usados em investimentos para melhorar indicadores de qualidade de serviços. "É um sinal de que a empresa está olhando para o longo prazo", disse o professor Nivalde de Castro, do Grupo de Estudos do Setor Elétrico da UFRJ (Universidade Federal do Rio de Janeiro). Ele afirmou que, em termos de qualidade no fornecimento, a troca de controle

é positiva para o consumidor, já que a AES tinha um perfil de investidor financeiro, com foco nos dividendos.

Por outro lado, quanto maior o investimento, maior a tarifa. "A tarifa da Eletropaulo é uma das mais baixas do país e isso deve mudar, já que os investimentos são repassados ao consumidor", disse o professor.

Segundo ranking da Aneel (Agência Nacional de Energia Elétrica), a tarifa da Eletropaulo ocupa a 82ª posição entre as 92 distribuidoras do país. Em outros estados em que atua, a Enel vem tocando um processo de automação das redes, com o objetivo de melhorar o controle e reduzir perdas. Em março, anunciou investimentos de R\$ 2 bilhões na Celg-D, em Goiás, distribuidora adquirida em leilão realizado em 2017. Para a agência de classificação de risco Fitch, a mudança de controle é positiva para a Eletropaulo, pois a empresa passa a fazer parte de um grupo econômico com perfil de crédito mais forte. A aquisição será feita com recursos da Enel, sem dependência de financiamentos.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Colunas

Autor: Andreza Matais

Título: Governo teme protestos contra preço da gasolina

Coluna do Estadão

O governo batizou de “primavera brasileira” o movimento dos caminhoneiros que parou o País nas últimas semanas em protesto contra os reajustes sucessivos do diesel. Na comparação com o que ocorreu no mundo árabe, o Planalto avaliou que no Brasil a principal ferramenta de mobilização foi o WhatsApp e não as redes sociais Facebook e Twitter, que revelam, ao contrário do aplicativo, quem são os líderes do levante. Ciente disso, o governo decidiu voltar sua atenção para a gasolina. Quer evitar perder novamente o controle das ruas.

» Explosivo.

O governo também continua apreensivo com o elevado preço do gás de cozinha. Mesmo assim, espaçou as reuniões do comitê de crise, que passam a ser semanais. Antes, eram diárias.

» Tá quase.

O governo espera fechar nas próximas semanas a revisão do contrato de cessão onerosa de exploração do pré-sal. A medida pode garantir até R\$ 100 bilhões com os leilões dos barris excedentes.

» Deu match!

As negociações com a Petrobrás são tocadas pelo ministro da Fazenda, Eduardo Guardia, que virou o novo queridinho do Planalto. Por lá se diz que foi a melhor surpresa da reforma ministerial.

COM NAIRA TRINDADE. COLABORARAM TÂNIA MONTEIRO, BRENO PIRES E ADRIANA FERRAZ

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Colunas

Autor: Sonia Racy

Título: Significativo

Direto da fonte

Mercado focado na Petrobrás e Eletrobrás, passou batida, ontem, a alta de 15% no preço das ações da CSN de Benjamin Steinbruch. Portanto, não foi tão ruim assim a inclusão do Brasil, na sexta-feira, nas sanções dos EUA contra o aço importado. As vendas brasileiras estão limitadas a cotas máximas. O limite de exportação de aço semiacabado (como blocos e placas), caso da CSN, equivalerá a 100% dessa média.

Significativo 2

Para os produtos acabados (aços longos, planos, inoxidáveis e tubos), o limite será de 70% desse montante. Por isso Usiminas e Gerdau subiram menos que CSN: 6,7% e 2,7% respectivamente.

Olho no diesel

Equipes do Procon e da ANP trabalham juntas, a partir de hoje, na caça a práticas ilegais na venda do diesel em SP. Em nota, ontem, o Procon contabilizou 1.429 denúncias que podem levar a multas – entre as mais de 4.200 recebidas desde 24 de maio.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo**Seção:** Notas e Informações**Autor:****Título:** Competência como problema

O Brasil, ao que parece, não está pronto para uma gestão profissional e apolítica de suas empresas estatais. Sempre que uma estatal ou banco público começa a ter critérios racionais de administração, tornando-se infenso aos usos e costumes clientelistas e patrimonialistas, os grupos de pressão – sejam políticos, sejam sindicais – tratam logo de sabotar esses esforços.

Donde se pode concluir que estatais, geralmente em nome de um obscuro “interesse nacional”, jamais serão gerenciadas para manter seu equilíbrio financeiro e ter recursos para investir, pois só existem – é o que parece – para satisfazer objetivos estranhos ao seu negócio.

O recente caso da Petrobrás é apenas um exemplo. Como se sabe, a estatal chegou à beira da ruína depois de anos servindo aos projetos megalomaniacos dos governos de Lula da Silva e de Dilma Rousseff. Felizmente, o impeachment de Dilma interrompeu esse processo, pois o sucessor da petista, o presidente Michel Temer, tratou rapidamente de entregar a administração da empresa a Pedro Parente, um executivo com indiscutível capacidade administrativa.

Nenhuma das qualidades de Parente, contudo, teria sido suficiente para salvar a Petrobrás se o presidente Temer não tivesse atendido às principais exigências do executivo para aceitar o cargo, isto é, total autonomia para definir os rumos da Petrobrás e garantia de que não haveria interferência política na sua gestão.

Os extraordinários resultados obtidos pela Petrobrás na gestão de Pedro Parente serviram para comprovar não apenas o quão importante é ter bons profissionais à frente da administração de estatais, mas principalmente o quão crucial é impedir que essas empresas sejam exploradas com propósitos populistas, eleitoreiros e corporativistas.

Apesar dessas constatações indisputáveis, o governo foi incapaz de sustentar a administração de Pedro Parente diante do primeiro solavanco causado pelas milícias do subdesenvolvimento – que impulsionaram uma greve de caminhoneiros para exigir que a Petrobrás deixasse de praticar sua racional política de preços de mercado, implementada por Parente, e voltasse a bancar combustível barato, como fazia na trevosa era lulopetista.

Parente não foi o primeiro a sucumbir diante da força do parasitismo estatal. Antes dele, em maio do ano passado, caiu Maria Silvia Bastos Marques, que

havia tentado fazer do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) uma instituição voltada para sua função essencial – estimular o crescimento do País sem favorecer nenhum setor em especial e sem bancar os “campeões nacionais” que fizeram a festa durante os governos de Lula e Dilma.

Convém lembrar que Maria Silvia teve que trabalhar em um BNDES repleto de funcionários que haviam ingressado durante a administração do PT e que, sob inspiração do partido, foram responsáveis por dar aval a uma política de crédito que se revelou ruínoza não apenas para o banco, mas para o País. Também neste caso, o Palácio do Planalto falhou na defesa de sua executiva justamente no momento em que está mais sofria com pressões de todo tipo – de funcionários, de empresários e de gente de dentro do próprio governo.

Assim, observa-se quão inúteis são as iniciativas destinadas a melhorar a governança das empresas e dos bancos estatais. A mais recente dessas iniciativas, a Lei das Estatais – que impôs requisitos mínimos para o preenchimento de cargos, na suposição de que isso impediria a nomeação de apaniguados de partidos governistas e, portanto, protegeria as empresas de interferência política –, se tornou quase letra morta.

E isso aconteceu não apenas porque os partidos continuam a ter influência na nomeação de diretores das estatais, mas principalmente porque, como se viu nos casos da Petrobrás e do BNDES, quanto mais competente e profissional for a administração dessas empresas, menos “estatais” – isto é, menos sujeitas à ingerência política e sindical – elas serão.

E isso para os diversos grupos organizados que, a título de defender os interesses do “povo”, pretendem se apoderar de pedaços do Estado – aí incluídas suas empresas e bancos – é simplesmente intolerável.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Política

Autor: Jonathas Cotrim, Yuri Silva, Kleber Nunes E Filipe Strazzer

Título: Após greve, defesa do ICMS vira palanque nos Estados

Pré-candidatos ao governo de Minas Gerais, Bahia, Rio Grande do Sul e Pernambuco usaram a greve de caminhoneiros, na semana passada, como palanque para criticar a política de formação de preços de combustíveis adotada pelo governo federal e defender a parte que cabe aos Estados neste quinhão: o ICMS.

O imposto estadual é responsável por 14% do preço do diesel e 28% do da gasolina. Entre os governadores, pré-candidatos à reeleição, os petistas Rui

Costa (Bahia) e Fernando Pimentel (Minas) foram os mais incisivos, em contraste com a discrição do pernambucano Paulo Câmara (PSB) e o gaúcho Ivo Sartori (MDB).

“O governo federal não pode continuar aceitando uma política de reajustes automáticos, que só visa lucro e acúmulo de receita para os acionistas da Petrobrás”, disse Pimentel, um dos governadores que recusaram a proposta de repassar aos Estados a redução do ICMS. “Não é de responsabilidade dos Estados, muito menos do povo, pagar essa conta.”

“Entendo que a política de preços (dos combustíveis) tem que ser revista pelo governo federal, ao invés de querer jogar o problema para os Estados brasileiros. Esta política de preços praticada pela Petrobrás é irracional”, completou Costa. Principais nomes da oposição em Minas e na Bahia, Antonio Anastasia (PSDB) e José Ronaldo (DEM) foram concisos nas redes sociais.

O tucano mineiro defendeu nas redes sociais a pacificação e a “busca de soluções”, enquanto o baiano criticou a falta de diálogo do governo com os grevistas. No Rio Grande do Sul, ao menos três pré-candidatos ao governo, Eduardo Leite (PSDB), Jairo Jorge (PDT) e Luis Carlos Heize (PP), defenderam a redução da carga tributária. Para o tucano, o governo gasta mal.

O pedetista afirmou que o Brasil precisa diminuir “impostos e a burocracia” e Heize disse ser a favor da revisão da política de preços dos combustíveis. Em Pernambuco, as principais críticas partiram do pré-candidato Armando Monteiro (PTB). Segundo ele a paralisação foi o resultado da “política de preço exercida pela Petrobrás e a estrutura tributária vigente”.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Tânia Monteiro / BRASÍLIA

Título: Governo calcula gastos de R\$ 30 bi para segurar preço dos combustíveis

Efeito greve. Embora parte da equipe de Temer defenda subsídios para amortecer a alta do diesel, da gasolina e do gás para o consumidor, não há recursos disponíveis no Orçamento para bancar o benefício; governo teme mais pressão da população

Subsidiar o preço do diesel, da gasolina e do gás de cozinha para evitar que os reajustes da Petrobrás sejam repassados totalmente à população custaria R\$ 30 bilhões ao Tesouro Nacional até o fim do ano, segundo interlocutores do presidente Michel Temer. Esse é um desejo de parte do governo, que teme que

a insatisfação popular com a alta dos combustíveis não acabe mesmo com o desconto no preço do diesel, que atendeu à reivindicação dos caminhoneiros.

A ideia em estudo por uma ala do governo é criar um "colchão tributário" para amortecer aumentos elevados no preço dos combustíveis diante de altas expressivas do barril de petróleo e do dólar. Seria algo semelhante ao que foi feito com o diesel: os reajustes passaram a ser mensais e a Petrobrás deixou de repassar ao consumidor todo o aumento. A diferença – para não prejudicar a estatal – é coberta pela União.

Segundo fontes do Palácio do Planalto, no entanto, não há espaço para cobrir essas despesas remanejando recursos do Orçamento. Do total de R\$ 30 bilhões, R\$ 13,5 bilhões devem cobrir os subsídios do diesel. Para compensá-los, o governo aumentou o número de setores que voltaram a pagar imposto sobre a folha de pagamento, quase extinguiu incentivos a exportadores e reduziu benefícios tributários à indústria química e de bebidas.

Para diminuir o preço da gasolina, seriam necessários outros R\$ 13 bilhões. O gás mais barato consumiria R\$ 4 bilhões dos cofres públicos. **O ministro de Minas e Energia, Moreira Franco**, defende abertamente esse "seguro" e foi responsável por criar um grupo de trabalho para a criação de uma "política de amortecimento dos preços dos combustíveis ao consumidor". A primeira reunião do grupo foi feita sexta-feira, quando Pedro Parente pediu demissão do comando da estatal depois de sofrer pressão para alterar a política de preços da companhia.

O ministro-chefe da Casa Civil, Eliseu Padilha, admitiu que poderá haver mudanças na periodicidade de repasse para os usuários do preço dos combustíveis. Reiterou, no entanto, que não haverá mudança na política de preços da Petrobrás. "A política de preços da Petrobrás está preservada e não se mexe." Segundo Padilha, o grupo de trabalho tem de encontrar uma solução sem que a política de preços dos combustíveis seja alterada, respeitando os parâmetros do preço internacional e do dólar.

Ontem, em reunião de avaliação no Planalto, o governo reconheceu que a crise foi "muito grave" e, apesar de ela estar equacionada, há uma tensão no ar. O governo teme novas pressões, agora por parte da população em geral, contra os reajustes diários da gasolina. Há uma insatisfação também com o preço do gás, que continua alto para os consumidores, apesar de a estatal ter mudado a periodicidade dos reajustes.

De acordo com dados da Agência Nacional de Petróleo (ANP), as distribuidoras são as principais responsáveis pela falta de repasses. Com dois cortes promovidos pela Petrobrás neste ano, o preço do produto nas refinarias

acumula queda de 9,2% no ano. No período, porém, o preço médio do botijão de 13 kg caiu apenas 0,3%. O preço médio do botijão é de R\$ 66,87.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Adriana Fernandes / BRASÍLIA

Título: Petrobrás aceita negociar reajustes

Estatal, porém, se recusa a não acompanhar paridade com os preços internacionais ou adotar medida que incorra em prejuízos para empresa

A Petrobrás negocia uma alternativa para a mudança da periodicidade de reajuste dos combustíveis, mas rejeita qualquer proposta que não respeite a paridade com os preços internacionais ou que represente prejuízos para o caixa da companhia, segundo apurou o "Estadão/Broadcast". Esse espaço de negociação, na prática, estava ocorrendo ainda na gestão de Pedro Parente, que deixou o comando da empresa, na semana passada, depois de intenso bombardeio político e de setores da população.

Em janeiro, a estatal já havia alterado a periodicidade de reajuste do gás de cozinha de mensal para trimestral. Foi o primeiro movimento. Depois, a empresa aceitou uma política de reajuste diferenciada para o diesel e que será subsidiada pela União. Mas a pressão continua para mudanças também na gasolina e no preço do gás de botijão (GLP). O novo presidente da Petrobrás, Ivan Monteiro, não pretende dar um "cavalo de pau" na política de preços, de acordo com fontes ouvidas pela reportagem.

Para isso, os princípios básicos que norteiam a política atual devem ser mantidos. O principal deles é a referência de preços do mercado internacional. Os prejuízos terão de ser compensados pelo Orçamento da União, como foi feito com o diesel. Concorrência. Outra preocupação é a garantia de que a empresa não ficará exposta à concorrência dos importadores durante o período entre um reajuste e outro.

Para isso, o governo estuda, como já adiantou o ministro da Fazenda, Eduardo Guardia, a definição de Imposto de Importação (II) flexível para ajustar os preços da concorrência dos importadores. Essa proposta, no entanto, ainda não foi detalhada porque é muito complexa e de difícil operação técnica em momentos de mercado com preços em alta. Apesar das negociações, o governo enfrenta a dificuldade de bancar a política de subsídios por conta do impacto nas contas públicas.

O subsídio do diesel no valor de R\$ 13,5 bilhões deixou as contas no limite, com o governo federal cancelando até mesmo despesas na área social. Ontem, a reunião de representantes da empresa e do governo no Ministério da Fazenda teve como principal objetivo a definição do novo decreto a ser editado para prorrogar o subsídio para o óleo diesel, cujo prazo terminaria no próximo dia 7.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Denise Luna e Fernanda Nunes

Título: De subsídios a fundo para proteger o mercado

Os modelos de políticas de preço de combustíveis são os mais variados em diferentes países. Há desde os que optam por subsídios elevados, como a Venezuela, onde o preço é subvencionado, até os que preferem a completa liberdade de mercado, como os Estados Unidos. De acordo com o diretor do Centro Brasileiro de Infraestrutura (CBIE) Adriano Pires, no mercado americano, o peso do imposto é bem mais baixo do que no Brasil, ficando em torno dos 10%, e o valor do combustível na bomba reflete a variação do petróleo no mercado mundial.

Mas, ao contrário do Brasil, onde só a Petrobrás produz derivados, a competição entre os fornecedores beneficia o consumidor. Em países da Europa, a carga de impostos é alta, "até maior do que no Brasil", destaca Pires, estimando de 70% a 80% o peso tributário, ante os cerca de 50% pagos pelo consumidor brasileiro. "O imposto lá é alto para reduzir a volatilidade do ajuste. Quando o petróleo fica alto, o imposto cai. Quando o petróleo cai, o imposto fica alto." Na América Latina, o Chile criou um fundo de estabilização para os preços do petróleo, que protege o mercado das variações momentâneas e especulativas.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Amanda Pupo

Título: Empresas multadas na greve têm 15 dias para pagar R\$ 67 mi

Ministro do Supremo deu o mesmo prazo para outras 96 empresas pagarem multas que somam R\$ 141 milhões

O ministro Alexandre de Moraes, do Supremo Tribunal Federal (STF), decidiu ontem dar um prazo de 15 dias para nove transportadoras pagarem multas que totalizam R\$ 67,2 milhões, por terem descumprindo a ordem da Corte de liberar as rodovias obstruídas pela greve dos caminhoneiros. Na quarta-feira passada, o

ministro concedeu o mesmo prazo para 96 empresas, que devem um total de R\$ 141,4 milhões em multas.

Os dados das novas transportadoras foram apresentados ao STF na semana passada. Assim como na outra decisão, caso não seja efetuado o pagamento das multas, Moraes determinou que as empresas sofrerão penhora de bens. A sanção é resultado de decisão do próprio ministro, que, ao atender pedido da União feito no dia 25 de maio, permitiu aplicação de multa de R\$ 100 mil por hora às entidades e empresas que atuassem na interdição de vias. Complemento.

Na decisão de ontem, no entanto, o ministro pede que a Advocacia-Geral da União (AGU) detalhe um pedido de complementação de multas relativo às 96 transportadoras que sofreram sanção na primeira leva apresentada ao Supremo. Segundo a AGU, "o valor cobrado das 96 empresas que já constavam na primeira relação de companhias que desobedeceram a determinação do Supremo subiu de R\$ 141,4 milhões para R\$ 272,3 milhões, uma vez que veículos de muitas delas continuaram impedindo o livre tráfego nas rodovias".

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Tânia Monteiro Lu Aiko Otta / BRASÍLIA

Título: Ainda não há regra para fiscalizar diesel

Ministro afirma que governo vai usar "poder de polícia" para garantir desconto, mas estrutura de fiscalização ainda estava sendo preparada

O governo prometeu fiscalizar "com toda energia" o cumprimento da queda de R\$ 0,46 no preço do diesel, mas não publicou até ontem orientação para que a rede de Procons pudesse multar os postos que não repassam o desconto aos consumidores em até R\$ 9,4 milhões. Mesmo assim, a Secretaria Nacional de Defesa do Consumidor (Senacon), ligada ao Ministério da Justiça, recebeu 6 mil denúncias de clientes relatando o descumprimento do repasse por postos até as 18 horas de ontem. As reclamações seriam repassadas aos Procons.

Só no Estado de São Paulo, o Procon recebeu 4.521 acusações contra postos que teriam praticado preços abusivos e avaliou que 1.429 casos apresentam "informações suficientes para a notificação e possível multa dos postos denunciados". Após reunião no Palácio do Planalto de manhã, o ministro-chefe do Gabinete de Segurança Institucional, Sérgio Etchegoyen, disse que o governo usará "todo o poder de polícia" para garantir o repasse do desconto. Para assegurar que a redução do preço na refinaria chegue mais rápido à ponta

consumidora, a BR Distribuidora já aplicou o desconto em todo o seu estoque, "independente de quanto tenha custado".

O presidente da Federação Nacional do Comércio de Combustíveis e Lubrificantes (Fecombustíveis), Paulo Miranda Soares, informou à tarde que nenhum posto havia sido multado por não repassar o desconto. Ele explicou que a portaria expedida pelo Ministério da Justiça na sexta-feira, determinando o imediato repasse à ponta do desconto, é "superficial" e não deixa claro como será aplicada. "O desconto é nas refinarias, mas postos não compram das refinarias, eles compram das distribuidoras", afirmou o executivo. "Só vou conseguir repassar se a distribuidora reduzir o diesel para mim."

Ele disse ter pedido esclarecimentos ao ministério. A aplicação do desconto é de interesse dos postos, disse o presidente da Fecombustíveis. Segundo ele, os 41 mil postos de combustíveis do País são, na cadeia do petróleo, o elo onde há maior competição. "Não tenho dúvidas de que os R\$ 0,46 serão repassados", afirmou **o secretário executivo do Ministério de Minas e Energia, Márcio Félix**. Ele disse que alguns postos têm estoques comprados "a outros preços", por isso não dão o desconto. Por outro lado, estabelecimentos até usam a redução do preço do diesel como peça de propaganda.

Segundo Félix, Estados como Rio, Amapá e Espírito Santo, já decidiram dar desconto. Ele acredita que outros seguirão o movimento. O governo avalia que, após uma semana de fila nos postos, o abastecimento está normalizado, segundo Etchegoyen. Ele afirmou que o fornecimento de gás, que está em falta em alguns Estados, está normalizado nas distribuidoras./COLABOROU PEDRO LADISLAU LEITE

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Luciana Dyniewicz

Título: Postos continuam sem diesel em SP

No posto BG Leste, em Guarulhos, o gerente Julio Mansour diminuiu o preço do litro do diesel em R\$ 0,46 na sexta-feira, quando recebeu da distribuidora 5 mil litros do combustível – metade do que o de costume. O volume foi todo vendido em menos de 24 horas e, desde sábado, Mansour espera uma nova carga. Ele também está sem etanol e, na tarde de ontem, restava apenas 15% da gasolina que recebeu no sábado. "Estou falando com os distribuidores desde ontem, para ver se eles me ajudam. Nos dois postos que temos aqui na (Rodovia) Ayrton Senna, o movimento na lanchonete caiu 80%, e são 200 funcionários praticamente parados."

A falta de diesel também é observada por toda a cidade de São Paulo. Um posto da rede Duque na Avenida dos Bandeirantes, na zona sul, não recebeu o combustível mesmo após o fim da greve. As placas com os preços já indicam o novo valor do produto. O litro do diesel S-10 está R\$ 3,639; antes saía por R\$ 4,099, o que significa um desconto de R\$ 0,4591. No Tri, um posto de bandeira branca na zona leste onde a redução foi de R\$ 0,46 no litro, o diesel também ainda não chegou.

"Parece que está tendo muito pedido e as distribuidoras dão prioridade para os postos de suas bandeiras", disse o gerente, Bismarque Sampaio. Na zona oeste, o posto Promissão reduziu o preço de R\$ 4,099 para R\$ 3,539 na manhã de ontem, após receber 5 mil litros do combustível. "Normalmente, recebemos 10 mil. O diesel comum já acabou e o S-10 vai acabar logo mais", disse o gerente Alexandre de Melo. O presidente do Sindicato do Comércio Varejista de Derivados de Petróleo do Estado São Paulo (Sincopetro), José Alberto Paiva Gouveia, prevê que a normalização do abastecimento ocorra até amanhã.

Ele afirma que a fiscalização do preço nos postos não deverá ser simples, já que a portaria que estabeleceu a prática não deixa explícito que o corte no litro do diesel deve ser de R\$ 0,46. O documento fala apenas que a "redução do valor nas refinarias deverá ser imediatamente repassada aos consumidores pelos postos". "Os postos nem comprem de refinarias, comprem de distribuidoras. Só pode dar errado fazer uma lei sem falar com o setor afetado", acrescentou Gouveia.

Enquanto o diesel cai nas bombas, a gasolina não retornou aos níveis anteriores à greve. No posto Tri, por exemplo, o litro saía ontem por R\$ 4,099, dez centavos a mais do que antes da paralisação. No auge da greve, o valor chegou a R\$ 4,499. Na rede 53, na zona sul, o litro bateu R\$ 4,50 durante a greve e agora está custando R\$ 4,10 – 20 centavos a mais do que antes dos protestos. Para as distribuidoras, porém, o preço do litro descontados os impostos era de R\$ 1,9976 ontem, ante R\$ 2,0113 no sábado e R\$ 1,9671 na sexta.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Fernando Scheller

Título: Caminhoneiro hoje tem renda próxima de zero

Estudo mostra que, após custos, margem dos profissionais é de 3% atualmente – ou seja, em um frete de R\$ 10 mil, lucro é de R\$ 300

Durante a greve dos caminhoneiros, os manifestantes argumentavam que a atividade de transporte rodoviário era economicamente inviável. Estudo do Instituto de Logística e Supply Chain (Ilos), elaborado a pedido do "Estado", mostra que a situação da categoria se deteriorou bastante desde 2014. Em 2016 e 2017, a atividade trabalhou no vermelho e, hoje, gera renda perto de zero. No acumulado de 2018, a margem de lucro ficou em 3%. Ou seja: após fazer um frete de R\$ 10 mil, o profissional ficará com R\$ 300 nas mãos após os custos.

Apesar de a atividade ter saído do fundo do poço, quando exigiu margens negativas de até 15% (veja quadro ao lado), a situação do setor ainda é muito delicada, de acordo com Maurício Lima, diretor do Ilos. Além de o frete mal cobrir os custos do caminhoneiro, apesar da melhora da economia desde 2017, o especialista diz que esses profissionais estão endividados por causa do movimento de troca de veículos na época do Pro-Caminhoneiro, programa de financiamento do governo Dilma. O transporte rodoviário viveu a "tempestade perfeita".

Graças ao financiamento de caminhões com juro baixo, a frota cresceu no momento em que a demanda por frete despencou junto com a economia, que retraiu 7% em 2015 e 2016. Em crise, as empresas, além de contratarem menos, também reduziram os preços pagos pelo transporte de mercadorias. "O caminhoneiro ficou sem nenhum poder de barganha." Diante do baixo retorno da atividade atualmente, os caminhoneiros buscam saídas para continuar trabalhando enquanto os preços praticados não melhoram.

Embora seja difícil economizar em combustível – item que pode chegar a quase 50% dos custos em viagens de longa distância, segundo a Ilos –, Lima diz que os motoristas podem recorrer a "gambiarra" para adiar gastos com manutenção do veículo, por exemplo – a despeito do perigo que essa decisão pode representar.

Aperto. A empresa de tecnologia CargoX, que funciona como elo entre transportadores e cargas chegou ao mercado justamente em meio à crise do setor. Hoje, a empresa, que tem 300 mil caminhões cadastrados em sua plataforma, que trabalha no sistema "spot" – ou seja, contratados de imediato, e não por meio de acordos de longo prazo. Segundo Federico Vegas, fundador e presidente da Cargo X, o atual preço do frete reflete uma relação de oferta e demanda desequilibrada.

O executivo estima que mais transportadoras deverão sair do mercado antes de o preço médio do frete voltar a ser economicamente viável. Segundo ele, 30 mil transportadoras desistiram de operar em 2017. Embora hoje realize se ocupe de atividades feitas por transportadoras, a Cargo X, que já recebeu US\$ 35 milhões

em investimentos, se define como uma plataforma de tecnologia que visa a aumentar a produtividade do movimentação de cargas.

"Hoje, 40% dos caminhões fazem a viagem de volta vazios", diz ele, lembrando que isso compromete o já quase nulo ganho atual dessa atividade. O ganho de produtividade, diz Vegas, é especialmente importante em um mercado deprimido como o atual. Além da redução da oferta de caminhões, ele diz que não existirá milagre para o reajuste do preço do frete. Tudo dependerá da retomada da economia. "As empresas tiveram fortes perdas de margem (com a crise). Então, todo mundo está focado em cortar custos, em sobreviver."

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Igor Gadelha, De Brasília

Título: Projeto que alivia regra de pontos na CNH vai a Plenário

O presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ), pautou para esta semana votação de projeto que aumenta a quantidade de pontos de multas que motoristas de caminhões e ônibus poderão receber antes de terem suspenso o direito de dirigir. A proposta prevê até dobrar o número que poderá ser acumulado na Carteira Nacional de Habilitação (CNH), passando de 20 para 40.

Segundo item da pauta de votações do plenário da Câmara de hoje, a medida é uma das reivindicações de caminhoneiros para a suspensão da greve. A intenção dos parlamentares é votar a medida com o projeto que cria um novo Marco Regulatório para o Transporte Rodoviário de Cargas, outro pedido da categoria.

Pela legislação em vigor, motoristas de todas as categorias que atingir 20 pontos na CNH no período de um ano terá suspenso o direito de dirigir por até um ano e, em caso de reincidência, por até dois anos. O projeto relaxar a regra para motoristas das categorias C, D e E que exerçam atividade remunerada.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Adriana Fernandes/BRASÍLIA

Título: Ex-territórios podem onerar União em R\$ 2 bi

Medida aprovada pelo Congresso prevê a transferência de 30 mil funcionários de Roraima, Rondônia e Amapá para quadros federais

Em meio ao momento mais crítico da crise dos caminhoneiros que parou o País, o Congresso Nacional aprovou a Medida Provisória (MP) 817 que autoriza servidores dos ex-territórios de Roraima, Amapá e também de Rondônia a pedirem transferência para os quadros da União. Segundo apurou o "Estadão/Broadcast", cálculos internos do governo estimam que a folha de pessoal da União aumentaria em cerca de 30 mil, com impacto que pode ultrapassar R\$ 2 bilhões.

Ao longo dos anos, o Congresso aprovou emendas à Constituição (PEC) para permitir a transferência para os quadros da União de servidores desses Estados. Esses funcionários passam a fazer parte de um quadro em extinção, cujas vagas são extintas depois da aposentadoria. Os servidores são cedidos pelo governo federal para continuarem trabalhando nos próprios Estados ou em municípios dessas regiões. As transferências foram autorizadas primeiro somente para servidores que estavam no exercício da função quando o território em que eles trabalhavam foi transformado em Estado.

A última PEC, aprovada em 2017, ampliou para os servidores que trabalharam no período de transição, entre 1988 e 1993. No entanto, o governo ainda precisava regulamentar a possibilidade e isso foi feito por meio de uma MP, aprovada pela Câmara e Senado em meio à paralisação dos caminhoneiros. Depois de aprovada, a MP precisa ser sancionada pelo presidente Michel Temer. Além de regulamentar as PECs, a MP amplia o rol dos servidores que podem pedir a transferência, incluindo professores e carreiras de tributação, arrecadação e fiscalização de Rondônia.

De acordo com o Ministério do Planejamento, já foram transferidos para a União 6.633 servidores, sendo a maior parte de Rondônia (4.606), seguido do Amapá (1.896) e de Roraima (131). Neste ano, a comissão que tem a responsabilidade de autorizar os pedidos continuará a analisar outros 40 mil processos. Segundo o órgão, o salário médio mensal é de R\$ 5.250 para cada servidor. O Ministério do Planejamento informou que fixou limite de R\$ 500 milhões para o gasto com as transferências neste ano, mas o governo não podia criar despesas sem estimar o gasto para os anos seguintes. Sem compensação.

A MP do "trem da alegria" foi encaminhada pelo governo sem previsão orçamentária para bancar o aumento de custo na folha. A Lei de Responsabilidade Fiscal, porém, exige que a criação de despesas seja acompanhada de estimativa de impacto. Despesas continuadas precisam ser acompanhadas de medidas compensatórias. A Procuradoria-Geral da República, que ajuizou no Supremo Tribunal Federal (STF) ação direta de inconstitucionalidade contra a emenda, estimou em 18 mil servidores o aumento na folha da União.

A MP foi aprovada com emendas apresentadas pela senadora Ângela Portela (PDT-RR), que ampliaram direitos de professores, motoristas e fiscais de tributos. Estes últimos terão vencimentos equivalentes aos auditores da Receita Federal. A senadora comemorou a aprovação da MP. "A aprovação da MP traz mais esperança aos mais de 10 mil servidores de Roraima, Rondônia e Amapá que, há muito tempo, lutam pelo seu enquadramento na União", disse a senadora à Agência Senado. Em campanha à reeleição, o senador Romero Jucá (MDBRR) gravou vídeo em Uiramutã, no nordeste do Estado, para também comemorar a aprovação da MP. Ontem, a reportagem não conseguiu localizar nenhum dos senadores, que estão no interior de Roraima.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Fabrício de Castro / BRASÍLIA

Título: Mercado reduz projeção para PIB mais uma vez

Previsão de crescimento da economia passou de 2,37% para 2,18%; foi o 5º recuo seguido das estimativas

Em meio à desconfiança na retomada da atividade, os economistas do mercado financeiro voltaram a reduzir suas projeções para o Produto Interno Bruto (PIB) em 2018. O Relatório de Mercado Focus do Banco Central, divulgado ontem, mostrou que a projeção de crescimento este ano passou de 2,37% para 2,18%. Foi a quinta semana consecutiva de baixa nas estimativas. A greve dos caminhoneiros, que provocou desabastecimento e paralisou a atividade em vários setores nas últimas semanas, foi apenas o fator negativo mais recente para o PIB brasileiro.

Na semana passada, o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) já havia divulgado um crescimento de apenas 0,4% do PIB no primeiro trimestre deste ano, ante o quarto trimestre de 2017. Com o número sobre a mesa, muitos profissionais passaram a estimar um PIB mais próximo de 2% este ano. O Sistema de Expectativas de Mercado do Focus mostrou ontem que, entre as instituições que abastecem o relatório com projeções, pelo menos uma delas já trabalha com uma alta de apenas 1,20% do PIB em 2018.

Se confirmado, o resultado será decepcionante, já que o governo chegou a citar no ano passado um crescimento de 3% ou mais este ano. Atualmente, a estimativa do Banco Central é de avanço de 2,6%, enquanto o Ministério da Fazenda trabalha com 2,5%. O Focus mostrou ainda que o horizonte para o PIB não é muito melhor nos próximos anos. Os economistas projetam um crescimento de 3% para a economia em 2019, mas de apenas 2,50% em 2020,

2021 e 2022. Com a atividade em marcha lenta, as projeções também indicam uma inflação controlada nos próximos anos.

A estimativa do mercado para o IPCA – o índice oficial de inflação – em 2018 passou de 3,60% para 3,65%. Apesar da alta, o percentual projetado ainda está abaixo do centro da meta de inflação perseguida pelo BC este ano, de 4,5%, com margem de tolerância de 1,5 ponto percentual (inflação entre 3,0% e 6,0%). No caso de 2019, os economistas projetam um IPCA de 4,01%. Juros.

O relatório Focus mostrou ainda que o mercado financeiro espera que a Selic (a taxa básica da economia), atualmente em 6,50% ao ano, permaneça neste patamar até junho de 2019, quando o BC daria início a um novo ciclo de alta dos juros. A projeção é de que a Selic suba de 6,50% para 6,75% em junho do próximo ano. Depois disso, a taxa passaria para 7,00% em julho, 7,25% em agosto, 7,50% em setembro, 7,75% em outubro e 8,00% em novembro de 2019.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Renée Pereira

Título: Enel compra Eletropaulo por R\$ 5,55 bi

Com negócio concluído ontem na B3, grupo italiano se torna a maior empresa de distribuição da América Latina

A italiana Enel comprou ontem 73,38% das ações da Eletropaulo, por R\$ 5,55 bilhões. Com o negócio, realizado por meio de leilão na B3, o grupo europeu se torna líder na distribuição de energia elétrica na América Latina, atendendo 17 milhões de clientes no Brasil, nos Estados de São Paulo, Rio de Janeiro, Ceará e Goiás. O pagamento dos acionistas que venderam ontem as 122.799.289 ações na distribuidora paulista vai ocorrer na quinta-feira por meio da Enel Américas, com sede no Chile.

Os demais acionistas terão ainda 30 dias para decidir se vão aderir ou não à oferta pública de ações. O Estado apurou que a União, que detém 7,97% das ações da concessionária, não conseguiu vender sua participação porque os papéis estavam como garantia de uma ação antiga. A americana AES e o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) estão entre os principais acionistas da distribuidora de São Paulo, com 35,57% de participação na empresa.

Até o fim do dia de ontem, no entanto, a Eletropaulo não havia informado a composição dos acionistas que aderiram à oferta pública. A operação, que teve assessoria financeira dos bancos Morgan Stanley e BTG, já tem aval do Conselho

Administrativo de Defesa Econômica (Cade), mas ainda depende de aprovação da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), o que deve ocorrer num prazo de até 90 dias. A partir daí a Enel poderá implementar seu plano de negócios, que prevê um aumento de capital de R\$ 1,5 bilhão.

"O grande desafio que a Enel terá pela frente será fazer os investimentos necessários para melhorar a qualidade da distribuição de energia da Eletropaulo, que estava caindo", diz o professor da UFRJ, Nivalde Castro. Ele considera que a empresa tinha uma estratégia mais consistente que a Iberdrola, controladora da Neoenergia, para garantir o controle da Eletropaulo. "Para isso, pagou um prêmio para ter o maior mercado da América Latina."

A Enel venceu com uma oferta de R\$ 45,22 por ação enquanto o lance da rival Neoenergia foi de R\$ 39,53. A disputa pela Eletropaulo começou em março, quando a companhia recebeu a primeira proposta da Enel, de R\$ 19 por ação. Em seguida, vários outros lances foram dados numa disputa acirrada especialmente entre Enel e Neoenergia.

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Brasil

Autor: Pedro Lobato

Título: Na boleia dos enganados

No futebol, nós, brasileiros, temos a tentação de focar apenas nos resultados. Se o time perde duas ou três vezes seguidas, pedimos a cabeça do técnico. Afinal, dá menos trabalho apontar o dedo para um único culpado do que procurar entender o que, de fato, está acontecendo.

As duas últimas semanas mostraram que nosso vício do imediatismo e da simplificação não se limita ao futebol. Foi com ele que tratamos a grave crise dos caminhoneiros e, por isso, corremos o risco de cometermos novos e velhos enganados.

Com a disparada dos preços dos combustíveis, foi fácil perceber que os caminhoneiros tinham razão de sobra para reclamar. Os preços do diesel estão muito altos em comparação aos de dois anos atrás, aparentemente, prejudicando o negócio do frete. O apoio da população (87%) não demorou a entrar na boleia dos caminhoneiros.

Eles mereciam, mas não nos demos ao trabalho de perguntar o que de fato estava ocorrendo. Afinal, o problema estava na Petrobras ou no caminho entre ela e a bomba do posto de combustíveis? Mais fácil foi satanizar o técnico,

mesmo que ele tenha tirado o time do rebaixamento e continuasse fazendo bom trabalho.

Não vimos, com esse imediatismo, que poderíamos estar fazendo o jogo de empresários oportunistas e, pior ainda, de políticos espertalhões. Todos sabiam que o problema maior não vinha da Petrobras, mas, para os políticos e funcionários bem situados na máquina pública, era urgente malhar um judas qualquer, antes que alguém pusesse o dedo na ferida.

Antes da política da Petrobras, deveríamos prestar atenção aos preços que ela cobra. Ontem, a empresa estava entregando nas refinarias a gasolina a R\$ 1,9976 o litro e o diesel a R\$ 2,036. Daí até o consumidor, esses preços — seja qual for a oscilação na refinaria — quase dobram, dependendo do estado da federação onde o caminhão ou o carro são abastecidos. Retirados os ganhos da distribuidora e do posto, sobra o alto custo de sustentarmos o desfrute de privilégios caríssimos de castas do poder público. Esse é o ponto que temos de discutir com coragem e inteligência.

Por que os preços sobem

Esse resgate do Estado é tarefa que vai demandar tempo, já que ele vem sendo sequestrado há décadas por gente que se tornou poderosa. Mas a crise dos caminhoneiros evidenciou também a questão urgente da política ideal de preços dos combustíveis.

Para começar, a população tem o direito de saber o que se passa e não ser iludida por propaganda enganosa. Não nos tornamos autossuficientes nesse setor, como dizia o governo anos atrás. Não conseguimos aumentar nossa capacidade de refino e, por isso, somos obrigados a importar diesel e gasolina.

Temos de nos submeter às oscilações diárias dos preços internacionais do petróleo. Eles são cotados em dólar. Se o dólar sobe, pagamos mais caro pela importação, mesmo que o petróleo tenha ficado estável. Imaginem, então, o que ocorre quando os dois, petróleo e dólar, sobem ao mesmo tempo.

Altas ocorreram nos últimos anos e isso deveria ter impactado os preços internos do combustível no Brasil. No mundo todo, essa é a lógica do repasse de custos. Mas até julho de 2016, não foi isso que ocorreu no Brasil. O governo preferiu o velho vício do imediatismo para interferir no curso natural da economia. A Petrobras foi obrigada a engolir o prejuízo, tendo de vender o diesel e a gasolina mais baratos do que havia pago por eles no exterior.

Outra maneira de fazer essa interferência seria poupar a Petrobras e cobrir a diferença com recursos do Tesouro. Difícil saber qual das duas é a pior para e

economia, mas ambas têm o poder de deixar as pessoas felizes por algum tempo e facilitar a reeleição de quem escolheu uma delas. Uma impede que a Petrobras busque a autossuficiência, a outra retira dinheiro da educação e da saúde para encher os tanques de quem tem carro.

Interferências perigosas

Em julho de 2016, o governo decidiu poupar a Petrobras, autorizando a empresa a transferir automaticamente o custo da importação para o consumidor. Tirou a empresa do lixo em que havia sido jogada (quatro anos de prejuízos e a maior dívida entre todas as petroleiras do mundo), mas esbarrou nas consequências de outra interferência do governo na economia: financiou com dinheiro público, a juros subsidiados, a ampliação da frota de caminhões muito além do necessário.

O desequilíbrio criado entre a oferta e a demanda de fretes foi agravado pela recessão de 2016 e 2017. Isso impediu que os caminhoneiros repassassem os aumentos do diesel para os elos seguintes da cadeia produtiva. Trata-se de um problema real para os caminhoneiros, que reagiram com razão.

É, pois, uma questão complexa. Aqui não cabe simplificação. Não é assunto a ser resolvido no escurinho dos gabinetes e, muito menos, por espertezas políticas. A sociedade, por seus representantes, tem de resolver logo, com transparência e seriedade, o melhor a fazer, enquanto estivermos sujeitos à importação de combustíveis. A crise mostrou que a aceitação de desaforos acabou.

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Economia

Autor: Rosana Hessel

Título: Governo vai mudar política de reajustes

O governo praticamente bateu o martelo e pretende mudar a política de preços dos combustíveis. O presidente Michel Temer está convencido de que o modelo atual de correções diárias provoca distorções. Isso ficou claro durante a greve dos caminhoneiros. O valor do diesel está congelado por 60 dias e terá reajuste mensal. No caso da gasolina, dois modelos são cogitados: o primeiro, a cada 30 dias, a exemplo do diesel; e o segundo, a cada três meses, como ocorre com o gás de cozinha (GLP) desde janeiro. A Petrobras já sinalizou ao Palácio do Planalto que não vê empecilho. O que importa para a empresa é repassar os custos.

Embora o ministro da Casa Civil, Eliseu Padilha, tenha dito ontem que o governo

não pretende interferir na política de preços, nos bastidores, fontes do governo garantem que as discussões estão bastante avançadas. A mudança, no entanto, só ocorrerá após a normalização do abastecimento dos postos e a constatação de que o desconto de R\$ 0,46 no litro do óleo diesel, anunciado pelo governo, esteja efetivamente valendo para o consumidor. Medida que vai custar R\$ 13,5 bilhões aos cofres públicos.

O secretário executivo do Ministério de Minas e Energia, Márcio Félix, não descartou a nova política para a gasolina, mas não deu muitos detalhes. “Não vai ser anunciado agora, mas depois que tivermos um consenso dentro do mercado”, afirmou. “A prioridade é reabastecer o país e fazer com que o esforço dos R\$ 0,46 de redução no litro do diesel chegue ao consumidor país a fora”, explicou. O ministro-chefe do Gabinete de Segurança Institucional (GSI) da Presidência da República, Sérgio Etchegoyen, assegurou que o governo vai fiscalizar o repasse. “Vamos usar todo o poder de polícia no esforço de garantir os R\$ 0,46”, destacou.

Além disso, está sendo colocado em discussão um mecanismo de proteção da estatal contra importações nos períodos em que a cotação estimada para o preço da gasolina no mercado externo estiver mais baixa do que o valor cobrado internamente.

Riscos

Os analistas reconhecem que um prazo maior para o reajuste dos combustíveis traz maior previsibilidade, atendendo à reivindicação dos caminhoneiros. No entanto, eles alertam que os riscos aumentam, dependendo da oscilação dos preços no mercado internacional. Além disso, os especialistas consideram que congelamento e tabelamento são um retrocesso à época que antecedeu à hiperinflação, durante o governo de José Sarney, e que não deu certo.

“O governo vai sancionar um cartel oficial, com preços mínimos de fretes e de insumos. E está subsidiando sem ter recursos para isso, porque tem um orçamento deficitário de R\$ 159 bilhões para este ano, ou seja, está faltando dinheiro”, avaliou o economista Maurício Canêdo Pinheiro, professor da Escola Brasileira de Economia e Finanças da Fundação Getúlio Vargas (EPGE-FGV). Para ele, manter o valor dos combustíveis atrelado ao preço internacional em intervalos mais longos resolve a variação diária no mês, mas não resolve se a tendência de alta dos preços. “Essa política não vai evitar que o reajuste, no fim de 30 dias ou de um prazo maior, fique mais alto. O susto também será inevitável”, alertou.

O economista Fabio Klein, da Tendências Consultoria, reforçou que o governo não tem espaço fiscal para adotar a mesma política de subsídio no preço da gasolina como fez com o diesel. Segundo levantamento feito pela Tendência, a

variação dos preços da gasolina no mercado interno e externo é bem maior do que a do diesel. “Pelas nossas contas, o preço da gasolina está bem abaixo do que seria a paridade com o mercado internacional. No caso do diesel, a diferença é pequena”, destacou.

Pinheiro, da FGV, criticou os subsídios e afirmou que o governo está transferindo a conta do diesel para a sociedade. “O país tem outras prioridades, mas como o governo está fraco, cedeu às reivindicações dos caminhoneiros. Corre o risco de ter aberto a caixa de Pandora. Outros setores podem pressionar por benefícios similares, apesar de o quadro fiscal não permitir muitas aventuras”, completou.

Para os especialistas, a nova política de preços da Petrobras trouxe credibilidade e lucro para a estatal ao evitar o congelamento de preços. Durante o governo da ex-presidente Dilma Rousseff, a prática fez a empresa amargar prejuízos de US\$ 40 bilhões. O congelamento do gás de cozinha durante 2013 e 2015, por exemplo, fez com que o reajuste para o consumidor em 2016 acabasse sendo de 56% para corrigir as perdas.

Segundo Pinheiro, do ponto de vista econômico, a política atual de preços da Petrobras “é acertada”, porque ajusta o preço de acordo com a variação do barril de petróleo lá fora e do câmbio. A mudança para um prazo mais longo será uma “solução de meio termo” com viés político. “Reajustes mensais podem agradar a população e garantir votos para o defensor da ideia. Mas não vai resolver se a gasolina subir lá fora e o real se desvalorizar, porque, quando virar o mês, a variação será maior”, alertou.

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Economia

Autor: Deborah Fortuna e Anna Russi

Título: Redução de preço não chega às bombas

O governo federal prometeu e decretou a redução de R\$ 0,46 no preço do diesel. A ideia era conter a greve dos caminhoneiros, iniciada em 21 de maio, que causou uma série de problemas de abastecimento no país. No entanto, no primeiro dia após o feriado prolongado, a categoria disse não ter visto grande diferença nos postos de abastecimento. Uma ronda em alguns locais revelou que a redução ainda não chegou às bombas.

Segundo a Agência Nacional do Petróleo (ANP), entre os dias 20 a 26 de maio, o preço médio do diesel girava em torno de R\$ 3,957. O maior valor registrado no período foi de R\$ 4,29, enquanto o menor foi de R\$ 3,699. O Correio circulou

em alguns postos para mapear preços. O valor médio do diesel encontrado foi de R\$ 3,81. O máximo foi de R\$ 4,09 e o menor, R\$ 3,69. Questionados, alguns frentistas não souberam indicar se a redução do combustível já havia sido feita. “Aqui, o diesel abaixou pouco, mas a gasolina já aumentou”, contou um funcionário. Em outro posto, a informação foi de que o valor do diesel passou de R\$ 3,99 para R\$ 3,79, redução de apenas R\$ 0,20 e não os R\$ 0,46 prometidos pelo governo.

O caminhoneiro Wagner Borges, 36 anos, afirmou não ter visto a redução em postos de combustíveis. Se isso não acontecer nos próximos dias, ele acredita que uma solução deve ser procurar o Procon e ir atrás dos direitos do consumidor. “As notícias que chegam são que os postos não estão cumprindo. O governo até fez a medida, mas não é cumprida”, desabafou. Para Wagner, a ideia é lutar para que a proposta do Executivo vire lei. “Não adianta eles diminuírem por 60 dias e depois voltar tudo como era”, argumentou.

Com a escassez dos combustíveis em postos de todo o país, houve uma disparada nos preços. O da gasolina variou até 173%, entre os dias 18 e 30 de maio. Um levantamento realizado pela ValeCard, empresa especializada em gestão de frotas, mostrou que, durante as manifestações, o valor do litro de gasolina ia de R\$ 3,87 até R\$ 10,56.

Etanol

O etanol também apresentou variação significativa de preços: de R\$ 2,58 até R\$ 5,97, uma diferença de 131%, segundo a pesquisa. A ValeCard também informou que, mesmo com o fim da paralisação e a normalização do abastecimento, no feriado de Corpus Christi, o valor da gasolina ainda variava 83% no país, vendida por R\$ 3,80 até R\$ 6,96 o litro.

No caso do etanol, embora ainda alta, a variação de preço foi menor, de 61%, durante o feriado. O litro era vendido entre os valores de R\$ 2,99 e R\$ 4,80. Patricia Agra, sócia da área de defesa da concorrência do L.O. Baptista Advogado, explicou que os motivos de tamanha variação são o choque de oferta e o aproveitamento para um abuso de preço por parte dos empresários.

Para a especialista, cabe ao consumidor avaliar o preço cobrado e reagir. E não apenas esperar que o governo intervenha. “Tem que chamar o Procon, tem que fazer denúncia no Cade (Conselho Administrativo de Defesa Econômica) de combinação de preço, tem que buscar outro posto que venda mais barato ou outra alternativa para meio de transporte naquele momento”, ressaltou.

* Estagiária sob supervisão de Simone Kafruni

Variação dos preços no DF (em reais)

Postos Endereço 25/4/2018 9/5/2018

Petrobras EPTG R\$ 4,89 R\$ 3,99

BR SIA R\$ 4,80 R\$ 3,49

Petrobras EPTG R\$ 4,69 R\$ 3,69

VTEX Águas Claras R\$ 4,69 R\$ 3,99

Safeway EPTG R\$ 4,69 R\$ 3,69

Ipiranga EPTG R\$ 4,95 R\$ 4,09

Garantia Guará R\$ 4,69 R\$ 3,79

Petrolino Taguatinga R\$ 4,59 R\$ 3,62

* Preços apurados ontem

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Economia

Autor: Andressa Paulino

Título: Bolsa sobe e se recupera

A Bolsa de Valores de São Paulo (B3) operou em alta ontem, puxada pelas ações da Petrobras, que recuperaram parte das perdas da última sexta-feira, e pelo cenário internacional favorável. Na quarta alta consecutiva, o Ibovespa, principal índice da Bolsa brasileira, fechou com ganhos de 1,76% aos 78.596 pontos. A maior alta de ontem ficou com CSN ON, que disparou 14,93% após ter sua recomendação alterada de “neutra” para “acima da média” pelo Credit Suisse.

Após a queda de quase 15% das ações da Petrobras na sexta-feira passada, reflexo do pedido de demissão de Pedro Parente da presidência da companhia, no pregão de ontem, os papéis da estatal recuperaram parte das perdas. As ações preferenciais na distribuição de dividendos, as PN, tiveram alta de 8,48%, enquanto as ordinárias (ON), que dão direito a voto nas assembleias, subiram 5,83%.

Para os especialistas, a valorização foi atribuída a um ajuste, após as expressivas quedas recentes, registradas desde o início da paralisação dos caminhoneiros até a saída de Parente. Apenas com o anúncio da demissão do ex-presidente, os ativos da estatal despencaram 21%. Em um dia, a Petrobras perdeu R\$ 40,9 bilhões em valor de mercado.

A nomeação de Ivan Monteiro para o comando da empresa está sendo recebida com bons olhos pelo mercado financeiro. De acordo com o economista da Nova Futura Investimentos Pedro Paulo Silveira, a projeção é de que o novo presidente mantenha a política de preços estabelecida pela estatal. “O mercado

está acreditando que Monteiro vai seguir a mesma linha de Parente e isso é positivo para o investidor”, afirmou.

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Opinião

Autor: Marco Aurélio Sanfis e Hedminton Mourão Cardoso

Título: Subsídios: quem recebe e quem paga

As crises política e econômica geradas por uma greve nacional no transporte rodoviário de cargas têm como razão de fundo a falta de planejamento e execução de políticas públicas de longo prazo nos setores de transporte e logística. A ausência da definição de diretrizes e incentivos resultantes de estudos multidisciplinares que considerem as consequências e desdobramentos de cada uma das opções obriga o país a conviver com a situação de desorganização vista nos últimos dias. Uma vez instalada a crise, soluções vão sendo dadas com o único objetivo de estancá-la, sem considerar outros efeitos das decisões tomadas nem tendo orientação coerente com o que se deseja a longo prazo.

Não sendo especialista em logística, deixo para profissionais mas bem qualificados a proposição das medidas que devem ser tomadas na área para o país vencer a crise e promover a modernização do setor. No entanto, considero que a paralisação nos colocou frente a várias situações que merecem ser avaliadas sob as óticas micro e macroeconômicas. Especificamente quanto às medidas adotadas pelo governo, elas foram as possíveis, dado que, num país onde o transporte rodoviário responde por 60% da movimentação de cargas, era inevitável que, após dois ou três dias de paralisação, viesse a escassez de produtos.

No entanto, tais soluções não podem vigorar senão a curto prazo, porque contêm incoerências micro e macroeconômicas, além de não necessariamente refletirem as escolhas da sociedade a longo prazo. Uma das mais graves é a redução do preço do óleo diesel pela adoção de um subsídio governamental. O efeito microeconômico é o de reduzir o preço relativo do diesel em relação a outros combustíveis, e o preço do diesel no Brasil em relação a países fronteiriços. O efeito óbvio é o de aumento na demanda de diesel em detrimento de outros combustíveis sempre que a substituição for possível e o aumento da demanda do diesel brasileiro por países que fazem fronteira com o Brasil.

Diante da impossibilidade de subsidiar somente o diesel que vai para o caminhoneiro brasileiro, o contribuinte estará subsidiando também os proprietários de caminhonetes de luxo, iates, indústrias que podem transformar

seus veículos e máquinas para o uso do combustível mais barato. Sem falar nos consumidores estrangeiros. Como resultado, é possível que as projeções dos efeitos sobre as despesas públicas sejam superiores aos inicialmente estimados.

Por seu lado, o subsídio ao diesel sanciona uma situação estrutural que explica parte da ineficiência do transporte de carga no Brasil. A frota dos transportadores autônomos que possui 37,3% dos caminhões do país tem idade média de 16,4 anos enquanto as frotas de empresas possuem idade média de 9,4 anos. Adicionalmente, a média de caminhões por empresa é de 7,5 enquanto os autônomos possuem 1,4 veículo. Novamente recorrendo à microeconomia, é natural que tanto pela melhor tecnologia quanto pela escala, a produtividade dos autônomos seja menor e os custos maiores.

O subsídio necessário para viabilizar a operação dos caminhoneiros autônomos necessita ser maior que a concedida às empresas. Mas é possível fazer a distinção? Sim, por meio de incentivos à modernização da frota. Assim ganharíamos todos. Transportadores, empresas contratantes de transporte de carga e a sociedade. Além disso, pavimentação de estradas, redução do roubo de cargas, melhoria das condições de integração com outros modais certamente seriam soluções microeconômicas com efeitos macroeconômicos positivos a longo prazo que precisam ser debatidas por ocasião da campanha eleitoral.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por André Ramalho, Cláudia Schüffner e Rodrigo Polito | Do Rio

Título: Com inscrição recorde, leilão da ANP pode gerar R\$ 3,2 bi

A 4ª Rodada do pré-sal poderá garantir uma arrecadação de R\$ 3,2 bilhões à União, na próxima quinta-feira. Ao todo, 16 empresas disputarão os quatro blocos exploratórios, localizados nas bacias de Santos e Campos, número recorde de inscrições para uma licitação sob o regime de partilha.

De acordo com especialistas consultados pelo **Valor**, a expectativa é que, embora tenha levantado incertezas sobre a prática de preços de mercado para os combustíveis no país e culminado na renúncia do presidente da Petrobras, Pedro Parente, os desdobramentos da greve dos caminhoneiros deverão gerar pouco ou quase nenhum impacto negativo sobre a atratividade do leilão.

"A discussão de crise dos combustíveis não fala com a exploração e produção de petróleo. São mercados distintos. Os ativos que o Brasil tem são muito atrativos. A avaliação de oportunidade versus risco Brasil, em princípio, não mudou, na análise do IBP", explica o secretário-executivo de Exploração e Produção do Instituto Brasileiro do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (IBP), Antonio

Guimarães. "Esperamos, assim como foi para os outros leilões, que seja um leilão muito interessante".

O sucesso dos leilões mais recentes anima investidores e o governo, que arrecadou R\$ 18,1 bilhões com as rodadas realizadas desde 2017. Para o sócio de óleo e gás da KPMG, Anderson Dutra, a previsão é que haja competição acirrada pelos ativos esta semana. Segundo ele, a alta do dólar e do preço do barril tendem a pesar favoravelmente na decisão de investimentos das petroleiras no leilão.

"O Brent e o dólar em alta tendem a aumentar a capacidade das companhias de fazerem aportes para aquisições. Teremos nesta rodada um número recorde de inscritos para uma licitação de partilha. Tem tudo para dar certo o leilão", opina Dutra.

O consultor João Carlos de Luca, da De Luca Energy Consulting, por sua vez, destaca a qualidade geológica dos ativos do pré-sal colocados em leilão e vê "boas chances" de que todas as quatro áreas sejam negociadas. Segundo ele, as petroleiras podem se sentir estimuladas a intensificar suas apostas nas rodadas deste ano, as últimas antes da troca de governo.

"Esperamos que o calendário de leilões seja respeitado, mas as empresas vão pensar em garantir o que tem disponível agora. As petroleiras já estão trabalhando com esse cenário [de incertezas políticas num ano eleitoral], não vão deixar passar a oportunidade", diz.

A tradução do otimismo do setor em investimentos já começa a aparecer em estatísticas como a da GlobalData, que prevê a entrada de 27 novas plataformas flutuantes (FPSOs) no Brasil até 2025, muito à frente de Angola, segunda colocada (com 7 novas unidades). "O país vai se consolidar como o principal mercado offshore do mundo", comemora o diretor-geral da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), Décio Oddone. "Creio que haverá disputas [no leilão de quinta-feira] e que, pela primeira vez, vamos ter ofertas para todas as áreas".

O geólogo e consultor John Forman, ex-diretor da ANP, explica que, ao participarem dos leilões do pré-sal, as petroleiras têm interesse no acesso a novas reservas de petróleo, e não necessariamente no mercado brasileiro de combustíveis. "São [ofertados no leilão] projetos de médio e longo prazo. O foco é exploração [de petróleo] e as áreas são ótimas", afirma.

Na semana passada, **o secretário de petróleo e gás do Ministério de Minas e Energia, João Vicente Vieira**, havia ponderado que as petroleiras olham para o longo prazo e que o governo espera negociar todas as quatro áreas ofertadas.

Ele reconhece, porém, que as mudanças propostas na política de preços da Petrobras, embora necessárias para desmobilizar a greve dos caminhoneiros, deram um "sinal ruim" que "não é o ideal" para os investidores - que podem interpretar a atuação do governo como interferência no setor de refino.

Dentre as 16 empresas inscritas para a 4ª Rodada, segundo Anderson Dutra, da KPMG, uma das curiosidades gira em torno da participação da Petronas, da Malásia. A companhia, ao lado da alemã DEA Deutsche Erdoel AG, busca na 4ª Rodada uma oportunidade de entrar no mercado brasileiro. Não é de hoje que as duas petroleiras se aproximam do Brasil.

A malaia, entre as maiores petroleiras do mundo, vem mapeando oportunidades de negócios desde os leilões do ano passado. Em 2013, a companhia chegou a fechar um acordo com a OGX para comprar 40% do campo de Tubarão Martelo (Bacia de Campos), mas desistiu depois que a antiga petroleira de Eike Batista entrou em recuperação judicial. Já a DEA, controlada pelo fundo de investimentos Letter One Energy, fechou em 2017 um acordo de opção de compra de 50% de Echidna e Kangaroo, projetos da Karoon no pós-sal de Santos, mas também não avançou na negociação.

Como grandes favoritas para a rodada, para além da Petrobras, destacam-se a ExxonMobil, principal protagonista dos últimos leilões, e a BP - que também intensificou sua presença no país nas últimas duas rodadas, com aquisições de ativos com potencial para o pré-sal.

Dutra também destaca que as chinesas CNOOC e CNODC ficaram de fora da 15ª Rodada de concessões, em março, e podem voltar com força. "Além delas, a Shell é uma empresa que sempre olha o pré-sal e as águas profundas com interesse e a ExxonMobil mostrou que veio para ficar no país", avalia o consultor.

Questionada sobre o interesse em participar do leilão desta semana, a Shell lembra, em nota, que esteve habilitada a participar em todas as rodadas de licitação desde a abertura do mercado brasileiro, e destaca que "está continuamente avaliando oportunidades de investimentos que sejam compatíveis com seus objetivos de negócio".

Como de praxe nessa indústria, em que o segredo pode levar a uma economia de bilhões de dólares, as empresas não comentam a participação ou não no leilão. A Petrobras já manifestou o direito de preferência pela operação de três dos quatro ativos oferecidos: Uirapuru, Três Marias e Dois Irmãos, totalizando pagamento de bônus de assinatura de R\$ 945 milhões. O quarto ativo ofertado será Itaimbezinho.

VEÍCULO: Valor Econômico**Seção:** Brasil**Autor:** Por Rodrigo Polito | Do Rio**Título:** Para ex-diretor da ANP, greve pôs política de preços na pauta eleitoral

A crise gerada pela greve dos caminhoneiros, que afetou o abastecimento de combustível e a oferta de produtos nos supermercados, colocou a política de preços dos derivados de petróleo no topo da lista de prioridades da próxima campanha eleitoral. A avaliação é do professor do Instituto de Economia da Energia da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) e ex-diretor da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), Hélder Queiroz.

"Isso acabou se tornando uma das principais pautas da campanha. Crise de abastecimento, de caminhoneiros, apagão no transporte, isso tudo vira imediatamente um tema fundamental de campanha e que revela que existe uma matéria a ser melhorada no país. Do jeito que está, a coisa não está funcionando. É preciso ter um encaminhamento com metodologia, com mais prazo, mais previsibilidade para adoção de uma regra [de preços]. E isso seguramente é a agenda a partir do primeiro dia de mandato, seja quem for o presidente", afirmou o especialista ao **Valor**.

Segundo o ex-diretor da agência petrolífera, é preciso haver uma diretriz de governo que defina a política de preços dos combustíveis. "Não pode deixar a política de preços terceirizada nas mãos da Petrobras", disse. "É preciso saber abandonar certas práticas e ideias. E essa [política de preços atual] foi uma que não funcionou", completou ele.

Uma das hipóteses levantadas por Queiroz é a própria autarquia definir os preços dos combustíveis. "Por que não pensar na ANP? [...] Dado que a estrutura de mercado de refino é monopolista, o refino continuará com a Petrobras predominante por muito tempo, nessas condições temos que ter alguma regra de preços. Ainda mais por se tratar de um bem intermediário que será negociado ao longo da cadeia até o consumidor final", ponderou.

Para ele, nos próximos meses até a entrada de um novo governo, a Petrobras poderia adotar a primeira versão da política de preços implementada por Parente, em outubro de 2016, e que consistia basicamente na aplicação de ajustes mensais para gasolina e diesel. A estatal alterou essa prática em junho do ano passado, alegando que estava perdendo mercado para importadores.

"Mas qual é o problema de haver importador? É mais um agente para dar segurança para o abastecimento. Costumo analisar o que está na lei e a

estrutura de mercado dada. Se a lei diz que é para estimular o processo concorrencial, não podemos criar barreiras para impedir o importador de importar [combustíveis]", explicou o pesquisador.

Queiroz também entende que o congelamento do preço do diesel por 60 dias, aplicado pelo governo, foi uma "emenda pior do que o soneto". "O estrago é ainda pior do que o problema que estava antes. Quando terminar esse congelamento, veremos a confusão que vai dar", acrescentou. Segundo ele, ao fim de 60 dias, se o preço do diesel tiver reduzido, será um sinal de que o consumidor pagou a mais pelo combustível ao longo desse período. E, por outro lado, se o preço tiver subido, indicará que o subsídio dado pelo governo foi ainda maior.

O especialista defende que o governo desenvolva uma política de preços completa, que contemple especificamente cada tipo de produto. "É uma coisa que exige sintonia fina. Tem que saber ao certo a incidência de imposto sobre cada um dos combustíveis", disse.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por André Ramalho | Do Rio

Título: Produção de petróleo tem alta de 1,5% em abril

A produção nacional de petróleo cresceu 1,5% em abril, ante março, para uma média de 2,597 milhões de barris diários, informou a Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP). No primeiro quadrimestre, contudo, a produção das petroleiras recuou 0,65%, para uma média de 2,596 milhões, na comparação com igual período do ano passado.

Já a produção de gás natural subiu 1,7% em abril, para 109 milhões de metros cúbicos diários. O aproveitamento de gás no Brasil no mês alcançou 96,9% do volume total produzido, enquanto a queima cresceu 3%, para 3,4 milhões de m³/dia.

A produção total de óleo e gás foi de 3,281 milhões de barris de óleo equivalente por dia (BOE/dia), o que representa uma alta de 1,6%.

O pré-sal respondeu por 54% do volume produzido. A produção na região abaixo da camada de sal totalizou 1,785 milhão de BOE/dia, 2,3% a mais que o registrado em março. Foram produzidos, em média, 1,423 milhão de barris/dia de petróleo e 58 milhões de m³/dia de gás natural no pré-sal.

O campo de Lula, no pré-sal da Bacia de Santos, permanece como o maior produtor de petróleo e gás natural do país. A área produziu, em média, 898 mil barris/dia de petróleo e 38 milhões de m³/d de gás natural. Ao todo, os campos marítimos produziram 95,6% do petróleo e 82,9% do gás natural do país no mês de abril.

Alavancada pelo pré-sal, a Bacia de Santos segue como principal produtora do país. A região respondeu, em abril, por 48% da produção total de petróleo do país. A Bacia de Campos, por sua vez, representa 46% do volume total produzido no Brasil.

Os números da ANP revelam também um processo de descontração do setor. Principal agente do mercado, a Petrobras respondeu por 75,88% da parcela de produção nacional de petróleo no acumulado dos quatro primeiros meses de 2018, o que representa uma queda de 2,6 pontos percentuais na comparação com igual período do ano passado.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por André Ramalho e Rodrigo Polito | Do Rio

Título: Ivan Monteiro assume com missão de vender ativos e reduzir endividamento

O novo presidente da Petrobras, Ivan Monteiro, assume o comando da estatal com a missão de entregar ao mercado duas grandes metas de curto prazo que ele mesmo já vinha conduzindo como diretor financeiro da petroleira: vender mais US\$ 16,5 bilhões em ativos até o fim do ano e encerrar 2018 com endividamento líquido 5,4% menor, na casa dos US\$ 77 bilhões. O conselho de administração da estatal, reunido ontem à noite, aprovou efetivar Monteiro no cargo de presidente da companhia. Ontem, as ações da empresa mostraram reação positiva à escolha.

"Em linhas gerais acredito que os desinvestimentos continuarão. Ele [Ivan] já estava mergulhado nesse processo", disse o gerente regional de óleo e gás para a América do Sul da consultoria DNV GL, Alex Imperial. O consultor João Carlos de Luca, da De Luca Energy Consulting, por sua vez, acredita que a meta de desinvestimentos da estatal, de US\$ 21 bilhões para o biênio 2017/2018, é factível.

Dessa meta, a companhia já anunciou US\$ 4,45 bilhões em parcerias e venda de ativos desde o ano passado. Foram anunciadas, no período, a venda de 25% do campo de Roncador, na Bacia de Campos, para a Equinor (ex- Statoil), por US\$ 2,9 bilhões; a alienação de 100% do campo de Azulão, no Amazonas, para Eneva

(US\$ 54,5 milhões); e a abertura do capital da BR Distribuidora, que levantou R\$ 5 bilhões (US\$ 1,5 bilhão) no ano passado.

"Há uma série de desinvestimentos em andamento. Acredito que a solução dada, a escolha de Ivan Monteiro, foi positiva. Ele conhece a casa, tem contato com o governo. Qualquer outro de fora que entrasse no lugar do Pedro Parente demandaria mais tempo para se inteirar dos assuntos. E hoje não há espaço para perda de tempo", disse De Luca.

Ao todo, a Petrobras tem, neste momento, nove negociações em fase vinculante. O principal destaque gira em torno da venda da Transportadora Associada de Gás (TAG), que pode render entre US\$ 8 bilhões e US\$ 9 bilhões à companhia, segundo estimativas do UBS. Também estão em fase vinculante a venda da refinaria de Pasadena (EUA) e da PetroÁfrica, os ativos de distribuição de combustíveis do Paraguai, dentre outros.

Para De Luca, os próximos meses serão críticos para a viabilização dos desinvestimentos da Petrobras no refino. O sucesso do negócio, segundo ele, dependerá do sinal que o governo dará ao mercado durante o debate sobre as soluções para atenuação do aumento dos preços dos combustíveis no mercado nacional.

"Se for adotado, por exemplo, uma flutuação de impostos que compense as variações e preserve a política de preços da Petrobras, acredito que o interesse em refino possa continuar" afirmou.

Para o professor do Instituto de Economia da Energia da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) e ex-diretor da Agência Nacional do Petróleo (ANP) Hélder Queiroz, o plano de venda das refinarias ficou comprometido após as recentes mudanças na política de reajustes diários, que lançaram incertezas sobre a política de preços dos combustíveis.

Além de reduzir a frequência dos reajustes, para periodicidade mensal, o governo também anunciou, nas últimas semanas, uma subvenção à estatal, para redução dos preços do diesel nas refinarias.

"Se houver alguma empresa interessada em ser parceira da Petrobras, ela vai esperar a implantação de uma outra regra [um novo modelo de política de preços dos combustíveis]", disse o professor. "Dado, inclusive, que este é um ano eleitoral e o governo só tem mais seis meses, a decisão de investimento [em refino este ano] ficou realmente impactada", completa.

A aceleração esperada do programa de desinvestimentos da Petrobras no segundo semestre promete também impulsionar o movimento de fusões e aquisições na área de óleo e gás no Brasil este ano. Segundo a KPMG, só no

primeiro trimestre o número de operações cresceu três vezes, na comparação com igual período do ano passado. Das 24 operações realizadas entre janeiro e março, 20 envolveram uma companhia de capital majoritário estrangeiro adquirindo, de uma empresa brasileira, um ativo estabelecido no país.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por Cristiano Zaia | De Brasília

Título: Tabelamento do frete esbarra em ruralistas

Apesar de prometer empenho para votação das três medidas provisórias encaminhadas pelo governo para atender os caminhoneiros, a bancada ruralista, que defende o setor do agronegócio, já admite que será necessária muita negociação para aprovar uma delas -- MP 832/2018 --, a que prevê tabelamento para os preços de fretes rodoviários. As outras duas, a que prevê 30% dos contratos de frete da Conab por caminhoneiros autônomos e a que proíbe a cobrança de pedágio sobre eixos suspensos, contam com relativo consenso dos ruralistas e devem ser aprovadas com alguma facilidade.

O tema, no entanto, é um tabu para o agronegócio, historicamente contrário à proposta, que inclusive já é analisada por meio de diversos projetos de lei em tramitação no Legislativo. Para o setor, a fixação de um preço mínimo elevaria em 9% em média os preços dos fretes contratados para o transporte agropecuário, podendo chegar a até 30% no caso de grãos, conforme dados da Confederação da Agricultura e Pecuária (CNA). Outro argumento é que o tabelamento interfere na lógica de mercado, regida pela lei da oferta e procura.

"É uma pauta complicada, pois tem segmentos contrários dentro do agronegócio, mas o momento também é delicado e temos que saber achar uma solução. Afinal de contas, acordo feito é acordo cumprido", disse ao **Valor** a presidente da Frente Parlamentar da Agropecuária (FPA), deputada Tereza Cristina (DEM-MS), referindo-se ao acordo firmado pelo presidente Michel Temer com entidades de caminhoneiros. "O Cade [Conselho Administrativo de Direito Econômico] já disse que vê com restrições tabelamento de frete numa economia de livre mercado. Mas vamos ver como resolver um problema de cada vez", acrescentou a parlamentar.

Nos bastidores, deputados da bancada do agronegócio já defendem que o setor faça concessões para aceitar o tabelamento, com ressalvas de valores, mas sem se opor à medida, com pena de que uma nova greve de caminhoneiros se instale novamente no país daqui a alguns meses.

A MP 832/2018, editada há uma semana por Temer como parte das negociações para cessar as greves que afetaram o país, criou a Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, uma das bandeiras da categoria dos caminhoneiros autônomos, que surgiu com a greve anterior da categoria, em 2015. Na última quarta-feira, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) divulgou a primeira tabela com os preços mínimos referentes ao quilômetro rodado na realização de fretes, por eixo carregado, consideradas diferentes cargas (geral, a granel, frigorificada e perigosa), válida até 20 de janeiro de 2019.

Para a assessora técnica da Comissão Nacional de Infraestrutura e Logística da CNA, Elisângela Lopes, porém, é praticamente impossível que a ANTT consiga fiscalizar a atual frota de 1,5 milhão de caminhões na ativa hoje no país. "Em épocas de safra como agora, o preço do frete aumenta e você tem mais caminhões ofertando serviço. A partir do momento em que se tabela o frete, num mercado com tantos caminhoneiros, quem vai garantir que esse tabelamento seja cumprido?", adverte ela.

Em outra frente, porém, os caminhoneiros não abrem mão de que a MP seja aprovada no Congresso. Procurada, a Associação Brasileira dos Caminhoneiros (Abcam), uma das que negociou a pauta de reivindicações da categoria com o governo, o texto busca compensar a relação desvantajosa, "na grande maioria das vezes", do caminhoneiro perante as grandes empresas na negociação do preço do frete. "Considerando a justa finalidade do texto, não vemos margem de negociação que resulte em adiar a correção dessa relação historicamente desequilibrada.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por Marcelo Ribeiro, Carla Araújo, Rafael Bitencourt e Fabio Graner | De Brasília

Título: Governo vê abastecimento normalizado e prioridade agora é fiscalizar preços

Convicto do encerramento da greve dos caminhoneiros, o governo virou a página e entrou em uma nova etapa: a meta agora é concentrar os esforços na fiscalização da adesão a medidas, com o objetivo de garantir que os pontos acordados com a categoria sejam implementados. Coordenador do comitê de monitoramento da retomada do abastecimento, o ministro do Gabinete de Segurança Institucional (GSI), Sergio Etchegoyen, disse ontem que as questões pelas quais o grupo trabalhava - abastecimento e temas relativos à defesa e à segurança - estão superadas.

"Já temos abastecimento normalizado em todo o país, de todos os itens. Não há mais nenhuma ameaça e risco à segurança institucional, às estradas. O gabinete, agora, se reorganiza para dar protagonismo a temas que permanecem, como fiscalização do que foi acordado e preço de petróleo, diesel e frete", disse Etchegoyen. Auxiliares do Palácio do Planalto devem intensificar articulações para garantir que medidas para encerrar a paralisação sejam aprovadas pelo Congresso.

Coordenado pelo ministro da Casa Civil, Eliseu Padilha, o novo grupo trabalhará com o propósito de fiscalizar e garantir que o desconto sobre o preço do óleo diesel chegue às bombas dos postos de combustível. As reuniões, segundo Padilha, serão semanais e devem acontecer às segundas-feiras.

O ministro do GSI garantiu que um dos temas que permanecerá mobilizado é o prosseguimento das ações policiais judiciais. "Os processos de violência contra caminhoneiros, pessoas em geral e sobre ações de sabotagem das linhas férreas e das torres de eletricidade continuarão. As investigações continuam; o governo se empenhará para garantir que os responsáveis sejam devidamente levados à Justiça".

Além de afirmar que o Ministério de Minas e Energia relatou que a BR Distribuidora já cortou em R\$ 0,46 todo seu estoque de diesel para garantir que o desconto chegue aos postos de combustível, Etchegoyen destacou que as distribuidoras têm que "fazer chegar esse desconto na ponta da linha". "A fiscalização será feita com toda a energia que a situação exige. Estamos desmobilizando apenas nas ações ligadas à segurança e à retomada do abastecimento, que já estão normalizados", disse o ministro do GSI.

Ontem, Padilha reiterou que o governo não pretende alterar a política de preços da Petrobras e reforçou que a intenção do presidente Michel Temer é manter Ivan Monteiro definitivamente no controle da estatal.

Apesar de auxiliares do presidente reconhecerem que os preços da gasolina e do gás de cozinha estão agora no radar de preocupação do governo, Padilha disse que não há como alterar o preço dos combustíveis para os consumidores na bomba sem mudar a política de preços. "O governo não interfere na política de preços da Petrobras. Ponto", disse. "Se não tem meio de enfrentar já está resolvido", completou. "O petróleo e dólar caíram hoje [ontem], esses são os fatores que vão determinar a variação".

Mesmo com a negativa de que a política de preços da estatal vá ser mudada, Padilha destacou que caberá ao **ministro de Minas e Energia, Moreira Franco**, buscar alternativas que possam impactar em uma eventual diminuição dos

preços. "Moreira criou um grupo de estudo e eles estão cuidando de todos os produtos Petrobras", concluiu Padilha.

Ontem, o secretário-executivo do Ministério de Minas e Energia, Márcio Félix, reiterou a jornalistas o que já havia dito na última sexta-feira, dia em que Pedro Parente anunciou que deixaria a companhia. "Não custa a gente repetir que o governo respeita as regras de mercado e dá todo o apoio à política de preços da Petrobras e de qualquer outra empresa", afirmou Félix, que é funcionário licenciado da companhia.

Ontem, a secretária-executiva do Ministério da Fazenda, Ana Paula Vescovi, coordenou reunião com técnicos do governo para tratar do segundo decreto que regulamentará, até o fim do ano, a política de subvenção do preço do combustível. O modelo, que custará R\$ 9,5 bilhões ao Tesouro Nacional até o fim do ano, cobre R\$ 0,30 do desconto de R\$ 0,46 por litro do diesel prometido aos caminhoneiros - a diferença de R\$ 0,16 é coberta por reduções adicionais de PIS/Cofins e Cide sobre o combustível.

O decreto que está em vigor serve para cobrir apenas R\$ 0,07 da subvenção, por litro de diesel, oferecida até dia 7, quando encerra o prazo de 15 dias da redução voluntária de preço proposta pela Petrobras, no valor de R\$ 0,23 por litro. De 8 de junho até 31 de dezembro, o governo assumirá todo o custo dessa subvenção.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por Raphael Di Cunto | De Brasília

Título: PL do transporte de carga pode anistiar empresas

O relator do projeto de lei do marco do transporte rodoviário de cargas, deputado Nelson Marquezelli (PTB-SP), vai modificar o parecer no plenário da Câmara dos Deputados para transformar as multas e processos criminais aplicados aos caminhoneiros e transportadoras em decorrência do protesto das últimas semanas em sanções administrativas.

A informação é do assessor do parlamentar, Jonas Lima, indicado por Marquezelli para negociar com o governo e deputados as alterações no projeto, que foi uma das demandas dos caminhoneiros. O petebista diz que haverá nova reunião com o governo hoje à tarde para tentar alinhar os pontos finais e votar no plenário da Câmara à noite.

Após frustrada a primeira rodada de negociações com os caminhoneiros, o governo ameaçou com multas de R\$ 100 mil por hora parada as transportadoras

que não voltassem à atividade e acusou que a manifestação tinha como pano de fundo um locaute (quando os empresários organizam o protesto e impedem os funcionários de trabalharem, o que é crime).

A Advocacia-Geral da União (AGU) pede ao Supremo Tribunal Federal (STF) multa de R\$ 340 milhões a 96 empresas por não desobstruírem as vias públicas e o ministro Alexandre de Moraes, relator do processo, já determinou a cobrança.

"A principal mudança do texto aprovado na comissão para o que será votado no plenário é a inclusão de um dispositivo para transformar as multas e processos em decorrência da greve em sanções administrativas. Vale para todos os processos", disse Lima. O **Valor** não teve acesso à nova versão do parecer.

Há nova reunião marcada para hoje, mas o governo, até o momento, ainda não teria apresentado ressalvas ao projeto - nem mesmo à criação de um programa para renovar a frota de caminhões dos autônomos, com isenção de impostos como PIS/Pasep, Cofins e IPI. O PL ainda precisa ser votado no Senado, o que dá mais tempo para o Executivo negociar longe da pressão dos protestos.

O projeto mexe em vários pontos do transporte de cargas: muda a relação entre as empresas e a formulação de preços, exige contratação de seguros, amplia a punição para motoristas que participarem do roubo de cargas e aumenta, de 20 para até 40 pontos, o limite para um caminhoneiro profissional perder a Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por Raphael Di Cunto | De Brasília

Título: Falta de apoio adia votação sobre venda da Eletrobrás

Sem os votos necessários para aprovar o projeto de privatização da Eletrobrás, o presidente da comissão que discute a proposta na Câmara dos Deputados, Hugo Motta (PRB-PB), e o relator, José Carlos Aleluia (DEM-BA), acertaram que só marcarão reunião para votar o parecer quando os líderes da base do governo estiverem mobilizados para isso.

"Não adianta fazer reunião sem sinalização de que a base está disposta a votar", afirmou Aleluia ao **Valor**. O relator não admite, mas, na prática, essa decisão enterra a proposta: os líderes dos partidos governistas têm pontuado, há meses, a dificuldade de votar um projeto polêmico como a venda do controle da Eletrobrás na véspera da eleição.

O governo aceitou triplicar o dinheiro para obras na região do rio São Francisco, na tentativa de agradar as bancadas mineiras e nordestina, e tentou articular para que a votação fosse apenas na comissão - o plenário só analisaria um recurso contra essa aprovação conclusiva que, rejeitado, faria o texto seguir direto para o plenário -, mas até no colegiado, com um grupo de parlamentares indicados diretamente pelos líderes, há resistências.

O prazo de apresentação de emendas acabou há duas semanas, numa quinta-feira, mas nenhuma sessão foi marcada - Motta argumentou que não havia quórum nem em dias normais, muito menos numa quinta-feira. Depois o motivo foi o protesto dos caminhoneiros e o feriado. Agora o problema, admitem, é falta de mobilização da base aliada - e de novo não há nenhuma reunião marcada.

"Eu só tenho um voto. Enquanto não houver consenso entre os líderes da base para votar a proposta, não vamos perder tempo marcando reunião", afirmou Aleluia, que já se concentra, esta semana, em outro projeto, para permitir a venda da cessão onerosa pela Petrobras. "Está nas mãos dos líderes do governo [a Eletrobrás], eles têm que sinalizar que há votos e disposição."

O próprio governo já tinha dado o sinal de que não contava mais com a aprovação do projeto quando excluiu, há duas semanas, a arrecadação que receberia com a capitalização da Eletrobrás da previsão bimestral de receitas. Resta, contudo, um problema mais imediato: não foi solucionado o déficit de seis distribuidoras da estatal que estão no prejuízo e com risco de decretarem falência até o fim do ano, deixando uma dívida bilionária para a holding.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por Edna Simão | De Brasília

Título: Regra de 2003 ainda infla aposentadoria de servidor

Uma regra válida para trabalhadores que ingressaram no serviço público até 2003 segue inflando o valor médio das aposentadorias pagas no Judiciário, Legislativo e Ministério Público. A chamada paridade e integralidade determina que o funcionário tem direito de se aposentar com o último salário e o benefício, a partir daí, é reajustado conforme os aumentos dados aos servidores na ativa.

Essa é uma das principais justificativas para que o valor médio de aposentadoria nesses Poderes seja superior ao pago para os trabalhadores da ativa nessas categorias, como mostrou o **Valor**. No Judiciário, por exemplo, a remuneração média do servidor inativo chega a R\$ 18 mil, contra R\$ 9,9 mil dos ativos,

segundo Relatório de Avaliação Atuarial do Regime Próprio de Previdência Social (RPPS), anexado à proposta de Lei de Diretrizes Orçamentárias (PLDO) de 2019. O impacto da regra deve perdurar por, pelo menos, mais 15 anos, prevê o secretário de Previdência Social, Marcelo Caetano. Até que todos os que entraram no serviço público até 2003 se aposentem.

Um dos objetivos da reforma da Previdência Social, proposta pelo atual governo, mas que não foi adiante, era reduzir essa distorção de salários entre ativos e inativos. Apesar da pressão dos servidores públicos, a ideia era exigir que os funcionários, que passaram no concurso até 2003, tivessem que alcançar a idade mínima de 65 anos se homem e 62 mulheres para terem direito à paridade e integralidade.

Pelas regras que passaram a vigorar em 2003, os servidores públicos não têm mais direito a se aposentarem com o último salário, porém, não há teto para o valor das aposentadorias. O limite do INSS passou a valer para servidores públicos federais somente em 2013. A aposentadoria média paga pelo Instituto Nacional de Seguro Social (INSS) foi de R\$ 1,2 mil em abril, sendo que o teto é de R\$ 5.645,80. Segundo dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílio (Pnad), divulgada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), o rendimento médio real em todos os trabalhos foi de R\$ 2.182 no trimestre encerrado em abril.

Caetano defende a necessidade de mudança nas regras de concessão de aposentadorias e pensões não só para ajudar na sustentabilidade das contas públicas como também pelo lado distributivo. Atualmente, uma parcela da população que já tem salários mais elevados também são os que recebem os benefícios mais altos.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Política

Autor: Por Bruno Villas Bôas | Do Rio

Título: Eleitores rejeitam privatizar Petrobras

Seis em cada dez brasileiros (61%) não apoiariam o candidato a presidente que promettesse privatizar a Petrobras, mostra uma pesquisa da Ipsos Public Affairs obtido pelo **Valor**. Um parcela de 21% dos eleitores é favorável ao candidato que apoie a privatização da estatal e os demais não sabem ou não responderam (18%).

A pesquisa ouviu 1,2 mil pessoas de 16 anos ou mais de idade, em 72 municípios, entre os dias 1º e 16 de maio, antes da greve dos caminhoneiros provocar desabastecimento de produtos no país. A amostra da pesquisa é

representativa da população brasileira e margem de erro é de três pontos percentuais.

"Mesmo se fosse realizada após a greve, o resultado não seria diferente. O brasileiro vê a Petrobras como um ícone do país, de sua identidade nacional. E acha que o problema da companhia está mais ligado a uma questão de gestão e corrupção do que ao fato de ser um estatal", disse Danilo Cersosimo, diretor da Ipsos Public Affairs.

A pesquisa identificou uma posição bastante parecida sobre a privatização de outra empresa de capital misto, o Banco do Brasil (BB). A maior parcela dos entrevistados (62%) declarou que não apoiaria um candidato que promettesse privatizar a instituição financeira. Somente 21% seriam favoráveis e 28% não souberam ou não responderam.

Essa posição contrária à privatização é mais marcada na população com ensino superior: 67% não apoiariam um candidato que promettesse privatizar a Petrobras, por exemplo. A rejeição é maior entre entrevistados da região Nordeste (70%) e igualmente distribuída pelas classes sociais e rendas familiares.

"A maioria dos brasileiros tem uma opinião mais de centro-esquerda sobre a gestão de Estado e mais de centro-direita sobre os valores e costumes. Ou seja, é contra reformas, privatizações e apoiam assistencialismo em geral, mas tem opinião contrária ao aborto, liberação de drogas", disse o diretor da Ipsos.

Para ele, essas características dificultam a construção de um discurso mais coerente de candidatos. "O mais certo para os candidatos seria se posicionar claramente sobre questões de gestão do Estado, o que não existe no Brasil. É mais relevante do que o debate de questões morais, que virou o foco", acredita.

Os candidatos que defenderem a reforma da previdência também tendem a perder apoio: 57% dos entrevistados não apoiariam o candidato que promettesse a reforma. Somente um em cada cinco eleitores (28%) apoiariam. Neste caso, a reforma é percebida mais positivamente entre eleitores com ensino superior (43% a favor).

Apesar da posição contrária às privatizações das estatais e à reforma da previdência, a maioria dos entrevistados (68%) ficaria a favor do candidato que promettesse a redução dos gastos públicos. Essa aparente contradição sobre o papel do Estado seria explicada, segundo Cersosimo, pela percepção de que o gasto público é de má qualidade.

A pesquisa mostrou ainda que 71% da população está disposta a apoiar o candidato que se posicionar a favor do fim do foro privilegiado no país -

somente 15% não apoiariam e 14% não souberam responder. Dos 1,2 mil entrevistados, 65% mostram-se favoráveis também à reforma política, mas a pesquisa não especificou para qual modelo. Neste caso, 21% não apoiariam.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Política

Autor: Por Raymundo Costa

Título: Faltou um Pedro Parente para gerir a crise

Rescaldo da paralisação dos caminhoneiros: se o assunto fosse conduzido com mais profissionalismo, não teria acabado na confusão que foi a greve e nem Pedro Parente teria saído da presidência da Petrobras. Faltou comando e vontade política para acelerar uma saída para a crise que tornou a população refém, por mais de uma semana, dos caminhoneiros e seus patrões.

Uma grande trapalhada. Uma das poucas pessoas a se salvar na confusão que o presidente Michel Temer e seus ministros mais próximos armaram foi um novato no governo, o ministro da Fazenda, Eduardo Guardia. Deve-se a ele o fato de o governo Temer, contrariando tudo o que escreveu e disse desde o impeachment, não repetir os piores momentos do governo de Dilma Rousseff.

O ministro da Fazenda cresceu na crise, porque foi claro e direto em suas posições. Em nenhum momento concordou em dar aval que comprometesse ainda mais a questão fiscal - se tivesse que haver subsídio teria que cortar no Orçamento. A Petrobras também considerou correta a maneira como tratou a empresa. Resta esperar a reação da base aliada do presidente, que teme chegar à eleição às voltas com explicações sobre o preço dos combustíveis.

Risco é o Congresso congelar preços

Em nenhum momento Guardia foi o ministro que tentou impor soluções a qualquer custo. Sempre declarava que o melhor era a solução que preservasse os princípios mais importantes da política econômica.

A fórmula encontrada para segurar o preço do diesel na bomba existia antes mesmo do bloqueio total das rodovias. A Petrobras, ao contrário do que foi dito de início, já havia concluído pela inviabilidade dos reajustes diários. Era preciso sentar e negociar. Dez pra cá, cinco pra lá. Mas sobretudo estabelecer também uma política para os preços do gás de cozinha e da gasolina. Como se diz na estatal, ninguém é bobo de achar que o problema acabou com o acordo do diesel.

Nesse momento, em vez de avançar a negociação virou histeria. O governo fez seu movimento, a greve não acabou e o Planalto teve de recuar e ceder de novo. Os ministros **Moreira Franco (Minas e Energia)** e Eliseu Padilha (Casa Civil) sempre deixaram no ar a dúvida se falavam ou não o que o presidente mandava. O próprio Temer deu declaração dizendo que a política de preços da Petrobras poderia mudar. Padilha advertiu publicamente que Pedro Parente ocupava um cargo de confiança. Com tantos anos de vivência nos gabinetes de Brasília, Parente tinha motivos para achar que estava sendo "fritado" em fogo alto.

Para registro, o acordo do diesel firmado com os caminhoneiros foi um movimento da Petrobras anunciado menos de uma hora depois de Padilha ter declarado que o cargo de Pedro Parente era de confiança.

No limite, pode-se afirmar hoje que o governo não precisava ter feito o acordo do diesel às custas de recursos para a saúde, educação e segurança pública. Bastava para isso criar o "Cartão-Caminhoneiro" - assim o dinheiro dos contribuintes não sairia para todo usuário de diesel, desde o dono do utilitário importado até as termelétricas que poluem o ambiente. No vácuo de liderança, o presidente da Câmara, Rodrigo Maia, apresentou e aprovou sua própria política de preços.

O governo hoje enfrenta o seguinte desafio: não é sustentável falar em reajuste diário do preço do combustível, mas também não é possível defender congelamento de preços. Parente levou ao presidente uma proposta de flexibilização que já é usada em alguns países, com bons resultados, mas que no Brasil pode não sobreviver ao barulho eleitoral: além de decisões que dependem apenas da caneta do presidente, o projeto exige também mudanças na legislação que só podem ser adotadas depois de aprovadas pelo Congresso.

As propostas em discussão estavam na mesa desde a semana passada. O que o presidente precisa é arbitrar uma briga política que inviabiliza uma solução econômica e técnica. Para mudar é necessário calcular impacto fiscal, mas ao fim e ao cabo o Congresso vai ter que votar. A solução passa necessariamente pela via do Congresso, que está fechada pelo projeto eleitoral de cada deputado e senador. Em época de eleição o diapasão do Legislativo é outro. O risco é o Congresso aprovar uma emenda congelando preços. Temer pode vetar e o Congresso derrubar o veto.

Pode parecer exagero, mas não é. Basta observar a proposta do ministro Carlos Marun (Secretaria de Governo) de obrigar os postos a fixar placas com o preço do diesel. É uma discussão que remete aos anos 80, época de superinflação, tabelamento de preços e dos "Fiscais do Marun", ou melhor, dos "Fiscais do Sarney".

Um dado que ficou um tanto perdido no alarido da greve: o governo Dilma congelou o preço do gás de cozinha na refinaria de 2013 a 2015. Reajuste zero. Mas o preço do botijão subiu para o consumidor 56%. Ou seja, o congelamento não impede que alguém roube do consumidor mais à frente.

O ministro Moreira Franco, autor do programa do MDB "Ponte para o Futuro", de forte matiz liberal, disse à coluna que não há termo para comparação entre o que foi feito no governo passado e agora. "Antes a Dilma [Rousseff] intervinha diretamente no preço e causou um prejuízo de mais de US\$ 40 bilhões à Petrobras. Agora vai ser orçamentário". Segundo Moreira, assim como existe uma política de governo que desonera setores da economia, "é necessário que se aplique políticas próprias para atender às pessoas e às empresas". A Petrobras tem uma política de preços, mas a política de preços da Petrobras é política de governo.

É um discurso válido. A visão do governo não é necessariamente a da Petrobras, mas o que o Planalto fez foi armar uma bomba-relógio que pode explodir às vésperas da eleição. O governo poderia ter tratado a negociação separadamente: uma solução emergencial agora para o Diesel e outra para daqui a 120 dias, por exemplo, já passada a eleição, para negociar e acertar uma política de longo prazo para o preço dos derivados.

Faltou um Pedro Parente para gerir a greve dos caminhoneiros.

Raymundo Costa é repórter especial de Política, em Brasília. Escreve às terças-feiras

E-mail: raymundo.costa@valor.com.br

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Internacional

Autor: Por Tom Miles | Reuters, de Genebra

Título: UE prevê salvaguardas ao aço já para julho

A União Europeia (UE) poderá impor medidas preliminares para proteger seus setores de aço e alumínio já em julho, embora uma investigação completa deva levar nove meses, afirmou a comissária de Comércio da UE, Cecilia Malmström, à Reuters.

"Podemos tomar medidas preliminares já em julho. É isso o que vamos discutir. Queremos ver os resultados preliminares da investigação", disse Malmström, acrescentando que aço antes destinado ao mercado dos EUA está sendo desviado para a Europa devido às tarifas americanas.

Segundo as regras da OMC, a UE pode impor tarifas de "salvaguardas provisórias" por até 200 dias, se concluir que o aumento das importações causou, ou está ameaçando causar, sérios prejuízos a seus setores de aço e alumínio.

A Comissão Europeia, que supervisiona a política comercial dos 28 países-membros da UE, iniciou estudo em março para verificar se tarifas sobre importações americanas justificam uma ação para evitar que produtores asiáticos inundem a Europa com seu aço.

As tarifas americanas - de 25% sobre o aço e 10% sobre o alumínio - foram anunciadas em 23 de março e passaram a vigorar para produtores da UE na sexta-feira.

A UE também cogita retaliar contra as tarifas, que considera como "salvaguardas", sob as regras da Organização Mundial do Comércio, ao impor suas próprias tarifas a produtos dos EUA.

"Tudo o que fazemos está rigorosamente de acordo com a Organização Mundial do Comércio (OMC), em oposição à prática de outros [países]", disse Malmström.

Guerras comerciais não são boas nem fáceis de vencer, como pareceu pensar o presidente dos EUA, Donald Trump, e os últimos dias mostraram que ele tomou "um rumo perigoso", disse ela.

Trump justificou as tarifas citando razões de segurança nacional, o que Malmström qualificou de "muito inovador", já que não consegue ver como o comércio com a UE pode representar uma ameaça.

"Apresentamos uma agenda construtiva, um caminho a seguir, discussões sobre questões comerciais, sobre questões que preocupam os EUA, e dissemos que poderíamos nos reunir e analisar um acordo comercial menor apenas sobre tarifas, incluindo carros e autopeças. Os EUA rejeitaram isso. Agora a bola está no campo deles."

Os EUA também consideram tarifa semelhante a carros, algo que, ela disse, poderá gerar retaliação "ainda maior" que no caso do aço. "Se isso vier a acontecer, será extremamente lamentável. Teria consequências não apenas na Europa, mas todo o mundo."

Se o sistema de disputas ruir, o restante dos membros da OMC precisarão de uma solução alternativa, sem os EUA, disse ela. "Poderia haver a possibilidade de avançar para um Plano B, mas ainda não estamos nesse ponto."

VEÍCULO: Valor Econômico**Seção:** Opinião**Autor:****Título:** Destino da política de preços da Petrobras é incerto

O pedido de demissão de Pedro Parente da direção da Petrobras deixou um ponto de interrogação sobre o destino da política de preços da estatal. O fantasma do passado recente, do controle político de preços durante o governo de Dilma Rousseff, voltou a assombrar o presente, e há quem tema o retorno de uma estratégia danosa. O vislumbre dessa ameaça teria levado Parente a deixar o cargo. Desgastado politicamente com a paralisação dos caminhoneiros, Parente, ao ver a volta da gambiarra dos subsídios e movimentos à luz do dia dentro do governo para modificar a estratégia de preços da empresa, teria resolvido que era melhor ir embora.

Estatal, a Petrobras depende dos interesses de seu acionista majoritário, sejam eles virtuosos ou daninhos. Pedro Parente ascendeu ao comando da empresa para eliminar os resquícios de influência político-partidária que a colocaram no centro do maior escândalo de corrupção da história republicana, e pôr os negócios em ordem. Isso significava recuperar a rentabilidade da empresa, equacionar uma dívida gigantesca, revalorizar a estatal para os acionistas, redimensionar seu tamanho vendendo ativos, e maximizar suas receitas. A Petrobras foi profissionalizada sob sua gestão, sob a promessa de que a política de preços adotada sob sua direção não mudaria aos sabores das conveniências do Planalto.

O curto circuito da greve dos caminhoneiros pôs em xeque a autonomia da Petrobras em ditar seus preços, embalados pelo repasse imediato das variações das cotações do petróleo no mercado externo e da taxa de câmbio. A escalada dos preços tornou-se o alvo primeiro da revolta, que foi, no entanto, gerada por acúmulo de adversidades: ampliação excessiva, com subsídios, da frota de caminhões no governo Dilma, uma aguda recessão que fez desaparecer a demanda e a exasperantemente lenta recuperação que não a fez reagir.

O acaso também conspirou contra essa política de preços. Há duas décadas não se via o dólar e a cotação do petróleo caminharem juntos, na mesma direção - ainda mais com intensidade. A negligência do governo, a falta de diálogo e sua escassa popularidade tornaram um problema sério, mas contornável, em uma crise que quase parou o país.

Sob pressão de transportadores e caminhoneiros autônomos, e do abastecimento perto do colapso, o governo cedeu tudo o que os grevistas

quiseram e jogaram para o Tesouro o custo de garantir as concessões acordadas, além de criar um preço mínimo do frete.

Até esta altura da paralisação, os interesses da Petrobras haviam sido resguardados. A própria empresa propôs trégua no reajuste por 15 dias para facilitar as negociações e a solução de o Tesouro bancar o subsídio ao diesel evitou jogar a conta para a empresa, como foi comum no passado. Já com a paralisação perto do fim, a Petrobras propôs um modelo em que impostos flexíveis funcionariam como amortecedores das variações de preços, sem que sua autonomia e rentabilidade corressem riscos.

A dimensão da greve e os estragos políticos provocados por um governo inábil chamuscaram também Parente. Com sua política sob questão, surgiram indícios claros de que o governo já se mobilizava para manietar o poder da empresa de fixar preços. Para o cálculo de compensação a ser paga à Petrobras delegou-se à ANP a delimitação do preço de referência. Antes da paralisação, o próprio Temer já encarregara seu homem de confiança, **Moreira Franco**, agora ministro da Energia, de encontrar alternativas à política da estatal. Com o caos instalado, Moreira Franco fez apelos públicos à mudanças, criou um grupo interministerial para isso, enquanto que políticos, mesmo da base governista, se uniram para pedir a destituição de Parente.

A defesa da autonomia da Petrobras e da imutabilidade de sua política de preços foram vistas como indissociáveis em meio à confusão dos caminhoneiros. O apoio à primeira seria respaldo automático à segunda. Mas são coisas distintas. Há várias maneiras de manter a empresa livre da politicagem e de moldar uma política de preços às exigências do momento sem perder poder e as enormes vantagens que o monopólio dá à empresa. Esse é o equilíbrio acenado pelo governo com a nomeação de Ivan Monteiro, da equipe de Parente. Resta ver se a solução para de pé e se a demissão de Parente foi um episódio isolado ou um prenúncio de mudança de rota na gestão da empresa.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Empresas

Autor:

Título: Destaques

Novo prazo para State Grid

A CPFL Renováveis informou ontem que a Comissão de Valores Mobiliários (CVM) aceitou o pedido da State Grid para prorrogar o prazo de entrega de documentos referentes à oferta de aquisição de ações (OPA) da companhia para o dia 18 deste mês. O prazo originalmente fixado se encerraria ontem. Em 3 de

maio, a CPFL Renováveis anunciou que o colegiado da CVM atendeu parcialmente o recurso da State Grid, decidindo que a área técnica da autarquia reforme a determinação de um patamar mínimo a ser praticado na operação. Ao mesmo tempo, a CVM determinou que a empresa reapresente a justificativa de preço da oferta com ajustes.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Empresas

Autor: Por Rodrigo Rocha | De São Paulo

Título: Enel paga R\$ 5,5 bi por controle da Eletropaulo

A elétrica italiana Enel garantiu ontem o controle da Eletropaulo ao adquirir 73,38% do capital social no leilão de oferta pública de ações (OPA) da distribuidora paulista de energia. A companhia desembolsou R\$ 5,55 bilhões pela fatia, pagando R\$ 45,22 por papel. A operação torna a Enel a maior distribuidora do Brasil, tanto em número de clientes quanto em base de ativos regulatórios. A Neoenergia, que perdeu a competição, ficará em segundo lugar, seguida pela CPFL Energia, controlada pela chinesa State Grid.

Levando em conta as ações em circulação da companhia (164,3 milhão de papéis) - ou seja, descontados os papéis em tesouraria -, a aquisição na B3 representou 74,75% do total. A conclusão da operação estava condicionada à compra de uma fatia superior a 50% do capital em circulação.

Dois grandes acionistas vendedores foram o grupo americano AES e o BNDES - juntos, detinham 35,5% das ações da empresa.

O leilão de ontem também é o capítulo final de uma disputa iniciada em abril, quando a Energisa apresentou uma OPA pela distribuidora, no momento que a Eletropaulo organizava uma oferta subsequente de ações (follow on) com ancoragem da Neoenergia.

Após essa proposta, começou uma disputa, com movimentações que envolveram Enel e Neoenergia elevando o preço da OPA. Isso levou a Eletropaulo a cancelar o follow on para atender às novas condições. A escalada de preços tirou a Energisa do embate.

O procedimento de entregas de envelope com propostas finais de preço, inicialmente marcado para 24 de maio, foi cancelado por uma liminar da Neoenergia, que questionava um desequilíbrio de condições para a disputa, uma vez que os prazos dos possíveis interferentes no leilão eram diferentes dos previstos para Enel e Neoenergia.

A liminar foi suspensa no dia seguinte, com a disputa ficando entre a controlada da espanhola Iberdrola e a estatal italiana, pois nenhum novo interessado se manifestou na véspera. No dia último 30, os envelopes foram abertos com os R\$ 45,22 da Enel superando os R\$ 39,53 da Neoenergia.

O embate entre a dupla foi marcado inclusive por uma discussão pública entre as companhias, com a Enel voltando suas críticas ao follow on ancorado pela rival. Já a Neoenergia criticava publicamente os rivais italianos, apontando o desequilíbrio na disputa entre uma empresa privada e uma estatal.

É a terceira grande aquisição dos italianos no Brasil em um ano e meio. No fim de 2016, a Enel comprou outra distribuidora, a Celg, de Goiás, pagando R\$ 2,2 bilhões. Em setembro de 2017, a Enel avançou no mercado de geração, levando a concessão da usina de Volta Grande por R\$ 1,3 bilhão.

Além das compras recentes, a companhia tem forte presença na geração de energia solar, além de uma usina termelétrica no Ceará. Em transmissão, são 730 quilômetros em linhas na região Sul.

Na distribuição, a aquisição se soma, além da Celg (atual Enel Distribuição Goiás), à Enel Rio (ex-Ampla Energia) e à Enel Ceará (antiga Coelce). Ao todo, serão aproximadamente 17 milhões de unidades consumidoras.

A Eletropaulo era o ativo de distribuição mais atraente do mercado, mas outras oportunidades ainda ficam em aberto, com destaque para as seis distribuidoras da Eletrobrás, que caso os trâmites no Congresso sejam concluídos, devem ser leiloadas em julho. Outro ativo que pode ser alvo de disputa em breve é a Light, atualmente nas mãos da Cemig. **(Colaboraram Camila Maia, Graziella Valenti, Renato Rostás e Rodrigo Polito)**

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Empresas

Autor: Por Anjli Raval | Financial Times, de Londres

Título: Google e Repsol se unem para melhorar eficiência no refino

A Repsol, a grande companhia espanhola de energia, está se unindo ao Google para empregar a tecnologia de "Big Data" e as ferramentas de inteligência artificial do grupo da internet em suas refinarias, no sinal mais recente de como as empresas de petróleo estão recorrendo ao Vale do Silício para reduzir os custos e aumentar as margens.

As empresas de energia estão sendo forçadas a reduzir os gastos desde o "crash" dos preços do petróleo em 2014, com frequência usando novas

tecnologias para se tornarem mais eficientes e, cada vez mais, aumentar as receitas.

Tais iniciativas serão muito importantes na medida em que as gigantes do petróleo e gás enfrentam uma mudança em direção a combustíveis mais limpos, o que significa que os concorrentes tradicionais terão de ser tornar mais lucrativos para competir.

A Repsol usará a Cloud ML, a ferramenta de aprendizado de máquina do Google, para melhorar o desempenho de sua refinaria de petróleo de Tarragona, que processa 120 mil barris de petróleo por dia na costa leste da Espanha, perto de Barcelona.

Uma refinaria é formada por múltiplas divisões, incluindo a unidade que destila o petróleo bruto em vários produtos que então são processados em combustíveis como a gasolina e o diesel, e a unidade que converte óleos residuais pesados em produtos mais leves e mais caros.

A tecnologia do Google será usada para analisar centenas de variáveis que medem pressão, temperatura, fluxos e taxas de processamento, entre outras funções, em cada unidade de Tarragona. A Repsol espera com isso aumentar suas margens em 30 centavos de euro por barril na refinaria e pretende empregar essas tecnologias em suas outras cinco refinarias.

As empresas de energia estão cada vez mais interessadas em usar o tipo de analítica frequentemente empregada por companhias como o Google e a Amazon em dados do consumidor em suas operações, permitindo a melhoria do desempenho dos equipamentos de perfuração e ajudando a melhorar os retornos das refinarias.

"Até recentemente, as companhias de petróleo e gás não tinham as ferramentas ou habilidades necessárias para operar esses ativos em sua capacidade máxima", afirmou a companhia de serviços profissionais McKinsey em relatório recente. "As ferramentas e técnicas de analítica estão avançando muito e rapidamente."

As operações de pós-produção da companhia, que inclui o refino, comercialização e distribuição, geraram lucro operacional de € 558 milhões entre janeiro e março, menor que a do mesmo período de 2017, que foi de € 663 milhões. O resultado foi em parte atribuído às margens menores enquanto os preços do petróleo subiram.

A Repsol afirma que o uso da Inteligência Artificial em todas as suas refinarias poderá levar a uma receita adicional anual de US\$ 100 milhões em suas

operações de pós-produção. O Google não respondeu a um pedido de entrevista.

María Victoria Zingoni, diretora executiva de pós-produção da Repsol, disse que a Inteligência Artificial foi aplicada até agora em cerca de 30 variáveis em uma refinaria, mas esse número vai crescer para 400. "Isso é, em parte, um projeto muito maior de melhoria dos processos industriais em toda a companhia", disse ela.

Consultores de energia e analistas preveem que a automação poderá levar a demissões no longo prazo. A Repsol disse não acreditar que o emprego da Inteligência Artificial do Google a forçará a reduzir sua força de trabalho. "Estamos falando de fortalecer as habilidades do nosso pessoal", disse María Victoria. "Não estamos demitindo ninguém. Isso não é uma disputa do homem contra a máquina", afirmou.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Agronegócios

Autor: Por Camila Souza Ramos | De São Paulo

Título: Greve muda foco das discussões do RenovaBio

Em meio a intensas discussões no governo sobre como amortizar para o motorista as oscilações dos combustíveis, o **Ministério de Minas e Energia (MME)** tentar convencer seus vizinhos de Esplanada e setores da iniciativa privada que as metas de redução de emissões de gases de efeito estufa propostas pela Pasta no âmbito do RenovaBio poderão reduzir preços nas bombas.

A tese será colocada à prova em reunião de hoje do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), no Rio. Inicialmente, esperava-se que as discussões fossem ser norteadas pelas preocupações ambientais e o poder que o RenovaBio tem para reduzi-las. Mas, após uma greve de caminhoneiros que paralisou o país e conquistou a opinião pública em parte por causa do fator preço, a expectativa é que o foco das conversas convirja para questões econômicas.

Nesse contexto, o MME defenderá que o valor da cesta de combustíveis para o consumidor poderá cair 0,84% até 2028 caso seja adotada a meta de redução de 10% da intensidade de carbono ("IC"). Considerando cada combustível, a previsão que o MME apresentará é que as metas terão, em dez anos, impacto nulo sobre os preços da gasolina C (vendida nos postos), mas tornará viáveis quedas de 2,1% do litro do etanol hidratado (usado diretamente nos taques) e de 0,36% do diesel B.

São variações modestas diante dos aumentos de 53% da gasolina A (vendida pela Petrobras) e de 27% da gasolina C registrados desde o início da nova política de preços da estatal, em julho de 2017. Mas não deixam de ser quedas, previstas segundo a premissa de que o RenovaBio vai incentivar a produção nacional de biocombustíveis, o que implicaria a adesão dos produtores à política e, com isso, novos investimentos em capacidade instalada.

Em consulta pública realizada em maio sobre as metas de redução de emissões de gases estufa, essas premissas e o real impacto inflacionário do RenovaBio foram alvos de críticas de diversos agentes. Uma das mais contundentes partiu da Confederação Nacional do Transporte (CNT), segundo a qual faltou incluir na equação a previsão de impacto do RenovaBio na inflação. A CNT também argumentou que a tendência em leilões de biocombustíveis é de concentração entre os grandes produtores, o que reduziria a concorrência e poderia provocar altas de preços.

Outra entidade que fez ponderações sobre as premissas do MME foi a Plural, associação que reúne distribuidores de combustíveis. A Plural avaliou que um estímulo à produção de biocombustíveis ampliaria a necessidade já existente de investimentos em infraestrutura - como em tancagem e bases de carga e descarga -, dado que a maior parte do etanol é transportado por rodovias. A entidade defende a convergência do RenovaBio com o Programa Combustível Brasil.

A Petrobras, por sua vez, defendeu que a meta de redução da intensidade de carbono até 2028 deveria ser de 7% - e não de 10%, como colocado pelo MME na consulta pública de maio. Segundo a estatal, a meta de 10% implicaria "a necessidade imediata de reavaliação do plano de negócios da Petrobras". A companhia também defendeu a realização de diversos estudos, entre eles os "relacionados a preços de combustíveis ao consumidor".

Houve críticas inclusive de caráter ambiental, como a do pesquisador Claudinei Andreoli, da TechBio Consultoria, que criticou a não inclusão dos efeitos da transformação da terra no cálculo de emissões dos biocombustíveis. Ele afirma que o aumento da mistura de biodiesel no diesel para 20% - hoje o percentual é de 10% -, por exemplo, levaria a uma expressiva expansão da área de soja no Brasil.

No córner oposto da discussão estão os produtores de biocombustíveis, que consideraram as metas apresentadas pelo MME demasiadas "conservadoras". A União das Indústrias de Cana-de-Açúcar (Unica) avaliou que a meta de redução de 10,1% na intensidade de carbono "não deve diminuir as emissões totais de gases de efeito estufa no setor de transporte" e defendeu a correção para cima da meta nos primeiros anos de vigência do programa.

Depois da greve, o debate em torno do RenovaBio também foi atravessado por uma proposta, sustentada por parecer do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), de que as vendas diretas de etanol aos postos, sem a intermediação das distribuidoras, voltem a ser permitidas como forma de reduzir os preços. Mas essa permissão atingiria em cheio o RenovaBio, já que o programa prevê que as metas de descarbonização têm de ser cumpridas pelas distribuidoras.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Finanças

Autor: Por Juliana Machado e Victor Aguiar | De São Paulo

Título: Petrobras avança e leva Ibovespa a 78 mil pontos

A bolsa brasileira começa a semana menos pressionada. Com o tombo da sexta-feira, as ações da Petrobras foram alvo de uma onda forte de compra, o que colocou o Ibovespa de volta nos 78 mil pontos. A estatal, contudo, ainda está longe de retomar os níveis de preço a que vinha sendo negociada na bolsa antes da crise dos combustíveis - as ações precisam subir cerca de 50% -, e o movimento de recuperação esbarra num cenário considerado amplamente incerto.

O Ibovespa subiu 1,76% ontem, aos 78.596 pontos. A ação ordinária (ON) da Petrobras registrou valorização de 5,83%, a R\$ 19,98, enquanto a preferencial (PN) avançou 8,48%, a R\$ 17,53. Antes da greve dos caminhoneiros, a PN valia R\$ 25,61, enquanto a ON era cotada a R\$ 30,11.

A recuperação de ontem foi possível não só pelo espaço deixado pela queda de cerca de 15% das ações na sexta - quando Pedro Parente pediu demissão da empresa -, mas pela indicação de Ivan Monteiro para assumir a presidência da companhia. Monteiro foi diretor financeiro e de relação com investidores da Petrobras e a escolha do executivo é vista como uma continuidade na bem-avaliada gestão da empresa, já que ele foi o responsável por conduzir, ao lado de Parente, o programa de desinvestimentos com ênfase na redução do endividamento.

Os riscos para o papel, no entanto, permanecem, e algumas casas já zeraram ou pelo menos reduziram a exposição na Petrobras para blindar os portfólios da forte volatilidade. As preocupações maiores se concentram na política de preços, que ainda está em discussão com o governo. A forma como os reajustes vão ocorrer ainda são uma incógnita.

A Guide Investimentos foi uma das casas que, recentemente, tirou a estatal da carteira, que agora conta com opções mais defensivas, e colocou sua

recomendação para bolsa em neutra. A casa opta agora por ativos mais defensivos, como IRB, no setor de seguros, com expectativa de que a taxa básica de juros fique em 6,5% ao ano até o fim de 2018. Também prefere exportadoras, com destaque para Suzano, que se aproveitam de dólar mais forte.

"[Ivan Monteiro] é um executivo que dá sequência ao plano estratégico de Parente e é o mais adequado para garantir uma gestão alinhada ao mercado", diz um analista que prefere não ter a identidade revelada. "Por outro lado, ainda mantemos a cautela porque a interferência política é algo que ficou evidente na empresa."

Entre outros ganhos do dia, o destaque foi a CSN (alta de 14,93%), que respondeu à forte procura pelo papel depois que o Credit Suisse recomendou a compra das ações. Além de considerar exagerada a queda recente do ativo, já que o setor foi um dos que mais sofreu com a greve, o banco deu ênfase à possibilidade de reajustes do preço do aço com o fortalecimento do dólar ante o real.

As ações da Eletrobrás também foram destaque, diante da expectativa dos investidores em torno de um desfecho para a situação das distribuidoras da estatal, já que elas só dão prejuízo e pesam no balanço da holding. Depois que os agentes de mercado praticamente descartaram as chances de privatização da Eletrobrás neste ano, a questão das distribuidoras passa a ser a última aposta no papel.

Ontem, o papel preferencial classe B (PNB) da estatal subiu 8,87% e a ON avançou 7,33%.

MME / ASCOM .