

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: Consulta pública para gasolina	8
Título: Governo planeja uma rodada de licitação por ano	17
Título: Justiça do Rio suspende venda de 5 empresas da Eletrobrás	17

Folha de S. Paulo

Título: Temer diz à sua equipe que não especule sobre combustíveis	27
Título: Governo usa agência para intervir no prazo de reajuste dos combustíveis	25

O Estado de S. Paulo

Título: Começou	36
Título: ANP intervém em reajustes da Petrobrás	40

Correio Braziliense

Título: Justiça interrompe venda de distribuidoras	51
--	----

Valor Econômico

Título: Fazenda se opõe a uso de cessão onerosa para acomodar preços	62
Título: Temer define meta de redução do gás-estufa em 10%	63
Título: Temer aprova meta de emissões do RenovaBio	76

Sumário

VEÍCULO: O Globo	4
Título: Mobilidade alternativa	4
Título: Encontro marcado	4
Título: A Petrobras corre real perigo	5
Título: A obsessão dos políticos por subsídios	6
Título: Consulta pública para gasolina	8
Título: Saiba como a Petrobras define os valores	11
Título: Distribuidoras criticam controle do diesel: 'Venezuela começou assim'	12
Título: Pezão deve sancionar hoje redução do ICMS	13
Título: Empresas se preparam para entrar na Justiça	14
Título: Crise não diminuiu interesse pelo leilão do pré-sal, avaliam especialistas	15
Título: Governo planeja uma rodada de licitação por ano	17
Título: Justiça do Rio suspende venda de 5 empresas da Eletrobrás	17
Título: Italiana quer serviço melhor na Eletropaulo	19
VEÍCULO: Folha de S. Paulo	20
Título: Lições orçamentárias	20
Título: Socialização	21
Título: A Petrobras corre real perigo	22
Título: Para andar na linha	23
Título: Governo usa agência para intervir no prazo de reajuste dos combustíveis	25
Título: Temer diz à sua equipe que não especule sobre combustíveis	27
Título: Posto protesta contra carga tributária	28
Título: Não estamos discutindo programa de subsídio para gasolina, diz Guardia	29
Título: Puxada por combustíveis e veículos, indústria supera expectativa em abril	29
Título: Parada no transporte trará maior inflação mensal em 2 anos, diz FGV	31
Título: Enel vai investir R\$ 900 milhões na Eletropaulo	33
Título: Conta de energia elétrica deve subir 25,7% em um ano	34
Título: Temer diz à sua equipe que não especule sobre combustíveis	34

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo	36
Título: » Melhor que nada.....	36
Título: Começou	36
Título: Respeito à Lei das Estatais	36
Título: Greve ou motim?	38
Título: ANP intervém em reajustes da Petrobrás.....	40
Título: 'Não estamos discutindo subsídio à gasolina', diz Guardia	42
Título: Cresce aposta de alta da Selic em junho.....	43
Título: Servidores fazem 'vaquinha' por liminar contra Eletrobrás	44
Título: Enel investirá US\$ 900 mi na Eletropaulo até 2021.....	45
Título: Emissão de combustível terá de cair 10% no País	46
VEÍCULO: Correio Braziliense.....	47
Título: Dólar atropela BC e atinge maior cotação desde 2016	47
Título: Mais R\$ 506,5 mi em multas.....	48
Título: Indústria: impacto em maio.....	49
Título: Justiça interrompe venda de distribuidoras	51
Título: Voltamos à agenda do atraso	53
Título: E se o Brasil mudasse sua forma de transporte?	57
VEÍCULO: Valor Econômico	59
Título: Indicadores de inflação já refletem impacto da greve	59
Título: ANP fará consulta sobre periodicidade do reajuste de combustível.....	60
Título: Fazenda se opõe a uso de cessão onerosa para acomodar preços	62
Título: Temer define meta de redução do gás-estufa em 10%.....	63
Título: Valor do diesel na bomba cai, mas aquém de R\$ 0,46	65
Título: EUA pediram produção maior à Opep.....	67
Título: Greve dos caminhoneiros impacta balança comercial	68
Título: A crise do monopólio do refino	69
Título: Enel eleva aporte na Eletropaulo.....	72
Título: Eletrobrás pode dividir leilão de distribuidoras.....	74
Título: Destaques	75
Título: Temer aprova meta de emissões do RenovaBio.....	76

VEÍCULO: O Globo**Seção: Colunas****Autor: Lydia Medeiros****Título: Mobilidade alternativa**

Poder em Jogo

No momento em que o mundo debate o uso de energias renováveis, o Rio vai sediar a 22ª Conferência Mundial de Energia do Hidrogênio, de 17 a 22 de junho. O potencial do Brasil, somado a iniciativas como a do laboratório de Hidrogênio (LabH2) da Coppe/UFRJ, coordenado pelo professor Paulo Emílio de Miranda, chamou atenção de outros países. Em 2010, o LabH2 lançou o primeiro protótipo do ônibus movido a energia do hidrogênio. Está na terceira versão, pronto para ir às ruas.

VEÍCULO: O Globo**Seção: Colunas****Autor: Miriam Leitão****Título: Encontro marcado**

Nathan avalia que o mercado financeiro dará mais dois meses de trégua para que algo mude no cenário eleitoral. Se não acontecer, o dólar poderá romper a casa de R\$ 4,00 justamente quando haverá o primeiro reajuste do diesel programado pelo governo Temer.

"O que temos hoje são duas candidaturas populistas liderando as pesquisas. Uma de direita, outra de esquerda. O mercado de câmbio oscila em função disso, por causa da forte crise fiscal. Há pouca relação com os fundamentos do mercado de câmbio porque o país tem reservas de US\$ 380 bilhões, baixo déficit em conta-corrente e fluxo cambial positivo" explicou.

"É o risco de insolvência fiscal e de não aprovação das reformas que está determinando a desvalorização do real. E não a escassez de dólares."

NATHAN BLANCHE - Especialista em câmbio, sócio da Tendências Consultoria

Âncora cambial

A saída de Pedro Parente da Petrobras também deixou o mercado mais sensível. Isso porque a equipe econômica do presidente Temer ficou enfraquecida e aumentou o risco fiscal com novos subsídios aos combustíveis. Hoje, o presidente do Banco Central, Ilan Goldfajn, é visto como uma âncora cambial do país, após as saídas de Meirelles, Parente e Maria Silvia Bastos. Nathan diz que "não dá nem para pensar" no que poderia acontecer com o dólar em caso de saída de Goldfajn.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Colunas

Autor: Elio Gaspari

Título: A Petrobras corre real perigo

A Petrobras arruinou-se no mandarinato petista por diversos motivos. Deles, o mais pueril foi a retórica da arrogância. Infelizmente, dela e do governo têm partido declarações destinadas a iludir a boa-fé do público fingindo desconhecer a barafunda criada pela política de preços dos combustíveis. Podiam ficar só nisso.

A retórica da arrogância foi exercitada à exaustão pelos petrocomissários. Basta que se recapitule um caso. Em 2012, um funcionário da companhia holandesa SBM denunciou suas maracutaia internacionais. Elas foram confirmadas por uma investigação interna que resultou numa indenização milionária ao governo holandês. Sabia-se, pela denúncia, que a SBM teria distribuído pelo menos US\$ 139 milhões a intermediários e hierarcas da estatal brasileira para azeitar contratos de aluguel de plataformas.

Dois anos depois, uma equipe da Petrobras foi à Holanda verificar o caso e anunciou-se que nada acontecera de anormal. Engano, pois a SBM começaria a negociar um acordo de leniência com a Controladoria-Geral da União. Até hoje ele não foi concluído. Entre 2012 e 2015 foram para a cadeia os ex-diretores Pedro Barusco e Renato Duque, ambos mimados pela SBM.

O representante da empresa no Brasil, Julio Faerman, passou a colaborar com a Justiça e repatriou US\$ 54 milhões. Varrida pela Lava-Jato, a doutora Dilma colocou na Petrobras Aldemir Bendine, que estava no Banco do Brasil. Ele levou consigo para uma diretoria Ivan Monteiro. Num dos lances grotescos do período, Bendine chegou a anunciar que a Petrobras "talvez" voltasse a contratar serviços e equipamentos da SBM, "uma importante fornecedora". Como, não explicou.

A retórica da arrogância era um pastel de vento. Não havia como esconder a roubalheira denunciada em 2012 e, em 2015, não era possível contratar a SBM

para coisa alguma. Na segunda-feira, o repórter Rubens Valente revelou que em 2016 o diretor Ivan Monteiro foi investigado pela Comissão de Valores Mobiliários. Tratava-se de um caso de omissão de comunicado de fato relevante ao mercado.

Monteiro propôs pagar R\$ 200 mil à CVM e em setembro passado fechou-se o caso. O ervanário não saiu do seu bolso, mas da seguradora que ampara a diretoria da empresa. (O ex-diretor financeiro da Petrobras durante o mandarinato petista fez pelo menos quatro acordos desse tipo, somando R\$ 1,75 milhão.)

Exposto o caso de Monteiro com a CVM, a Petrobras tocou o velho realejo: “não houve qualquer condenação da CVM ou reconhecimento de culpa de parte do senhor Ivan Monteiro, tendo a autarquia concordado com celebração de termo de compromisso, procedimento utilizado e previsto em nome, aplicável ao caso”.

Noves fora o mau português, ninguém havia dito que Monteiro foi condenado, nem que reconheceu culpa. Apenas deixou de fazer o que devia. Tanto foi assim que propôs pagar R\$ 200 mil à CVM, com dinheiro da seguradora. Ninguém dá R\$ 200 mil à Viúva a troco de nada. O escritor mexicano Octavio Paz ensinou, faz tempo: “Quando uma sociedade se corrompe, a primeira coisa que se decompõe é a linguagem.”

Nas próximas quatro quartas-feiras o signatário exercitará o ócio.

Elio Gaspari é jornalista

VEÍCULO: O Globo

Seção: Editorial

Autor:

Título: A obsessão dos políticos por subsídios

A discussão no governo sobre a definição de uma política de preços para a Petrobras que atenua a ligação direta entre a bomba dos postos com o preço internacional do petróleo e o câmbio interno reúne vários ingredientes que atraem os políticos. É assim mesmo, pois eles têm mandato para tratar de temas de interesses da sociedade. Este é um deles.

O risco é que, por se tratar de um assunto que afeta de maneira instantânea o bolso das pessoas, há uma tendência de certos políticos de serem supostamente magnânimos com a população, transferindo custos da nova

fórmula de ajuste dos combustíveis para o conjunto dos contribuintes, na forma de subsídios pagos pelo Tesouro.

Quase sempre estas operações são dissimuladas e mesmo os alegadamente beneficiários ajudam a pagar a conta final. Acontecerá com os caminhoneiros no congelamento do diesel por 60 dias. Pagarão mesmo sem saber. A proximidade das eleições excita ainda mais o espírito de benemerência dos políticos populistas, estejam eles no Planalto, no Congresso, onde for.

Um caminho para o exercício da demagogia pode ser o tal “colchão” que seria criado para absorver parte ou o todo do impacto direto nas bombas da elevação do custo do petróleo. A busca por um subsídio está clara na proposta de se utilizarem recursos provenientes do leilão de área do pré-sal incluída na chamada “cessão onerosa”, pela qual a União passou à Petrobras o direito de exploração de 5 bilhões de barris, a um preço fixo por cada um deles.

Custou à estatal R\$ 75 bilhões. Num acerto de contas, há divergência sobre o valor. As partes negociam (União e a estatal) e, solucionado o impasse, blocos da região podem ir a leilão. E do dinheiro saíam recursos para o tal “colchão”. Acertadamente, o ministro da Fazenda, Eduardo Guardia, discorda, com argumento irrefutável: aceitar a proposta é pagar um gasto constante com uma receita extraordinária, que não se repetirá. O que fez, por exemplo, o Rio de Janeiro de Cabral e Pezão com os royalties do petróleo. A dupla quebrou o estado.

O melhor destino da receita do leilão é o planejado: ajudar no cumprimento da “regra de ouro”, para que o Tesouro não se endivide a fim de arcar com despesas de custeio (Previdência, pensões, salários etc). A propensão dos políticos a distribuir subsídios é atávica. Na gestão Dilma Rousseff, entre 2011 e 2014, a Petrobras amargou um prejuízo de R\$ 89,5 bilhões para bancar aumentos de custos não repassados ao consumidor. Somados com os efeitos da corrupção, quebraram a empresa.

Na impossibilidade de fazerem o mesmo agora, políticos querem empurrar a conta, sem muitas escalas, ao Tesouro. O que acontece nos bastidores da definição de uma nova política de preços não surpreende. Mesmo tendo caído em relação a 2016, no ano passado a União concedeu subsídios equivalentes a 5,4% do PIB, ou R\$ 354,7 bilhões. Cobririam dois anos de déficit primário.

VEÍCULO: O Globo**Seção: Economia****Autor: Geralda Doca, Martha Beck, Manoel Ventura, Ramona Ordóñez e Marcello Corrêa****Título: Consulta pública para gasolina**

ANP decidirá política de preços e poderá regular até distribuição. Governo quis afastar tema do Planalto

Brasília e Rio - Num esforço para acalmar o mercado e tirar da esfera política as discussões sobre o reajuste nos preços dos combustíveis no país, o governo transferiu o assunto para a Agência Nacional do Petróleo (ANP). O órgão regulador anunciou ontem a abertura de uma consulta pública (de 11 de junho a 2 de julho) para receber sugestões da sociedade sobre a periodicidade mínima para o repasse de variações de cotação do petróleo e do dólar para os preços dos combustíveis.

Segundo interlocutores da área econômica, o Palácio do Planalto avaliou que não tinha condições de continuar conduzindo o assunto, que caiu no colo do presidente Michel Temer por causa da greve dos caminhoneiros, que provocou uma grave crise de desabastecimento em maio. O grupo protestava, entre outras razões, pela falta de previsibilidade nos preços do diesel, que estava sendo reajustado diariamente. A paralisação obrigou o governo a subsidiar os preços do combustível até o fim do ano (gerando uma conta de R\$ 13,5 bilhões para a União), a mudar a periodicidade dos ajustes no diesel para mensal e ainda levou à demissão do presidente da Petrobras Pedro Parente.

— Ficou claro que o governo não tem força para continuar conduzindo esse processo. Assim, a melhor forma é transferir a condução de todo o processo para a ANP, que é quem regula esse setor. O mercado não vai aceitar que o Planalto conduza isso — disse um integrante da área econômica.

O governo entende ainda que é preciso dar um tempo para que o novo presidente da Petrobras, Ivan Monteiro, assuma o comando da companhia e se prepare para fazer os ajustes necessários. Além disso, integrantes do gabinete de crise criado por causa da paralisação dos caminhoneiros alegam que é preciso pôr em prática todas as medidas do acordo com a categoria para acabar com a greve, como o desconto de R\$ 0,46 no preço do diesel nas bombas.

— São muitas ideias, muita gente falando ao mesmo tempo. É hora de pôr a bola no chão e pensar nas jogadas para buscar uma solução razoável. Na consulta pública, todos poderão opinar, inclusive a Petrobras — disse uma fonte a par das discussões.

Com base na consulta pública, a ANP editará uma resolução. O documento deve ser publicado entre 40 e 60 dias depois do fim do prazo para envio de sugestões, ou seja, em meados de agosto. A primeira reunião entre a ANP e representantes do setor para tratar do assunto está prevista para hoje.

REGULAÇÃO INCLUI DISTRIBUIDORAS, MAS NÃO POSTOS

O diretor-geral da ANP, Décio Oddone, garantiu que não se trata de controle de preços dos combustíveis. Mas deixou claro que a periodicidade que for fixada pela resolução da ANP, após a discussão na consulta pública, vai atingir todos os elos da cadeia, não só a Petrobras, mas também importadores e distribuidoras. Nos postos, no entanto, os preços continuarão livres. A medida se baseia na lei 9.478 (Lei do Petróleo), que prevê regulação do mercado e proteção dos interesses dos consumidores quanto a preço e oferta dos produtos.

— Podemos, por exemplo, estabelecer um prazo mínimo para que as refinarias e importadores repassem os preços para as distribuidoras e um prazo mínimo para que o distribuidor repasse o preço para os postos, com estes (os postos) competindo livremente. Vamos buscar o modelo que permita a maior competitividade possível — destacou Oddone. — Não é uma intervenção em nenhuma empresa. A agência regula o mercado, todos os agentes.

Oddone destacou ainda que a fixação de um prazo mínimo para os reajustes é considerada fundamental para atrair investimentos para o setor de petróleo e gás. Segundo ele, o país precisa de R\$ 2,5 trilhões nos próximos dez anos para desenvolver o potencial que tem no setor.

— Para que esses investimentos aconteçam, o país precisa ser democrático, aberto, competitivo, respeitar as regras do jogo e dos contratos, mas também ter estabilidade. O que estamos vendo hoje é que a questão do repasse dos reajustes dos combustíveis está sendo questionada pela sociedade e isso gera um grau de instabilidade que não ajuda no processo de atração de investimentos — afirmou. — Tendo em vista que estamos em um mercado imperfeito, no qual o setor de refino e abastecimento tem uma presença monopólica da Petrobras, e tendo em vista que o sistema tributário brasileiro não atua para amortecer as variações de preços dos combustíveis, existe espaço para que medidas regulatórias atuem nessa direção.

Na última sexta-feira, mesmo dia da demissão de Pedro Parente da presidência da Petrobras, o **Ministério de Minas e Energia** divulgou uma nota informando a criação de um grupo de trabalho para discutir o problema do aumento dos combustíveis. Os trabalhos seriam coordenados pela pasta, com representantes da Fazenda e da ANP, além de especialistas do setor do petróleo. Mas o grupo não chegou a se reunir.

Após o anúncio da ANP ontem, o Ministério de Minas e Energia informou em nota que a consulta pública respeita a função do órgão de agente regulador do setor, "observando critérios de governança e transparência"! A solução que será apresentada pela agência atenderá à "possibilidade de reajustes e ao conforto de preços justos" diz nota da pasta.

Segundo integrantes do governo, a decisão da ANP sinaliza que não haverá "soluções mágicas" que o foco será na periodicidade do repasse dos reajustes e que a Petrobras não sairá prejudicada. Nos últimos dias, várias soluções foram cogitadas dentro do governo. Entre elas estavam a criação de tributos flexíveis e até mesmo a instituição de um fundo com parte dos recursos arrecadados com o leilão do petróleo do pré-sal. Para isso, é preciso acelerar a revisão da cessão onerosa (acordo pelo qual a União cedeu à Petrobras o direito de explorar cinco bilhões de barris da camada pré-sal). No entanto, todas essas alternativas esbarram em algum tipo de problema, como falta de margem no Orçamento da União e risco de ferir a Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF).

— Isso tem que ser discutido à luz da LRF, porque exige um imposto regulatório que hoje nós não temos para aplicação nos combustíveis. A Cide não está excepcionalizada entre os impostos regulatórios. Temos um problema formal com a LRF que precisa ser colocado — disse o ministro da Fazenda, Eduardo Guardia. — O recurso da cessão onerosa não elimina a restrição orçamentária dada pelo teto de gastos. Então, nós não podemos fazer nada com esse recurso que vá além do que já está definido hoje dentro do teto de despesas. Não é um recurso que permite criar coisas novas, expandir programas, porque temos que respeitar a restrição fiscal e o teto de gastos.

Segundo técnicos da área econômica, o discurso feito pelo presidente da ANP foi importante para mostrar não apenas quem tem autoridade para tratar do assunto, mas que a agência reguladora vai avançar sobre a questão dos preços da Petrobras e também das distribuidoras.

— Isso é uma novidade. A ANP está, pela primeira vez, entrando nas distribuidoras. Quer botar uma periodicidade não apenas nos produtores, mas nos distribuidores — disse um interlocutor.

Analistas do setor receberam a notícia com otimismo e cautela. Helder Queiroz, economista do Grupo de Economia da Energia da UFRJ e ex-diretor da ANP, afirma que a regulação faz sentido, principalmente por causa do monopólio no refino exercido pela Petrobras.

— A ANP não vai fazer com que tenha uma regra de preço lá na ponta (para o consumidor). Mas disciplinará um monopólio estatal. Em tese, a liberalização do mercado visava a ter preços livres ao longo de toda a cadeia. O problema é que

essa liberalização foi incompleta, porque a estrutura de refino se manteve monopolista. No upstream (exploração e produção), temos várias empresas, assim como na distribuição. Mas no refino só tem uma, que é a Petrobras — afirmou Queiroz.

AÇÃO FOGE DO ESCOPO DA AGÊNCIA, DIZ GEÓLOGO

Para o especialista David Zylberstajn, ex-diretor-geral da ANP, a expectativa é que o resultado da consulta pública funcione como uma espécie de mediação. Isso porque não está claro como será a operacionalização de uma resolução elaborada a partir da consulta e se a ANP determinará quando os reajustes devem ser feitos.

— Acho que isso é bom para todo mundo. É como se fosse uma mediação da ANP. Não é efetivamente o papel da ANP, mas ela também não precisa ficar omissa — destacou Zylberstajn.

Na visão do geólogo John Forman, também ex-diretor da ANP, a ação foge do escopo da agência: — (A decisão sobre periodicidade dos reajustes) deveria ser feita pela Petrobras. Se a empresa tiver feito algo de errado, o Cade que se manifeste. Acho que a gente tem que deixar de lado essa história de querer controlar preço.

Em nota, a Petrobras afirmou que "vai colaborar com as discussões lideradas pela ANP"! "Um diálogo que permita a formação de preços alinhada às condições de mercado e maior previsibilidade, como proposto pela ANP, pode resultar em maior competição ao mesmo tempo em que mantém a liberdade para formação de preços da Petrobras e demais atores do setor de óleo e gás" disse a estatal.

Colaborou Bárbara Nascimento

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor:

Título: Saiba como a Petrobras define os valores

A atual política de preços da Petrobras para o diesel e a gasolina foi implementada em junho de 2017. Desde então, os reajustes passaram a ser mais frequentes, podendo ser até diários. À época, a avaliação feita pela diretoria da Petrobras era que os ajustes que vinham sendo praticados, desde o anúncio da nova política em outubro de 2016, com revisões uma vez por mês, não vinham sendo "suficientes para acompanhar a volatilidade crescente da

taxa de câmbio e das cotações de petróleo e derivados, recomendando uma maior frequência nos ajustes".

Em outubro de 2016, Pedro Parente, há poucos meses no cargo de presidente da Petrobras, anunciou que os preços dos combustíveis ganhariam paridade com as cotações internacionais e fez a primeira redução nos valores em sete anos. Naquele momento, porém, decidiu-se que os reajustes seriam feitos mensalmente. Desde 2014, a estatal vinha vendendo combustível mais caro do que no mercado internacional. Assim, outras empresas estavam importando combustível e tomando mercado da Petrobras no Brasil.

A disparidade entre os preços da Petrobras e os internacionais, porém, causavam ainda mais problemas para empresa quando ela vendia combustível mais barato do que lá fora. Cálculo do Itaú BBA divulgado no fim de 2016 estimava em R\$ 100 bilhões as perdas de geração de caixa da Petrobras entre 2010 e 2014 por causa disso.

No caso do gás de cozinha, a Petrobras chegou a adotar reajustes frequentes também a partir de julho de 2017. Mas, depois de uma alta acumulada de quase 70%, essa prática foi interrompida em dezembro passado. Em janeiro, a Petrobras informou que adotaria periodicidade trimestral, para suavizar o repasse aos consumidores. (Rennan Setti)

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor: Ramona Ordonez

Título: Distribuidoras criticam controle do diesel: 'Venezuela começou assim'

Associação diz que desconto no combustível será menor do que R\$ 0,46

A Plural, associação que reúne as distribuidoras de combustíveis, afirmou ontem que o desconto de R\$ 0,46 prometido pelo governo para o preço do diesel ainda não chegou às bombas porque os estados não reduziram o preço de referência para calcular o ICMS do produto. O presidente da Plural, Leonardo Gadotti, disse que o governo não tem um discurso coerente e "está colocando a população contra o setor de distribuição"! Um dia depois de o ministro do Gabinete Segurança Institucional (GSI), Sérgio Etchegoyen, ter afirmado que o governo vai "usar todo o seu poder de polícia" para garantir o desconto de R\$ 0,46 nas bombas, Gadotti replicou: — A Venezuela começou assim, mandando força policial — afirmou o executivo, citando o país que passa por uma profunda crise de desabastecimento após o governo ter tentado controlar os preços de alimentos, combustíveis e diversos produtos.

IMPACTO DO ICMS

Segundo Gadotti, o ICMS cobrado pelos estados incide sobre uma média do preço do diesel nos últimos 15 dias. A alíquota varia entre cada estado, mas o percentual é aplicado sobre essa média quinzenal. E apenas São Paulo e Espírito Santo já reduziram o preço de referência do diesel para o cálculo do ICMS.

— O governo está colocando a população contra a revenda e a distribuição. O governo tem que explicar o que fez. Não é passar a redução do R\$ 0,46 a partir do dia 1º de junho — destacou Gadotti.

Além disso, Gadotti voltou a afirmar que, mesmo após esses ajustes na base de cálculo para a cobrança do ICMS, o desconto final nas bombas será de, no máximo, R\$ 0,41. Isso porque o diesel vendido nos postos tem uma mistura de 10% de biodiesel — e o alívio tributário do governo federal foi apenas para o combustível de origem mineral.

Segundo o presidente da Plural, não existe qualquer base legal para se controlar o valor dos combustíveis nas distribuidoras e postos do país, onde os preços são livres.

Ontem, agentes do Procon-RJ autuaram seis de 14 postos de combustíveis vistoriados por descumprirem a redução de R\$ 0,46 no preço do litro do óleo diesel, determinada pelo Ministério da Justiça. Foram visitados postos na Avenida Brasil e nas rodovias Presidente Dutra e Washington Luiz.

Segundo o Procon-RJ, o processo administrativo que pode resultar em multa ainda será aberto, e os estabelecimentos terão um prazo para apresentar sua defesa. O valor da multa pode ficar entre R\$ 600 e R\$ 9 milhões, de acordo com o Código de Defesa do Consumidor (CDC).

Ontem, alguns postos de São Paulo venderam gasolina pela metade do preço, no "Dia da Liberdade de Imposto" protesto organizado por entidades para chamar a atenção para o peso dos tributos sobre os produtos.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor:

Título: Pezão deve sancionar hoje redução do ICMS

O governador do Rio, Luiz Fernando Pezão, sancionou ontem a lei que determina a redução do ICMS sobre o diesel de 16% para 12%. Com isso, a

alíquota do Rio vai se equiparar a de estados vizinhos, como São Paulo e Espírito Santo.

Ontem, a assembleia legislativa do Mato Grosso do Sul aprovou a diminuição do ICMS sobre o diesel no estado de 17% para 12%. Segundo o governador Reinaldo Azambuja (PSDB), as perdas com o projeto, de autoria do Executivo, serão compensadas pelo aumento no consumo do combustível.

A alíquota de 12% é a menor praticada no país. A maior taxa (25%) é cobrada no Amapá. Em todo o país, o imposto estadual tem um peso de cerca de 16% no preço final do diesel.

O governo federal, por sua vez, reduziu a alíquota do PIS/Cofinse retirou a cobrança do Cide sobre os preços do diesel. As medidas fizeram parte do acordo para atender às reivindicações dos caminhoneiros e acabar com a greve, que bloqueou estradas do país por dez dias.

Com isso, a expectativa era que o valor do litro do diesel fosse cair R\$ 0,46 nas bombas (em relação ao preço praticado em 21 de maio, primeiro dia da greve dos caminhoneiros). De acordo com o governo, a diferença já seria sentida desde a última segunda-feira. No entanto, levantamento do GLOBO na segunda-feira mostrou que poucos postos no Rio repassaram o preço menor do diesel nas refinarias para os consumidores. Alguns alegam que ainda estavam com estoque com preço antigo.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor: Rennan Setti

Título: Empresas se preparam para entrar na Justiça

Objetivo é recuperar perdas provocadas pelo bloqueio nas estradas

Passada a greve dos caminhoneiros, que parou o país por dez dias e deixou um rastro de prejuízos nas empresas, advogados já antecipam uma série de processos judiciais e arbitragens entre companhias nos próximos meses, diante dos problemas desencadeados pela paralisação.

— Certamente, teremos muitas demandas contra transportadoras e seguradoras. A greve provocou um verdadeiro efeito dominó que se traduzirá em contenciosos — afirma Helena Abdo, sócia do escritório Cescon, Barrieu.

Ela acrescenta que as empresas criaram uma verdadeira força-tarefa para lidar com possíveis contenciosos.

— Elas estão olhando para todos os contratos para saber se é o caso, ou não, de exclusão de responsabilidade ou obrigação. Em alguns casos, a empresa pode notificar fornecedores ou clientes para informar que a interrupção do contrato se deu por motivo de caso fortuito e força maior. Mas é preciso analisar cada contrato — explica.

Fábio Ozi, sócio de contencioso da Mattos Filho, disse que avalia medidas de reparação a clientes que tiveram perdas por causa da greve. Segundo Ozi, analisa-se processar associações de caminhoneiros e transportadoras pelos prejuízos.

— Isso poderá ser feito em casos em que se consiga identificar o responsável pelo bloqueio. Mas não é um trabalho simples. Precisamos individualizar a responsabilidade e estimar bem as perdas, cujo cálculo é complexo. Além disso, é preciso que o responsável tenha condições de arcar com os prejuízos — afirma o advogado, cujos clientes entraram, durante a greve, com dezenas de liminares na Justiça pedindo a liberação de vias para que recebessem suprimentos ou escoassem a produção.

POUCO EFEITO NOS SEGUROS

As companhias também estão contratando advogados para revisar suas apólices de seguro para entender se há cobertura para prejuízos causados pela greve. Cássio Amaral, sócio da área de seguros do Mattos Filho, explica que uma particularidade das apólices de seguros deve fazer com que os pedidos de indenização sejam limitados.

— A grande maioria das apólices de seguro, transporte e lucro cessante exclui sinistros provocados por locaute, greve, tumultos e guerras. Por isso, o impacto deve ser reduzido.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor: Ramona Ordóñez

Título: Crise não diminuiu interesse pelo leilão do pré-sal, avaliam especialistas

Se os quatro blocos forem arrematados, União vai arrecadar R\$ 3,2 bi em bônus

As companhias petrolíferas vão em qualquer lugar onde haja petróleo, independentemente do regime político e da situação econômica do país. A máxima, que costuma ser dita por executivos da área, pode ser constatada diante da grande expectativa do setor com a 4ª rodada de leilões que a Agência Nacional do Petróleo (ANP) realiza amanhã, quando serão licitados quatro

blocos do pré-sal. O interesse se justifica pela expectativa de as áreas terem, pelo menos, cinco bilhões de barris de petróleo.

Executivos e especialistas são unânimes em dizer que o pré-sal brasileiro é hoje a área mais atraente do mundo para exploração de petróleo. Se os quatro blocos forem arrematados, a União arrecadará R\$ 3,2 bilhões em bônus de assinatura. E, como será pelo regime de partilha, a União garante o recebimento futuro de uma parcela da receita (óleo/lucro) da produção. Esta parcela do lucro após a amortização de todos os investimentos e custos do projeto será da União e é determinante para a escolha do vencedor dos blocos.

As maiores empresas petrolíferas do mundo estão entre as 16 inscritas para participar do leilão, que terá dois blocos na Bacia de Santos — Uirapuru e Três Marias — e as áreas de Dois Irmãos e Itaimbezinho, na Bacia de Campos.

POLÍTICA DE PREÇOS DA PETROBRAS NÃO AFETA

O diretor-geral da ANP, Décio Oddone, acredita que, pela primeira vez em um leilão do pré-sal, todos os blocos serão arrematados: — Tenho certeza de que o leilão será um sucesso. Primeiro, porque as áreas ofertadas são muito boas e, em segundo lugar, porque os investimentos são de longo prazo, e o Brasil tem a tradição de respeitar contratos.

Carlos Maurício Ribeiro, do Vieira Rezende Advogados, destacou que as gigantes petrolíferas enxergam o pré-sal como a área de exploração marítima mais atraente no mundo. Além disso, a geopolítica internacional indica que os preços do petróleo deverão continuar acima de US\$ 70 o barril. Assim, para Ribeiro, a interferência do governo nos preços do diesel e a discussão em relação à política de preços da Petrobras não reduzirão o interesse no leilão:

— Esses fatos deverão ter pouca ou nenhuma influência nas decisões das petroleiras de investir nessas áreas do pré-sal, pois tais companhias costumam operar em ambientes políticos e regulatórios bem mais complicados que o brasileiro.

O secretário executivo do Instituto Brasileiro do Petróleo (IBP), Antonio Guimarães, defende que o fato de o Brasil, independentemente de crises políticas ou econômicas, ter a tradição de respeitar contratos deve pesar positivamente.

— Nada mudou na análise de risco do Brasil, os ativos são muito atraentes, e crises pontuais não afetam essa atratividade — disse Guimarães.

Pedro Zalán, da ZG Consulting in Petroleum Exploration, avalia que o bloco mais cobiçado será o Uirapuru, que tem o maior bônus, de R\$ 2,65 bilhões, e o maior

percentual de óleo/lucro mínimo exigido, que é de 22,18%. Este bloco, segundo Zalán, tem um potencial de petróleo recuperável que varia entre dois bilhões a três bilhões de barris.

Em Uirapuru, Três Marias e Dois Irmãos, a Petrobras exerceu o chamado direito de preferência, ou seja, se não vencer a disputa dessas áreas, poderá entrar no consórcio vencedor no qual deterá 30% e será operadora.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor: Manoel Ventura

Título: Governo planeja uma rodada de licitação por ano

Conselho propõe novos leilões de petróleo até 2021, no regime de concessão

-Brasília- O Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) planeja realizar uma rodada de licitação de campos de petróleo por ano até 2021, na modalidade de concessão — na qual vence a empresa que oferecer o maior valor à vista ao governo. Para isso, em reunião ontem, o colegiado propôs a realização da 17ª e da 18ª rodadas de licitações de blocos, respectivamente em 2020 e 2021.

O colegiado definiu ainda alterações nos setores e nas bacias relativas à 16ª rodada de licitações, já prevista para ocorrer em 2019 também na modalidade de concessão. As próximas rodadas de licitação devem oferecer apenas áreas marítimas (offshore). A intenção é que as áreas terrestres, blocos devolvidos em rodadas anteriores ou que não foram arrematados façam parte do regime de oferta permanente. Para o biênio 2020/2021, o CNPE não incluiu novas rodadas com áreas do pré-sal a serem contratadas pelo regime de partilha.

A reunião de ontem também definiu as metas compulsórias para a redução de emissões de gases causadores do efeito estufa para a comercialização de combustíveis no Brasil. Esse passo faz parte da regulamentação da Política Nacional de Biocombustíveis (RenovaBio). O CNPE estabeleceu como objetivo um corte de 10% nas emissões de carbono na matriz nacional de combustíveis até 2028. Isso representa a retirada de 600 milhões de toneladas de carbono da atmosfera nos próximos dez anos, segundo o **Ministério de Minas e Energia**.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor: Manoel Ventura

Título: Justiça do Rio suspende venda de 5 empresas da Eletrobrás

Juíza pede estudo sobre impacto para trabalhador. Ações despencam

-Brasília- A Justiça do Trabalho do Rio suspendeu o processo de privatização de cinco das seis distribuidoras de energia elétrica da Eletrobrás que operam no Norte e Nordeste do país. Na decisão, a juíza Raquel de Oliveira Maciel determina que a estatal apresente, em até 90 dias, "estudo sobre o impacto da privatização nos contratos de trabalho em curso"!

A decisão teve forte impacto nas ações da empresa. Os papéis preferenciais (PNs, sem direito a voto) tiveram queda de 8,14% (R\$ 17,36) na Bolsa de São Paulo. As ordinárias (ONs, com direito a voto) afundaram 7,98% (R\$ 22,69).

A Eletrobrás informou ao mercado que "analisará as medidas cabíveis"! Procurado, o **Ministério de Minas e Energia** disse que não comentaria a decisão. Ajuíza estabeleceu uma multa de R\$ 1 milhão caso a decisão seja não seja cumprida.

"O que se busca, agora, é um estudo sobre os impactos da privatização das requerentes (empresas da Eletrobrás) nos contratos de trabalho, levando em consideração formas de proteção ao emprego e regras para a ocorrência de demissões, viabilizando o reaproveitamento e a qualificação dos empregados no caso de mudanças tecnológicas e organizacionais", " escreveu a juíza na decisão, de anteontem.

A decisão, liminar, envolve as empresas que operam em Rondônia, Acre, Alagoas, Piauí e Amazonas. A de Roraima, que também deve ser privatizada, não é citada.

MAIS DE 11 MIL FUNCIONÁRIOS

A ação foi movida por sindicatos de trabalhadores e ameaça dificultar ainda mais os planos da Eletrobrás e do governo de realizar a licitação das distribuidoras até o fim de julho. Esse processo de venda corre de maneira separada à privatização de toda a Eletrobrás, atualmente em análise pela Câmara.

A ação foi movida por sindicatos dos trabalhadores das distribuidoras. No despacho, a juíza destaca que as empresas têm, juntas, 11.405 funcionários, sendo 6.277 contratados e 5.128 terceirizados, e que a privatização teria um forte impacto em seus contratos.

Na semana passada, o Tribunal de Contas da União (TCU) liberou a publicação do edital para a privatização das empresas. Com isso, o Ministério de Minas e Energia e a estatal ficaram autorizados a marcar a data do leilão.

O processo de privatização da Eletrobrás tem sofrido atraso devido à não aprovação pelo Congresso da Medida Provisória 814, vista como importante para reduzir incertezas sobre passivos das distribuidoras. Na semana passada, as mudanças legislativas previstas na matéria foram encaminhadas à Câmara por meio de um projeto de lei, mas ainda não há prazo para votação.

— Todo processo de privatização tem essa disputa judicial. Certamente a Advocacia-Geral da União vai entrar com recurso dessa decisão judicial. A expectativa é que essa decisão seja revertida e que o processo possa continuar — afirmou o diretor-geral da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), Romeu Rufino.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor: Roberta Scrivano

Título: Italiana quer serviço melhor na Eletropaulo

Enel vai investir US\$ 900 milhões na distribuidora entre 2019 e 2021

-São Paulo- Um dia depois de adquirir 73,4% da Eletropaulo por R\$ 5,55 bilhões na Bolsa de Valores, a italiana Enel anunciou um investimento adicional de US\$ 900 milhões na distribuidora, entre 2019 e 2021, para manutenção e melhoria da qualidade do serviço. O objetivo é reduzir o volume de interrupções. A Enel já havia se comprometido a fazer um aporte de R\$ 1,5 bilhão na empresa.

— A Eletropaulo, na nossa opinião, não realizou todos os investimentos necessários. Então, temos um plano para investir US\$ 900 milhões de 2019 a 2021 — disse o presidente da Enel para o Brasil, Carlo Zorzoli.

A média anual de investimento será de US\$ 300 milhões. Entre 2015 e 2017, a Eletropaulo aportou US\$ 224 milhões por ano.

No Rio, a Enel reduziu a duração das interrupções de serviços em 18,2%, e a frequência, em 31,2%, no primeiro trimestre deste ano. Isso foi obtido pela digitalização da rede, que visa a diminuir a duração das quedas de serviço. A digitalização de pontos críticos será uma das primeiras ações da empresa em São Paulo, afirmou Zorzoli.

Ele ainda sinalizou que o nome da Eletropaulo deve ser alterado, como já foi feito em outros estados — no Rio, por exemplo, a Ampla se tornou Enel Distribuição Rio. Segundo Zorzoli, embora seja cedo para falar sobre como ficará a marca, há "claramente a possibilidade" de colocar o mesmo nome da holding italiana na distribuidora paulista.

Ele admitiu que o investimento maior pode elevar a tarifa aos consumidores. Mas ponderou que a alta deve ser pequena. Zorzoli disse que "apenas 20%" da conta de luz se referem aos gastos da distribuidora: 50% são impostos, e 30% pagam a geração de energia.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Editorial

Autor:

Título: Lições orçamentárias

Custos das concessões aos caminhoneiros dão mostra de como políticos e eleitores precisarão se adaptar a um cenário de escassez de recursos

Por vezes parecem demasiado abstratas as noções de que o dinheiro do governo é de todos e, sobretudo, de que é finito. Já no Brasil de hoje, tais fatos estão visíveis a olho nu. Por aqui, estreitou-se dramaticamente a margem do poder público para a ampliação de sua dívida — o expediente de que os Estados nacionais se valem para acomodar mais despesas em seus Orçamentos, tornando menos perceptíveis os conflitos por recursos escassos. Na atual situação do país, cada compromisso adicional assumido em favor de um determinado setor da sociedade implica perdas claras e imediatas para outros.

Nesse sentido, foi quase pedagógico o recente episódio da paralisação dos caminhoneiros e das concessões feitas pelo governo Michel Temer (MDB) à categoria. A um custo total estimado em R\$ 13,5 bilhões neste ano, tomaram-se decisões para baratear o óleo diesel: eliminar a cobrança da Cide, um tributo regulador, e baixar as alíquotas de PIS e Cofins sobre o produto, cujo preço também será diretamente subsidiado com verbas do Tesouro Nacional.

Em questão de horas, o público tomou conhecimento de como tais perdas seriam compensadas. Haverá redução de benefícios tributários para exportadores e revisão da desoneração da folha de pagamento para alguns setores empresariais — alta de impostos, em suma. Despesas, como em saúde e educação, passarão por cortes. A própria área de transportes será afetada, como noticiou esta Folha. Sem a Cide sobre o diesel, União e estados perderam mais de R\$ 1 bilhão para ampliação ou conservação de rodovias.

Em outros tempos, seria mais simples providenciar uma solução menos indigesta, ainda que enganosa. Bastaria, por exemplo, diminuir parcela da arrecadação destinada ao pagamento de juros. Por abuso desse artifício, entretanto, o Tesouro já não dispõe de sobras em suas receitas, que se tornaram insuficientes para cobrir os gastos com pessoal, custeio, programas sociais e obras. O resultado é o endividamento galopante, que tão cedo não se

conseguirá conter —mesmo que governo e Congresso não criem novas benesses.

Aos eleitos neste ano caberá gerir expectativas de um eleitorado acostumado a promessas demagógicas. A adaptação a um Orçamento realista demandará um duro aprendizado de todos.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Opinião

Autor: Antonio Delfim Netto

Título: Socialização

Economista e ex-ministro da Fazenda (governos Costa e Silva e Médici). Escreve às quartas

Confirmou-se, mais uma vez, que erros dos governos podem ser mais destrutivos do que os dos mercados e que, pior, sempre terminam na socialização dos prejuízos, isto é, a conta é paga por quem não tem nada a ver com eles! Por exemplo, um planejamento sonhático em 2009 (para atender às montadoras) beneficiou os caminhões com exagerados subsídios. Isso induziu o setor a um superinvestimento que talvez fosse rentável se o Brasil continuasse a crescer 4% ao ano, o que não aconteceu.

O primeiro sinal do problema no setor foi produzido pela queda do PIB e a redução das cargas transportadas, resultados do voluntarismo do governo Dilma em 2014/15, o que reduziu o valor do frete. Foi mitigado pelo subsídio que a Petrobras foi obrigada a dar aos combustíveis, que quase a levou à falência. Agora o governo decidiu corrigir o erro com outro. Subsidiou (desta vez por conta do Tesouro Nacional) o preço do óleo diesel para sustentar um nível arbitrário de frete que prejudicará a eficiência de toda a economia, além de aumentar a lambança tributária eliminando o reintegra.

O governo foi, aparentemente, surpreendido pela falta de informação, o que é estranho, pois em junho de 2017, quando a crise já era aguda, ele aumentou o PIS/Cofins em R\$ 0,21 por litro de diesel. Teve, ao final, de render-se a um poder que, mesmo em condições normais de pressão e temperatura, deveria ter sido mantido sob vigilância microscópica, como fazem, institucionalmente, todos os países democráticos e, ainda mais, os autoritários, porque os "blindados" não se movem sem combustível! Nos países civilizados, o setor de energia costuma ser controlado pela separação das atividades de exploração, produção, transporte, refino e distribuição, exercidas por empresas que formam seus preços em mercados competitivos.

A desverticalização bem regulada parece melhor do ponto de vista econômico e é infinitamente melhor do ponto de vista da segurança nacional. O poder inerente ao setor não pode ficar nas mãos de um só ator, nem mesmo o governo, sem que seja uma permanente ameaça à democracia. Talvez se j a bom lembrar que o petróleo é, a despeito da ignorante arrogância de alguns governantes, um bem finito que não lhes pertence. Pertence a todos os brasileiros, seus filhos, netos, bisnetos... até, um dia, esgotar-se.

É por isso que temos de tratá-lo bem e economizar o seu uso precificando-o pelo seu custo de oportunidade (o preço internacional). A verdadeira tragédia é que a preliminar do desenvolvimento é a existência do estado de espírito, que vínhamos animando. Temo que ele tenha sido atropelado nas estradas na semana passada...

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Colunas

Autor: Elio Gaspari

Título: A Petrobras corre real perigo

Desde a crise dos caminhoneiros nada aconteceu de bom com a empresa

Jornalista, autor de cinco volumes sobre a história do regime militar, entre eles "A Ditadura Encurralada"

A Petrobras arruinou-se no mandarinato petista por diversos motivos. Deles, o mais pueril foi a retórica da arrogância. Infelizmente, dela e do governo têm partido declarações destinadas a iludir a boa-fé do público fingindo desconhecer a barafunda criada pela política de preços dos combustíveis. Podiam ficar só nisso. A retórica da arrogância foi exercitada à exaustão pelos petrocomissários. Basta que se recapitule um caso.

Em 2012, um funcionário da companhia holandesa SBM denunciou suas maracutaias internacionais. Elas foram confirmadas por uma investigação interna que resultou numa indenização milionária ao governo holandês. Sabia-se, pela denúncia, que a SBM teria distribuído pelo menos US\$ 139 milhões a intermediários e hierarcas da estatal brasileira para azeitar contratos de aluguel de plataformas. Dois anos depois, uma equipe da Petrobras foi à Holanda verificar o caso e anunciou-se que nada acontecera de anormal.

Engano, pois a SBM começaria a negociar um acordo de leniência com a Controladoria Geral da União. Até hoje ele não foi concluído. Entre 2012 e 2015 foram para a cadeia o ex-diretor Renato Duque e o ex-gerente Pedro Barusco, ambos mimados pela SBM.

O representante da empresa no Brasil, Julio Faerman, passou a colaborar com a Justiça e repatriou US\$ 54 milhões. Varrida pela Lava Jato, a doutora Dilma colocou na Petrobras Aldemir Bendine, que estava no Banco do Brasil. Ele levou consigo para uma diretoria Ivan Monteiro. Num dos lances grotescos do período, Bendine chegou a anunciar que a Petrobras "talvez" voltasse a contratar serviços e equipamentos da SBM, "uma importante fornecedora". Como, não explicou. A retórica da arrogância era um pastel de vento.

Não havia como esconder a roubalheira denunciada em 2012, e em 2015 não era possível contratar a SBM para coisa alguma. Na segunda-feira, o repórter Rubens Valente revelou que em 2016 o diretor Ivan Monteiro foi investigado pela Comissão de Valores Imobiliários. Tratava-se de um caso de omissão de comunicado de fato relevante ao mercado. Monteiro propôs pagar R\$ 200 mil à CVM, e em setembro passado fechou-se o caso.

O ervanário não saiu do seu bolso, mas da seguradora que ampara a diretoria da empresa. (O ex-diretor financeiro da Petrobras durante o mandarinato petista fez pelo menos quatro acordos desse tipo, somando R\$ 1,75 milhão.) Exposto o caso de Monteiro com a CVM, a Petrobras tocou o velho realejo: "não houve qualquer condenação da CVM ou reconhecimento de culpa de parte do senhor Ivan Monteiro, tendo a autarquia concordado com celebração de termo de compromisso, procedimento utilizado e previsto em nome, aplicável ao caso".

Noves fora o mau português, ninguém havia dito que Monteiro foi condenado, nem que reconheceu culpa. Apenas deixou de fazer o que devia. Tanto/oi assim que propôs pagar R\$ 200 mil à CVM, com dinheiro da seguradora. Ninguém dá R\$ 200 mil à Viúva a troco de nada. O escritor mexicano Octavio Paz ensinou, faz tempo: "Quando uma sociedade se corrompe, a primeira coisa que se decompõe é a linguagem."

Nas próximas quatro quartas-feiras, o signatário exercitará o ócio.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Colunas

Autor: Alexandre Schwartzman

Título: Para andar na linha

Fixar o preço dos combustíveis de acordo com o custo de produção é uma tolice

Doutor em economia pela Universidade da Califórnia em Berkeley e ex-diretor do Banco Central

Sugira a um produtor de soja, ou de açúcar, ou de café, que deva vender seus produtos no Brasil de acordo com seus custos, ignorando os preços internacionais dessas mercadorias. Aproveite e avise a Vale de que deverá fazer o mesmo com o minério de ferro, pois a sua produção é local, com seus custos em larga medida determinados em moeda nacional. Não tenho dúvida de que o autor de semelhante proposta seria, com razão, ridicularizado (ou pior).

Empresas que produzem bens facilmente transacionáveis no mercado internacional o fazem com vista aos preços que podem obter lá fora, independentemente de o país ser um exportador ou importador líquido do produto em questão. Caso preços domésticos se elevem acima do internacional (ajustado, é claro, à taxa de câmbio, tarifas e custos de transporte), a empresa tem incentivos para desviar suas vendas para o mercado interno. Já se o preço interno fica aquém do internacional, tais produtores direcionarão suas vendas para o mercado externo.

Note-se que esse é o resultado natural de uma economia capitalista, noção difícil de compreender, admito, num país avesso às práticas de mercado. Concretamente, se o produtor vendesse a um preço, digamos, acima do mercado internacional, abriria espaço para a importação de concorrentes. Caso contrário perderia receita relativamente ao que poderia obter no mercado externo, isto é, venderia abaixo do seu custo de oportunidade, conceito que explorei nesta coluna há alguns meses e que se refere à possibilidade de uso alternativo de recursos: ao vender por preço inferior ao internacional, deixaria de usar seus recursos de forma eficiente, um custo que recairia sobre toda a sociedade.

Posto de outra forma, o preço doméstico de um produto que pode ser comercializado no exterior deve ser sempre próximo ao seu preço internacional, respeitados os ajustes brevemente descritos acima. Vale tanto para produtos que exportamos como para aquele que importamos. Petróleo e derivados não são diferentes das demais mercadorias transacionadas internacionalmente. Não há, portanto, nenhuma base econômica para sugerir que seus preços domésticos tenham que ser baseados em seus custos, como sugerido por Mauro Benevides, um dos assessores econômicos de Ciro Gomes.

Essas considerações já deveriam bastar para demonstrar que a alternativa de fixar preço de acordo com o custo de produção é uma rematada tolice, mas dificilmente a única no atual debate. Há também quem diga, como Flávio Rocha, que "o problema não é a política de preços, é o monopólio", o que também é um erro. A Petrobras é obviamente a empresa dominante do setor no país, já que detém, entre outras vantagens, 98% da capacidade nacional de refino. No entanto, ao alinhar seus preços aos internacionais, não se comporta como um monopólio, mas como uma empresa que compete no mercado global isso não

quer dizer que a empresa não adote outras práticas anticoncorrenciais; apenas que sua formação de preços é coerente com uma situação na qual houvesse muitos competidores na venda de derivados.

Nenhum argumento econômico contra o alinhamento de preços domésticos ao internacional se sustenta. Resta, é claro, o chamamento difuso a um suposto "interesse nacional" que, na minha experiência, costuma ser uma justificativa tosca, mas esperta, para a defesa de interesses bastante (bastante) particulares.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor: Nicola Pamplona

Título: Governo usa agência para intervir no prazo de reajuste dos combustíveis

Folha apurou que medida foi alternativa para acabar com política de revisão diária da Petrobras

Rio de Janeiro- A ANP (Agência Nacional do Petróleo, Gás e Biocombustíveis) anunciou nesta terça-feira (5) que vai abrir consulta pública para discutir a periodicidade dos reajustes de combustíveis no país. A ideia é estabelecer um prazo mínimo para repasses das variações no mercado internacional. Ainda não está definido qual será o prazo, mas a determinação pode atingir refinarias e distribuidoras. A medida é parte de uma estratégia do governo para pôr fim à política de reajustes diários da Petrobras sem passar a imagem de intervenção nem na empresa nem no mercado de combustíveis.

A Folha apurou que foi negociada previamente entre governo e ANP com o argumento de que uma consulta pública propõe a construção de uma solução conjunta com as empresas envolvidas e gera menos risco de afastar investimentos. Principal afetada, a Petrobras divulgou nota dizendo que vai colaborar com a agência e dizendo que o diálogo "pode resultar em maior competição ao mesmo tempo em que mantém a liberdade para a formação de preços".

Em julho de 2017, a estatal iniciou uma política ajustes diários nos preços da gasolina e do diesel, de acordo com as variações das cotações internacionais e do câmbio. Era uma das principais bandeiras do ex-presidente da Petrobras, Pedro Parente, que deixou a companhia na sexta (1º), pressionado pelas críticas à política de preços. A política passou a ser contestada com o aumento nos preços dos combustíveis provocado pela escalada das cotações internacionais do petróleo nos últimos meses. Após a greve dos caminhoneiros, o preço do

diesel foi congelado por 60 dias e a periodicidade nos ajustes passará a ser mensal ao fim desse prazo.

O governo teme, porém, novos protestos com relação ao preço da gasolina. Assim, ficou estabelecido que a ANP usará suas atribuições como regulador para intervir nos prazos de reajustes. "A solução atenderá às pessoas e às atividades econômicas em seus anseios de ter garantida a possibilidade de reajustes e o conforto de preços justos", disse em nota o **MME (Ministério de Minas e Energia)**, que divulgou a medida antes mesmo da própria agência. Em entrevista para anunciar a consulta pública, o diretor-geral da ANP Decio Oddone, negou que o órgão regulador esteja intervindo nas políticas comerciais das empresas e defendeu a mudança como ato regulatório necessário em um mercado "imperfeito". "Não temos um mercado perfeito no Brasil.

Temos um mercado de refino onde a Petrobras é monopolista e o volume de importações não é suficiente para precificar os produtos", argumentou ele. Para ele, a discussão sobre os prazos de reajustes atende a anseio da sociedade. Oddone defendeu, porém, que a agência não vai interferir em fórmulas para definir os preços. "Esta consulta permitirá postura alinhada com valores como Uberdade de mercado, livre concorrência, defesa de ambiente democrático para pessoas e atividades econômicas e respeito aos contratos", disse o ministério. A consulta pública receberá contribuições da sociedade até o dia 2 de julho e a expectativa é que uma resolução com a periodicidade mínima de reajustes seja publicada entre 40 e 60 dias.

Venezuela começou assim, dizem distribuidores

As distribuidoras disseram que precisam avaliar a medida da ANP para se pronunciarem. Mas antes do anúncio da consulta pública, haviam criticado em entrevista declarações sobre o uso de força policial para garantir repasses dos descontos aos postos. "A Venezuela começou assim", disse Leonardo Gadotti, presidente da Plural, entidade que representa o setor de distribuição.

Ele garantiu, no entanto, que as empresas já estão repassando aos postos os descontos de receberem das refinarias. A Plural reclama de falta de coerência no discurso do governo, ao prometer ao consumidor um desconto que não seria possível. "Os R\$ 0,46 que foram divulgados não chegam às bombas por si só", disse o executivo. "Não é um discurso coerente e está colocando a população contra o negócio de distribuição de combustíveis", completou ele, em entrevista nesta terça (5). Ele diz que o setor explicou a diferença em reuniões com o governo, mas ainda assim permanece a cobrança pelo repasse de R\$ 0,46 por litro.

Para chegar ao valor prometido pelo governo, reforçou o executivo, é preciso que os estados reduzam o ICMS. Em cinco deles, pelo contrário, houve aumento no último ajuste quinzenal, diz a Plural. São eles: Acre (alta de R\$ 0,14 por litro), Alagoas (R\$ 0,22), Amazonas (R\$ 0,04), Paraíba (R\$ 0,13), Rio de Janeiro (R\$ 0,03) e Tocantins (R\$ 0,17). Outros 18 estados e o Distrito Federal mantiveram os valores.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor: Gustavo Uribe e Maeli Prado

Título: Temer diz à sua equipe que não especule sobre combustíveis

De Brasília - Sem chegar a uma fórmula que reduza o preço da gasolina e não cause impacto nas contas públicas, o presidente Michel Temer ordenou à equipe ministerial que não divulgue mais especulações que causem alarmismo no mercado financeiro. A intervenção se deve a reclamações de investidores e empresários, repassadas ao governo federal, sobre o conflito de opiniões entre as pastas da Fazenda, de Eduardo Guardia, e de **Minas e Energia, de Moreira Franco**, que têm protagonizado uma queda de braço sobre o assunto.

Em conversas reservadas, o presidente pediu que, a partir de agora, o tema seja tratado em sigilo e com cuidado, para não criar ainda mais instabilidade, e que uma eventual divulgação seja centralizada no Palácio do Planalto. Com a ausência de uma saída concreta, que respeite a autonomia da Petrobras e evite sobrecarregar o Tesouro, tanto o núcleo político como a equipe econômica avaliam o cenário com ceticismo e descartam mudança que se traduza em perda financeira para a estatal ou para a União.

A única mudança admitida pelo governo e pela própria Petrobras é que os reajustes do preço da gasolina, que hoje são feitos diariamente, passem a ser mais espaçados. Nesta terça-feira (5), a ANP (Agência Nacional de Petróleo) anunciou que fará uma audiência pública para debater uma mudança nessa periodicidade de reajustes, que segundo a Folha apurou, poderá passar a ser mensal. Seria uma forma de reduzir a volatilidade nos preços, a exemplo do que já foi feito com o gás de cozinha em janeiro deste ano.

Medidas que tenham impacto sobre a arrecadação, entretanto, como a criação de um colchão amortecedor formado por impostos flutuantes, estão descartadas. A proposta da criação de um "colchão" amortecedor da variação de preços dos combustíveis, inclusive da gasolina, tem sido defendida publicamente pelo ministro de Minas e Energia, Moreira Franco. "Estamos usando as ferramentas de que dispomos para, preservando a política de preço, criar um colchão que garanta essa previsibilidade ", disse ele em entrevista à

Folha publicada nesta terça (5). Fazer isso através da implementação de impostos flutuantes para absorver a volatilidade de preços, entretanto, não é considerado factível e já foi totalmente descartado pelo Ministério da Fazenda.

Segundo a pasta, além de causar um impacto na arrecadação, a medida fere a LRF (Lei de Responsabilidade Fiscal). A atual legislação prevê que reduções na Cide, por exemplo, precisam ser compensadas através de aumento de tributos ou retirada de benefícios fiscais. De acordo com auxiliares presidenciais que acompanham as negociações, a compensação embases semanais ou mensais é impraticável e só seria possível no caso extremo de alteração da LRF, o que, em caráter reservado, o presidente já garantiu a assessores diretos que não fará. Em reunião na manhã desta terça-feira (5), Temer ressaltou que não há como tomar uma decisão para mudar o repasse do preço da gasolina criando problemas com o mercado financeiro, considerado um dos pilares de sustentação de seu mandato.

Para evitar novas turbulências, ele ordenou desde o início da semana que, em declarações públicas, a equipe ministerial não coloque em dúvida a política de preços e que defenda o critério de valorização pela cotação do dólar e pelo preço do barril de petróleo. "O governo não interfere na política de preços da Petrobras. Ponto. Diminuir o preço da gasolina só com a política de preços da Petrobras.

O petróleo e o dólar caíram na segunda-feira (4), então, esses são os fatores que vão determinar a variação", disse à Folha o ministro Eliseu Padilha (Casa Civil). No Palácio do Planalto, também diminuiu a preocupação por novas manifestações pela redução do preço da gasolina. Segundo informações repassadas pelos órgãos de inteligência, as mobilizações populares arrefeceram, diminuindo o risco delas ganharem força. A aposta de assessores presidenciais é que o assunto seja relegado ao segundo plano com a aproximação da Copa do Mundo.

Colaborou Laís Alegretti

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor:

Título: Posto protesta contra carga tributária

Posto na zona sul de São Paulo reduziu o preço de gasolina e etanol nesta terça-feira (5) para protestar contra a carga tributária dos combustíveis praticada no Brasil; desconto no valor na bomba chegou a 55% Zanone Fraissat/Folhapress

VEÍCULO: Folha de S. Paulo**Seção:** Mercado**Autor:** Laís Alegretti**Título:** Não estamos discutindo programa de subsídio para gasolina, diz Guardia

Brasília- O ministro da Fazenda, Eduardo Guardia, negou nesta terça-feira (5) que o governo esteja estudando qualquer programa de subsídio para reduzir o preço da gasolina nas bombas dos postos. "Nós não estamos discutindo nenhum programa de subsídio para a gasolina. Quando nós anunciamos a solução para problema do diesel, deixamos absolutamente claro que não temos espaço fiscal", afirmou Guardia.

Após a paralisação de caminhoneiros, o presidente Michel Temer anunciou redução no preço do diesel, além de outros benefícios para o setor. O preço nas bombas, segundo o governo, deve ser reduzido em R\$ 0,46. Na segunda-feira (4), o ministro-chefe do GSI (Gabinete de Segurança Institucional), Sérgio Etchegoyen, disse que todo o poder de polícia seria usado, como fiscalização, multa e sanções, para garantir a baixa do preço.

Guardia afirmou que uma eventual discussão sobre o uso de um imposto como amortecedor de flutuações do preço da gasolina para o consumidor final teria de ser feita "no contexto das restrições fiscais e das limitações impostas pela Lei de Responsabilidade Fiscal". Questionado sobre um possível uso de recursos da cessão onerosa do pré-sal para ajudar a baratear a gasolina, Guardia destacou a importância dessa verba para despesas que já estão previstas pela União. Ele disse, ainda, que a cessão onerosa é uma "enorme oportunidade de investimento para o país". "Não podemos fazer nada com esse recurso que vá além do que já está definido hoje dentro do teto de despesas.

Não é um recurso que permite criar coisas novas, expandir programas, porque temos que respeitar a restrição fiscal e, sobretudo, restrição imposta pelo teto de gastos."

VEÍCULO: Folha de S. Paulo**Seção:** Mercado**Autor:** Natália Portinari**Título:** Puxada por combustíveis e veículos, indústria supera expectativa em abril

Setor cresce 0,8%, o melhor resultado desde dezembro passado, quando expansão foi de 2,9%

São Paulo- A produção industrial do Brasil fechou abril com um resultado acima do esperado, devido ao forte desempenho nos setores de biocombustíveis e automóveis. No mês, a produção da indústria cresceu 0,8% sobre março, informou o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) nesta terça-feira (5). É o melhor resultado desde dezembro (2,9%) e acima da alta de 0,5% esperada em pesquisa da Reuters com analistas. Na comparação com o mesmo período do ano anterior, houve aumento de 8,9%, também melhor do que a expectativa de alta de 7,7%. É o resultado mais forte desde abril de 2013, quando houve alta de 9,8%. "[Abril] foi o primeiro bom resultado de 2018, mas não é suficiente para voltar ao patamar do fim do ano passado", afirmou o gerente da pesquisa, André Macedo. O destaque em abril foi o aumento de 5,2% na produção de coque, produtos derivados do petróleo e biocombustíveis.

Segundo o IBGE, as usinas deram preferência pela fabricação do etanol em detrimento do açúcar, o que motivou a alta. Também ajudou o segmento de veículos automotores, reboques e carrocerias, com aumento de 4,7%, terceiro mês consecutivo de ganhos. Entre as categorias econômicas, a fabricação de consumos duráveis avançou 2,8% no mês, enquanto a de bens de capital — uma medida de investimento — subiu 1,4%.

Ainda assim, é preciso cautela antes de comemorar esses números, afirma TabiThuler Santos, pesquisadora da FGV (Fundação Getulio Vargas). "A comparação com abril do ano passado parece muito mais positiva do que é, porque no ano passado tivemos três dias úteis a menos no mês e o resultado foi muito fraco", diz Santos. "Além disso, a alta em abril ainda não é suficiente para retomar o nível de produção de dezembro, porque em janeiro a queda foi muito forte. Então é um bom resultado, mas cheio de poréns." A produção de abril ainda foi 1,3% menor do que estava em dezembro de 2017, considerando o ajuste sazonal.

Sem o ajuste, o índice era de 77,3 de fevereiro e 86,3 em março, e subiu para apenas 86,5 em abril, sinal de arrefecimento, diz Otto Nogami, professor de economia do Insper. De acordo com o economista, os valores com o ajuste (que desconta efeitos sazonais, como as safras agrícolas), divulgados pelo governo, podem distorcer a comparação da atividade econômica mês a mês. "Os ajustes escondem tanto as altas repentinas quanto as quedas mais bruscas", diz. "Comparando apenas com o mês imediatamente anterior, sem ajuste sazonal, vemos um arrefecimento do crescimento em abril.

O crescimento de março em relação a fevereiro foi maior." Segundo Santos, é um sinal de algo estranho no ar. Confirma que a produção de bens de capital

caiu neste mês. Ainda assim, a produção vem aumentando em 2018, e a variação nos 12 meses anteriores chegou a 3,9% em abril, mostrando um cenário de retomada, ainda que lenta. Setor cai em maio com paralisação de caminhoneiros A perspectiva, porém, é que essa alta seja interrompida em maio por causa da paralisação dos caminhoneiros. "A greve dos caminhoneiros [em maio] afeta negativamente, mas o tamanho do reflexo ainda não sabemos", diz Macedo, do IBGE.

Os setores que puxaram a indústria em abril chegaram a suspender as atividades durante a mobilização dos transportadores e cargas. Usinas de açúcar e etanol e venda de gasolina e diesel estão na lista. Os dados do setor automotivo já serão conhecidos nesta quarta-feira (6), quando a Anfavea (Associação Nacional de Fabricantes de Veículos Automotores) divulga a produção de veículos do mês passado. Segundo a Folha apurou, o resultado será uma queda — a primeira após 18 meses seguidos de altas. Na avaliação de analistas, mesmo com a inflação e os juros baixos, o cenário no Brasil é de confiança abalada, em um ano de eleição presidencial marcada por incertezas, economia instável, desemprego elevado.

A paralisação dos caminhoneiros, que trouxe desabastecimento de forma generalizada, é um componente a mais para prejudicar o crescimento e a confiança. Com a Reuters

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor: Lucas Vettorazzo

Título: Parada no transporte trará maior inflação mensal em 2 anos, diz FGV

Rio de Janeiro- A paralisação dos caminhoneiros ocorrida em maio deverá ter impacto no índice nacional de inflação de junho, segundo cálculos do Ibre/FGV (Instituto Brasileiro de Economia da Fundação Getúlio Vargas), da FGV. Perdas de produção e o aumento no preço de produtos alimentícios deverão levar a inflação para 1% neste mês, a maior variação desde janeiro de 2016, quando o IPCA, o índice oficial de inflação do país, variou em 1,27%. A paralisação levou a altas expressivas de alimentos, como batata, que chegou a registrar em 28 de maio aumento de 150% em São Paulo, frente ao preço verificado dez dias antes, segundo cálculo da FGV Alógica de mercado baseada na oferta e na procura fez disparar o preço de produtos que ficaram parados em caminhões pelas estradas.

A cebola chegou a ter alta de 40,20%. A estimativa é que a inflação de maio não deva ter grandes mudanças, já que o movimento de caminhoneiros começou a poucos dias do fim do mês. Os preços de junho, contudo, serão impactados

principalmente pelas perdas de produtores de alimentos. Chamou atenção durante a paralisação de caminhoneiros imagens de produtores de leite jogando suas produções fora diante da incapacidade de escoar o produto perecível, bem como a morte de frangos em granjas que não conseguiram receber rações atempo.

Segundo o coordenador do IPC (índice de Preços ao Consumidor) do Ibre, André Braz, essas perdas vão cobrar seu preço ao consumidor. "Esse tipo de perda será repassada ao preço final, pressionando a inflação de junho", disse Braz lembra que já havia a expectativa de alta da inflação de junho antes mesmo da paralisação de caminhoneiros, por causa de reajustes em outros setores.

O baixo nível dos reservatórios das hidrelétricas levou a adoção da bandeira tarifária vermelha de nível dois em junho, que na prática significa aumento do preço da conta de luz. Além disso, uma quebra da safra de soja na Argentina pressionou o preço da ração animal. "Essa alta [motivada pela paralisação de caminhoneiros] irá se confundir com uma questão sazonal, que é a estiagem do meio do ano, que seca pastagens e encarece o preço da carne", explicou Braz.

Apesar de o governo de Michel Temer dizer que a inflação sob controle é mérito próprio, economistas explicam que os preços têm sofrido menos pressões por conta da baixa atividade econômica. A inflação de junho irá superar, por exemplo, a acumulada em todo o primeiro trimestre deste ano, de 0,7%. Braz lembra que no início do ano a taxa de inflação costuma sofrer impacto dos chamados preços administrados, que são aqueles cujos aumentos são determinados por governos. Um exemplo são as passagens de ônibus.

Essas altas se juntam a outras despesas, como matrículas e material escolar. "A inflação de junho atingirá patamares pré-crise", disse Braz. São Paulo já sente a alta no custo de vida em maio Mauro Zafalon São Saulo A paralisação dos caminhoneiros acelerou a inflação de maio. A Fipe (Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas), que coleta preços no município de São Paulo, apurou uma evolução de 0,19% no mês, contra deflação em abril. Para este mês, as previsões foram refeitas e a instituição estima uma inflação de 0,57%.

A maior pressão vai ocorrer no fim do mês, quando completará um mês da greve. A pesquisa da Fipe é quadrissemanal. Ou seja, apura taxas acumuladas de quatro em quatro semanas, em relação a igual período do mês anterior. Conforme entra uma semana nova, sai a primeira da lista. "A inflação sempre tem um vilão. Desta vez, porém, foram dois: gasolina e batata", diz Guilherme Moreira, coordenador do IPC da Fipe.

Os consumidores já pagaram caro por vários itens, principalmente pelos produtos "innatura", mas a pressão continuará neste mês no setor de semielaborados, diz ele. Moacir Yabiku, gerente de pesquisa do IPC da Fipe, destaca o estrago da batata e da gasolina no índice. Na última semana de maio, a batata teve alta de 74% em relação à última semana de abril. A gasolina subiu 9% no período.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor: Filipe Oliveira

Título: Enel vai investir R\$ 900 milhões na Eletropaulo

Empresa italiana anuncia digitalização da rede de distribuição de energia elétrica em principal companhia de São Paulo

São Paulo- Os investimentos da Eletropaulo nos últimos anos foram insuficientes para manter a qualidade do serviço atualizada a novas tecnologias, disse Cario Zorzoli, presidente da Enel no Brasil, nesta terça-feira (5). De acordo com o executivo, a companhia italiana, que adquiriu 73% das ações da Eletropaulo na segunda (4), fará investimentos de US\$ 900 milhões (cerca de R\$ 3,3 bilhões) na companhia entre 2019 e 2021. Os recursos serão em grande medida direcionados à digitalização da rede de distribuição da companhia paulista.

Com isso, a empresa espera garantir maior possibilidade de gerenciamento e medição da rede remotamente. Entre 2015 e 2017, a Eletropaulo investiu, em média, US\$ 224 milhões por ano. A empresa também prevê a participação em mercados emergentes, como a geração de energia distribuída (feita em pequena escala em casas, condomínios e empresas a partir de fontes renováveis) e infraestrutura para abastecimento de carros elétricos. Segundo o executivo, investimentos do gênero feitos pela companhia no Rio de Janeiro levaram a uma redução de 31% nas interrupções de fornecimento de eletricidade no primeiro trimestre.

Sobre o preço pago pela Eletropaulo, de R\$ 5,5 bilhões, o executivo disse ser um valor justo, considerando os ganhos obtidos pelo trabalho em conjunto das duas empresas, que permitirá uma expansão. Para financiar os investimentos e a expansão de capital de R\$ 1,5 bilhões que a Enel fará na Eletropaulo, a companhia terá um empréstimo-ponte, com garantia de prazo de nove a 18 meses. Os recursos serão captados em reais. A transação entre Enel e Eletropaulo será liquidada nesta quinta-feira (7).

De acordo com a companhia, a transação já foi aprovada pelo Cade (Conselho Administrativo de Defesa Econômica) e deve ser confirmada pela Aneel (Agência Nacional de Energia Elétrica) nos próximos dias. Segundo Zorzoli, a compra da Eletropaulo não deve ter impacto relevante sobre a tarifa de energia paga pelos consumidores, pois os preços são regulados. Ele disse que 20% do preço da energia decorre do custo de distribuição. Outros fatores que influenciam no preço pago pelo consumidor são custo de geração e impostos.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor: Gilberto Yoshinaga

Título: Conta de energia elétrica deve subir 25,7% em um ano

São Paulo- Os consumidores devem pagar, em média, 25,7% a mais na conta de luz no fim deste mês, na comparação com junho do ano passado. A estimativa é da TR Soluções e leva em consideração dois aspectos: a adoção da bandeira vermelha patamar 2 e os reajustes anuais das concessionárias de energias nos diversos estados. "Essa projeção vale para todos os tipos de consumidores: residenciais, comerciais e industriais", disse Helder Sousa, diretor comercial da empresa.

Segundo ele, a bandeira tarifária deve pesar bem, pois acrescenta R\$ 5 nas contas de luz a cada 100 kWh (quilowatts-hora) consumidos. Em junho de 2017, foi adotada a bandeira verde, quando não há cobrança de taxa extra. Em São Paulo, a estimativa ainda não considera o reajuste anual da tarifa de energia para as unidades atendidas pela Eletropaulo. O aumento só começará a ser aplicado em julho. O índice ainda não foi definido. Em 2017, o reajuste da Eletropaulo foi de 5,15%. Agora

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Gustavo Uribe e Maeli Prado

Título: Temer diz à sua equipe que não especule sobre combustíveis

De Brasília - Sem chegar a uma fórmula que reduza o preço da gasolina e não cause impacto nas contas públicas, o presidente Michel Temer ordenou à equipe ministerial que não divulgue mais especulações que causem alarmismo no mercado financeiro. A intervenção se deve a reclamações de investidores e empresários, repassadas ao governo federal, sobre o conflito de opiniões entre as pastas da Fazenda, de Eduardo Guardia, e de **Minas e Energia, de Moreira Franco**, que têm protagonizado uma queda de braço sobre o assunto.

Em conversas reservadas, o presidente pediu que, a partir de agora, o tema seja tratado em sigilo e com cuidado, para não criar ainda mais instabilidade, e que uma eventual divulgação seja centralizada no Palácio do Planalto. Com a ausência de uma saída concreta, que respeite a autonomia da Petrobras e evite sobrecarregar o Tesouro, tanto o núcleo político como a equipe econômica avaliam o cenário com ceticismo e descartam mudança que se traduza em perda financeira para a estatal ou para a União.

A única mudança admitida pelo governo e pela própria Petrobras é que os reajustes do preço da gasolina, que hoje são feitos diariamente, passem a ser mais espaçados. Nesta terça-feira (5), a ANP (Agência Nacional de Petróleo) anunciou que fará uma audiência pública para debater uma mudança nessa periodicidade de reajustes, que segundo a Folha apurou, poderá passar a ser mensal. Seria uma forma de reduzir a volatilidade nos preços, a exemplo do que já foi feito com o gás de cozinha em janeiro deste ano.

Medidas que tenham impacto sobre a arrecadação, entretanto, como a criação de um colchão amortecedor formado por impostos flutuantes, estão descartadas. A proposta da criação de um "colchão" amortecedor da variação de preços dos combustíveis, inclusive da gasolina, tem sido defendida publicamente pelo ministro de Minas e Energia, Moreira Franco. "Estamos usando as ferramentas de que dispomos para, preservando a política de preço, criar um colchão que garanta essa previsibilidade", disse ele em entrevista à Folha publicada nesta terça (5). Fazer isso através da implementação de impostos flutuantes para absorver a volatilidade de preços, entretanto, não é considerado factível e já foi totalmente descartado pelo Ministério da Fazenda.

Segundo a pasta, além de causar um impacto na arrecadação, a medida fere a LRF (Lei de Responsabilidade Fiscal). A atual legislação prevê que reduções na Cide, por exemplo, precisam ser compensadas através de aumento de tributos ou retirada de benefícios fiscais. De acordo com auxiliares presidenciais que acompanham as negociações, a compensação embases semanais ou mensais é impraticável e só seria possível no caso extremo de alteração da LRF, o que, em caráter reservado, o presidente já garantiu a assessores diretos que não fará. Em reunião na manhã desta terça-feira (5), Temer ressaltou que não há como tomar uma decisão para mudar o repasse do preço da gasolina criando problemas com o mercado financeiro, considerado um dos pilares de sustentação de seu mandato.

Para evitar novas turbulências, ele ordenou desde o início da semana que, em declarações públicas, a equipe ministerial não coloque em dúvida a política de preços e que defenda o critério de valorização pela cotação do dólar e pelo preço do barril de petróleo. "O governo não interfere na política de preços da

Petrobras. Ponto. Diminuir o preço da gasolina só com a política de preços da Petrobras.

O petróleo e o dólar caíram na segunda-feira (4), então, esses são os fatores que vão determinar a variação", disse à Folha o ministro Eliseu Padilha (Casa Civil). No Palácio do Planalto, também diminuiu a preocupação por novas manifestações pela redução do preço da gasolina. Segundo informações repassadas pelos órgãos de inteligência, as mobilizações populares arrefeceram, diminuindo o risco delas ganharem força. A aposta de assessores presidenciais é que o assunto seja relegado ao segundo plano com a aproximação da Copa do Mundo.

Colaborou Laís Alegretti

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Colunas

Autor: Andreza Matais

Título: » Melhor que nada.

Coluna do Estadão

O deputado Darcísio Perondi (MDB-RS) foi escolhido para relatar projeto que trata da venda das distribuidoras de energia. Com dificuldades para aprovar a privatização da Eletrobrás, já se contenta em votar apenas isso.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Colunas

Autor: Sonia Racy

Título: Começou

Direto da fonte

Mal assumiu a Petrobrás, Ivan Monteiro deverá ser ouvido pela Comissão de Infraestrutura do Senado – que aprovou ontem requerimento para receber o novo presidente da estatal e **Moreira Franco**.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Notas e Informações

Autor:

Título: Respeito à Lei das Estatais

Apenas em nível federal, há 154 empresas estatais no País, de acordo com o Boletim das Empresas Estatais Federais, editado pela Secretaria de Coordenação e Governança do Ministério do Planejamento. Ao contrário da iniciativa privada, onde o ambiente de alta competitividade exige atenção a detalhes como eficiência e produtividade – ou as empresas quebram e os funcionários vão para a rua –, são poucas as empresas públicas que podem ser consideradas modelos de governança corporativa.

A Petrobrás é uma delas. No ano passado, o Ministério do Planejamento criou o Índice de Governança para avaliar o grau de aderência das empresas estatais aos requisitos exigidos pela Lei n.º 13.303/2016 e às diretrizes estabelecidas nas Resoluções da Comissão Interministerial de Governança Corporativa e de Administração de Participações Societárias da União. A petroleira e o Banco do Brasil foram as únicas estatais que receberam 10, a nota máxima.

Por isso é de estranhar que a Petrobrás esteja estudando medidas legais que podem ser adotadas para evitar alguns bons controles previstos na Lei das Estatais no tocante às grandes compras, como as de plataformas para a exploração do pré-sal. Por que a Petrobrás seria uma estatal diferente das demais, sujeita a um regime de governança próprio?

A aprovação da Lei n.º 13.303/2016, a chamada Lei das Estatais, foi um grande passo na direção da moralização da administração das empresas públicas. A lei introduziu uma série de medidas com o objetivo de profissionalizar a gestão dessas empresas, livrando-as, pelo menos em parte, da sanha de lideranças políticas ávidas por torná-las seus feudos inexpugnáveis, sustentando seus interesses eleitorais à custa do bem público. Tanto é assim que se tornou banal no Brasil dizer, por exemplo, que o partido A "controla" a estatal X, do setor energético, ou que o setor aeroportuário é um naco do Estado que "pertence" ao partido B.

Enquanto não se põe em marcha um sério projeto de transformação dos papéis e responsabilidades do Estado, que ao menos as boas práticas impostas pela Lei das Estatais sejam respeitadas por todas as estatais, sem exceção. A Petrobrás não há de ser uma exceção, ainda mais porque em meio do processo para recuperá-la dos danos causados pelo assalto de que foi vítima pelas hostes lulopetistas.

Um dos avanços da Lei das Estatais contra o qual a Petrobrás, segundo se informa, ora se insurge é a extinção da chamada carta-convite. Por ela, a empresa pode restringir uma concorrência pública aos três fornecedores mais reconhecidos no mercado em que atuam. Um decreto de 1998 equiparou o regime de compras da petroleira ao do setor privado e, assim, permitiu que a Petrobrás enviasse cartas-convite para fornecedores específicos.

Evidente que a maior parte das compras feitas pela estatal nestes últimos 20 anos se deu de forma idônea. Mas também não se pode ignorar o fato de que a pré-seleção de fornecedores para participar das concorrências na Petrobrás levou ao petróleo.

O Tribunal de Contas da União (TCU) questionou este "privilégio" da Petrobrás de poder contratar sem licitação. O caso foi parar no Supremo, mas, a rigor, não deveria ir a julgamento porque no mês que vem termina o prazo de adaptação das estatais à lei, que exige licitação para assinatura de contratos acima de R\$ 100 mil.

Mas é provável que o caso tenha mesmo de ser decidido pela Justiça. Tanto a Petrobrás como fornecedores de menor porte, que ficarão de fora das concorrências caso a Lei n.º 13.303/2016 não seja cumprida pela petroleira, manifestaram disposição para o litígio.

Um dos grandes desafios impostos à Nação é o combate ao notório déficit administrativo que há décadas torna a maior parte das estatais um sorvedouro inesgotável de dinheiro público e um case de sucesso ao contrário, modelos de ineficiência, desperdício e má gestão. A Lei das Estatais veio em boa hora para ajudar o País a dar conta desse enorme desafio. Que ela não vire letra morta para algumas estatais, menos ainda para a maior de todas elas.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Espaço Aberto

Autor: Almir Pazzianotto Pinto

Título: Greve ou motim?

O movimento desencadeado por caminhoneiros, sacrificando a vida de milhões de pessoas, causando prejuízos irreversíveis e expondo a fragilidade do governo, deve ser objeto de análise, conquanto difícil de ser feita agora por nós atermos sob o impacto dos acontecimentos.

Exercício do direito de greve, assegurado pelo artigo 9.º da Constituição, não houve. Avaliações superficiais tentaram nos convencer de que motoristas autônomos de caminhões e carretas teriam entrado em greve para reivindicar da Petrobrás a redução do preço do óleo diesel. Não foi o que aconteceu. A paralisação caracterizou-se pela voluntariedade, ignorou as organizações sindicais e logo se espalhou em razão da postura autoritária da empresa, que errou ao subestimar a força dos adversários.

A mobilização explodiu de baixo para cima, impulsionada por repetidos aumentos do preço do óleo diesel. O governo federal, aturdido e incapaz,

revelou-se desinformado. Afinal, era impossível não imaginar, diante da agressiva política da empresa, insuportável para transportadores autônomos, que, dia mais, dia menos, a revolta explodiria como panela de pressão sem válvula de segurança.

Distribuição de combustíveis é atividade essencial (Lei n.º 7.783/1990). Não pode ser interrompida (Constituição, artigo 9.º). Greve ocorre, segundo a definição legal, quando há cessação coletiva, total ou parcial, dos serviços prestados ao empregador. Antes de deflagrá-la o sindicato deve ouvir os trabalhadores em assembleia geral e definir as reivindicações. Houvesse greve, competia ao Ministério Público do Trabalho ajuizar dissídio coletivo com o objetivo de encerrar o movimento (Constituição, artigo 114, § 3.º). Se não o fez, é por não haver relação de emprego entre caminhoneiros autônomos e Petrobrás. Como não houve greve, não poderia haver locaute, prática que ocorre quando o empregador cessa as atividades para frustrar negociação com os empregados.

No caso dos petroleiros, cujos sindicatos falaram em paralisar refinarias, o Tribunal Superior do Trabalho fez o que dele se esperava: por decisão liminar da ministra Maria de Assis Calsing, considerou que havia perigo iminente de greve política e fixou multa diária no valor de R\$ 2 milhões em caso de desobediência. Os sindicalistas recuaram e o trabalho não foi interrompido.

A Petrobrás, sociedade de economia mista controlada pela União, com ações nas Bolsas de Valores, cometeu imperdoável erro de avaliação ao ignorar o movimento e tentar impor condições a quem não lhe deve obediência. O fato de a Constituição conceder-lhe o monopólio da refinação do petróleo e da distribuição de diesel, querosene, gasolina, etanol, gás de cozinha, não lhe dá o direito de ignorar os consumidores. Ao exercer autoridade imperial, incompatível com a delicadeza da situação, a direção da empresa causou a maior, mais onerosa e desnecessária crise das últimas décadas, cujos custos ainda são desconhecidos. A falsa solução de congelamento pelo período de 15 dias, após extensa sequência de aumentos diários, acirrou os ânimos e angariou o apoio da opinião pública aos caminhoneiros.

Para poupar a Petrobrás o presidente da República chamou a si a responsabilidade. Fê-lo com precipitação, desconhecimento e ingenuidade. Tanto o presidente Michel Temer como os ministros palacianos não sabiam o que dizer e o que fazer. Para o aumento do caos contribuíram os presidentes do Senado e da Câmara dos Deputados, governadores e candidatos à Presidência da República. Todos insistiam em apresentar soluções inadequadas aos dois pedidos formulados: redução do preço do combustível nas bombas e garantia expressa de que não voltaria a subir nos próximos meses. Durante dez dias a população, desesperada, acompanhou patéticos monólogos de surdos, com

propostas que a todo instante variavam e se contradiziam. Dirigentes sindicais pelegos e desacreditados, com dezenas de anos à frente das entidades, tentavam exibir liderança que lhes falta, desorientados como estavam os membros do governo, entre os quais se destacavam pela ausência os ministros do Trabalho e de Minas e Energia.

A paralisação de autônomos não pode ser rotulada de greve, pois greve não foi. Não foi, também, manifestação pacífica amparada pela Constituição no artigo 5.º, XVI. A partir do momento em que caminhoneiros e agentes provocadores infiltrados partiram para a violência nas rodovias e nos postos de reabastecimento, organizaram bloqueios nas entradas das cidades com delinquentes armados de pedras e porretes, impediram a circulação de automóveis, causaram o desabastecimento de gêneros alimentícios e remédios, o que no início teria sido movimento reivindicatório degenerou em motim.

De tudo quanto se presenciou restam lições que a prudência recomenda não sejam ignoradas. Comprovou-se que a economia não deve continuar dependente do transporte sobre rodas. A construção de rede ferroviária, que interligue o centro do País às capitais dos Estados e grandes centros produtores, deve integrar o programa dos candidatos à Presidência. Capital externo, interessado em investir na construção e modernização de ferrovias, com certeza existirá, desde que se lhe ofereçam garantias sólidas e duradouras. Como o Banco do Brasil, a Petrobrás poderá manter a União como acionista controladora. Para ser mais eficiente, entretanto, deverá perder o privilégio do monopólio e passar a conhecer a dura realidade do mercado.

Escreveu Gustave Le Bon: "As multidões são um pouco como a esfinge da antiga fábula, é preciso saber resolver os problemas que a psicologia delas nos apresenta, ou se resignar a ser devorado por elas" (em Psicologia das Multidões). Por não saber, Pedro Parente foi devorado.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Fernanda Nunes / RIO

Título: ANP intervém em reajustes da Petrobrás

Agência colocará em consulta pública na próxima semana mudanças no prazo dos reajustes, hoje feitos quase diariamente pela estatal

Quatro dias após Pedro Parente deixar o comando da Petrobrás, a política de preços da estatal deve passar por mudanças. Ontem, a Agência Nacional do Petróleo (ANP) anunciou que vai passar a controlar o prazo dos reajustes dos

combustíveis, hoje feitos quase diariamente pela empresa. A decisão foi tomada em conjunto com o **Ministério de Minas e Energia**.

A Petrobrás – e as distribuidoras de combustíveis – continuarão a ter liberdade para definir seus preços e margens de lucro, mas não mais os prazos em que vão repassar as variações aos consumidores. A medida atende a uma demanda da sociedade, disse o diretor-geral da ANP, Décio Oddone. O tema será tratado em uma consulta pública, que será aberta em 11 de junho e vai até 2 de julho. Nesse período, a agência reguladora ouvirá propostas de todos os agentes públicos, incluindo a própria Petrobrás. A nova regra deve ser concluída e passar a valer entre o fim de julho e início de agosto.

Ele negou, porém, que as novas medidas signifiquem intervenção na política de preços de qualquer empresa, e disse que a regulamentação não terá impacto no fluxo de caixa das companhias. "A agência não vai interferir na formação dos preços, que é livre", disse Oddone. "Estamos respondendo a uma demanda da sociedade, regulando um mercado imperfeito."

A Petrobrás adotou a política de reajustar diariamente os seus preços nas refinarias em julho do ano passado, com o argumento de que, se continuasse a esperar um mês para revisá-los, perderia competitividade frente aos importadores. Desde então, repassa as variações do câmbio e do preço do petróleo para o consumidor, a não ser que a competição com importadores a impeça. Como neste ano houve uma convergência de aumentos dos dois fatores – da cotação da commodity e do dólar –, os preços da gasolina e do óleo subiram rapidamente, praticamente todo dia, o que levou caminhoneiros à paralisação que bloqueou estradas e provocou desabastecimento em todo o País.

Mercado. Em nota, a estatal afirmou que "vai colaborar com as discussões". Diz ainda que a proposta de regulamentação do prazo de reajuste dos preços dos combustíveis poderá garantir mais previsibilidade ao setor, o que contribui para atrair investidores e gerar competição. Ao mesmo tempo, ressalta a importância de que as revisões de preços estejam em linha com as condições de mercado e que seja mantida "a liberdade de formação de preços da Petrobrás e dos demais atores", como propõe o governo.

Segundo Oddone, as novas regras serão criadas para proteger o consumidor de derivados de petróleo em um ambiente de monopólio de fato no refino, já que a petroleira estatal responde por quase a totalidade da produção de derivados no País. Por isso, irão valer até que seja estabelecido um ambiente de competição, com a venda do controle de quatro refinarias estatais – duas na região Nordeste e outras duas no Sul.

"Uma solução estrutural para a volatilidade no preço dos combustíveis só virá com o aumento da competição no setor de refino ou com alguma alteração na tributação", afirmou Oddone, complementando que "para que ocorra uma maior competitividade no setor de refino e abastecimento, é necessário que o programa de desinvestimentos e parcerias das refinarias da Petrobrás anunciado em abril seja concluído". E que, enquanto o segmento de refino estiver concentrado na estatal e o atual sistema tributário for mantido, "medidas regulatórias são necessárias".

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Lorena Rodrigues / BRASÍLIA

Título: 'Não estamos discutindo subsídio à gasolina', diz Guardia

Ministro da Fazenda diz que uso de imposto para amortecer variação de preço ao consumidor terá impacto fiscal

O ministro da Fazenda, Eduardo Guardia, disse que o governo não está discutindo nenhum programa de subsídio para reduzir o preço gasolina. Ele confirmou que está em discussão uma fórmula para amortecer a flutuação do preço de petróleo, mas disse que ela deve ser feita com muita "calma" porque trará impacto fiscal.

"Nós não estamos discutindo nenhum programa de subsídio para a gasolina. Não temos espaço fiscal pra esse tipo de coisa neste momento, não estamos sequer discutindo", afirmou ontem, após participar de evento no Tribunal de Contas da União (TCU). Como o Estado informou na edição de ontem, segurar os preços do diesel, da gasolina e do gás de cozinha custaria R\$ 30 bilhões até o fim do ano.

Após a paralisação dos caminhoneiros, o governo anunciou, na semana passada, cortes de tributos e incentivos fiscais para viabilizar uma redução de R\$ 0,46 no preço do litro do diesel. Só para baratear o diesel, o custo é de R\$ 13,5 bilhões até o fim de 2018.

Segundo o ministro, o uso de um tributo como amortecedor dos reajustes do preço do petróleo esbarra na Lei de Responsabilidade Fiscal, que exige que seja utilizado um imposto regulatório, que hoje não existe para os combustíveis. Além disso, Guardia ressaltou que o uso desse imposto flexível terá impacto na arrecadação. "Tem de ser discutido com muita calma, olhando os interesses da Petrobrás, o interesse dos consumidores e também as restrições impostas pela situação fiscal."

Com os recursos do leilão do petróleo da cessão onerosa na mira do governo e do Congresso para bancar novas medidas, como revelou o Estado na edição de sábado, *Guardia* ressaltou que a eventual arrecadação com o leilão do petróleo excedente não eliminará a restrição orçamentária do governo federal, já que as despesas já estão no limite fixado pelo teto dos gastos.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor:

Título: Cresce aposta de alta da Selic em junho

Apesar de os economistas só preverem aumento da taxa básica de juros (Selic) no ano que vem, no mercado financeiro crescem as apostas de uma alta ainda este ano, principalmente após a crise deflagrada com a greve dos caminhoneiros. As curvas de juros já mostram uma possibilidade de 50% de um aumento da Selic já na reunião deste mês do Comitê de Política Monetária (Copom) do Banco Central. Hoje, o juro básico está em 6,5% ao ano, e as indicações do BC são de que ficará estável por muitos meses.

Ontem, a taxa do contrato de Depósito Interfinanceiro (DI) para janeiro de 2025 subiu de 11,35% para 11,80% no fechamento da sessão regular. A taxa do DI para janeiro de 2023 fechou na máxima de 10,95% (ante 10,57% na segunda-feira) e a do DI para janeiro de 2021 encerrou na máxima de 9,05% – na segunda-feira, fechou em 8,76%. O DI para janeiro de 2019 avançou de 6,712% para 6,900% e para janeiro de 2020 foi de 7,62% para 7,89%.

Profissionais já avisavam que a melhora vista anteontem nos ativos não se sustentaria. É longa a lista de fatores negativos: receios de agravamento da crise fiscal após a crise dos combustíveis, possibilidade de mudança na política de reajuste de preços da gasolina, fortalecimento de candidatos com perfil heterodoxo nas pesquisas de intenção de voto para presidente e temor de aumento da ingerência política na área econômica.

Na queda de braço dentro do governo, que já resultou na saída de Pedro Parente da presidência da Petrobrás, o mercado desconfia que a equipe econômica pode ficar enfraquecida e, por isso, adiciona prêmio à curva de juros. Entre os temores do investidor, está a dúvida sobre quem vai pagar a conta dos subsídios ao diesel.

O mercado também piorou ontem à medida que os leilões extraordinários de contratos de swap cambial do BC, no começo da tarde, foram incapazes de aplacar a trajetória ascendente da moeda americana. "O dólar ignorou a intervenção e o mercado foi para cima. O DI reagiu, com a leitura de que o nível

do dólar pode ser uma preocupação para o BC na inflação", disse um gestor. /
DENISE ABARCA

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Denise Luna / RIO

Título: Servidores fazem 'vaquinha' por liminar contra Eletrobrás

Decisão concedida ontem suspende venda das seis distribuidoras da estatal; sindicatos já arrecadaram R\$ 200 mil

A liminar que interrompeu o processo de privatização das seis distribuidoras deficitárias da Eletrobrás foi o primeiro resultado positivo de uma "vaquinha" iniciada pelos empregados da estatal, e que tem grandes chances de trazer mais dores de cabeça para o governo. As ações da empresa reagiram negativamente à notícia da liminar desde a abertura e fecharam com queda na casa dos 7%.

A liminar, concedida pela juíza Raquel Maciel, da 49.ª Vara do Tribunal Regional do Trabalho 1.ª Região, foi decorrente de um movimento iniciado em janeiro por sindicatos de empregados da estatal e que já arrecadou cerca de R\$ 200 mil, o suficiente para tentar barrar a privatização da estatal, afirmou o diretor da Associação dos Empregados da Eletrobrás e do Sindicato dos Trabalhadores de Empresas de Energia Emanuel Mendes.

Segundo a liminar, a Eletrobrás terá de apresentar, nos próximos 90 dias, estudos que mostrem o impacto da venda das distribuidoras do Amazonas, Acre, Rondônia, Roraima, Piauí e Alagoas para os trabalhadores dessas empresas. "Isso faz com que a gente ganhe tempo, e tempo é tudo o que o governo não tem", explicou Mendes. A Eletrobrás informou em um comunicado que está "avaliando as medidas cabíveis" para tentar derrubar a liminar. A empresa tem até 31 de julho para vender as distribuidoras ou serão liquidadas, a não ser que uma assembleia extraordinária prorrogue a data de liquidação.

Com o recolhimento de contribuições espontâneas mensais dos empregados – inicialmente de R\$ 120 e atualmente de R\$ 40 por mês –, os sindicatos reunidos no Coletivo Nacional dos Eletricitários, que reúne vários sindicatos dos funcionários da holding Eletrobrás e das empresas coligadas, pretende espalhar ações pelo País inteiro e dar muito trabalho para o governo prosseguir com a venda. "Esta liminar foi conseguida por um escritório de advogados contratado pelo sindicato dos empregados das distribuidoras, mas outras (liminares) virão", afirmou o diretor.

O escritório de advocacia Souza Neto & Sena, contratado pelos empregados, entrou com oito ações contra o processo de privatização do Sistema Eletrobrás, além de fazer denúncias na Comissão de Valores Mobiliários (CVM) e no Tribunal de Contas da União (TCU), que já aprovou a privatização das distribuidoras.

De acordo com Mendes, os próximos passos dos empregados serão em direção aos parlamentares do Congresso Nacional, para evitar que a privatização da holding aconteça. "O governo está encontrando dificuldade no Congresso para aprovar qualquer coisa, mas apesar dos deputados estarem dispersos, o presidente da Eletrobrás (Wilson Ferreira Jr.) trabalha dia e noite para abrir caminho para a privatização, temos que ficar atentos", afirmou.

Mercado. Para um analista que acompanha a Eletrobrás, a concessão da liminar foi uma notícia "horrorosa" para as ações da companhia, que vinham conseguindo se recuperar nos últimos dias, depois que o TCU aprovou a venda das distribuidoras por entender que é favorável para o governo. "Sem vender as distribuidoras, a Eletrobrás fica menos atraente para a capitalização que o governo quer fazer. Só no primeiro trimestre, as seis distribuidoras tiveram prejuízo de R\$ 2 bilhões", diz o analista. "É um poço de perda há muitos anos para a Eletrobrás", completou.

O profissional observou que o prazo de 90 dias joga a capitalização da Eletrobrás na BMF&Bovespa para o período eleitoral, e a operação ainda precisa ser aprovada pelo Congresso Nacional. "Quem vai querer votar a favor da privatização no meio de uma corrida eleitoral?", questiona.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Luciana Collet

Título: Enel investirá US\$ 900 mi na Eletropaulo até 2021

Líder do setor elétrico no País após comprar distribuidora paulista, empresa italiana ainda não decidiu se mudará nome ou se fechará capital

A Enel anunciou ontem um plano de investimentos de US\$ 900 milhões (R\$ 3,4 bilhões pela cotação de ontem) na Eletropaulo no período entre 2019 e 2021. O montante corresponde a um aporte anual de US\$ 300 milhões, cerca de 35% maior que o volume aplicado na companhia nos últimos anos. O anúncio vem após a Enel fechar na segunda-feira a aquisição do controle da Eletropaulo por R\$ 5,55 bilhões, tornando-se a maior empresa do setor elétrico do Brasil em faturamento.

A operação resultou na compra de 73,4% do capital social da Eletropaulo. O presidente da Enel Brasil, Carlo Zorzoli, lembrou, porém, que os acionistas remanescentes têm até 4 de julho para vender seus papéis, o que pode modificar o montante final. Segundo Zorzoli, os investimentos serão focados em manutenção, melhoria da qualidade dos serviços e novas conexões.

Os italianos venceram uma briga aberta pela distribuidora que começou em março e envolveu ofertas das rivais Neoenergia e pela Energisa. A proposta vencedora da Enel foi de R\$ 45,22 por ação, contra R\$ 39,53 oferecidos pela Neoenergia, do grupo espanhol Iberdrola.

Nome. Questionado sobre uma potencial mudança no nome da Eletropaulo, para algo como Enel São Paulo, Zorzoli afirmou que não há um plano definido. "Não é hoje uma prioridade, mas é uma possibilidade", disse, ao comentar que geralmente todas as operações da Enel no mundo têm a marca do grupo. A Enel Brasil ainda não decidiu se fechará o capital da empresa.

A mudança dos administradores da distribuidora também é vista com cautela. Zorzoli admitiu que a tendência é de que cheguem novos executivos da Enel para a Eletropaulo, mas salientou que será um processo de integração.

O presidente reforçou a mensagem de que a Enel considera que ofertou um "preço justo" pela Eletropaulo, o que soou como uma resposta a críticas de analistas de mercado que consideraram o preço muito elevado. Segundo ele, a compra da distribuidora paulista trará valor para os acionistas da Enel Americas (companhia aberta na bolsa de Nova York e controladora da Enel Brasil) e também para clientes da Eletropaulo.

Analistas de mercado sugeriram que os R\$ 45,22 por ação pagos pela Enel para aquisição chegaria a ser duas vezes o valor justo da Eletropaulo atualmente.

A aquisição da Eletropaulo pela Enel Brasil será financiada por um empréstimo ponte num montante que pode chegar a US\$ 2,6 bilhões. Zorzoli destacou que o financiamento será tomado em reais, com garantias corporativas da própria Enel Brasil e também da Enel Americas. O crédito terá prazo de 9 a 18 meses, com possibilidade de pré-pagamento.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Metrópole

Autor:

Título: Emissão de combustível terá de cair 10% no País

O presidente Michel Temer aprovou ontem, Dia Mundial do Meio Ambiente, a adoção de metas de redução das emissões de gás carbônico da matriz de combustíveis do País em 10,1% até o fim de 2028, na nova Política Nacional de Biocombustíveis. Cada setor de combustíveis terá de cumprir metas individuais a partir de 2019. Com isso, deve aumentar na matriz a fatia do etanol e do biodiesel.

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Economia

Autor: Antonio Temóteo

Título: Dólar atropela BC e atinge maior cotação desde 2016

Mesmo com forte intervenção do Banco Central (BC), o dólar terminou o pregão em alta de 1,68%, negociado a R\$ 3,81. A cotação da divisa estrangeira, que atingiu o maior patamar desde março de 2016, foi afetada pela divulgação da taxa de desemprego dos Estados Unidos, a menor em 18 anos. O dado influenciou a avaliação dos analistas que esperam quatro altas de juros pelo Federal Reserve (Fed, banco central norte-americano). Além disso, no Brasil, a divulgação de uma pesquisa de intenção de votos que aponta a liderança do deputado Jair Bolsonaro (PSL-RJ), em todos os cenários, para a Presidência da República, afetou negativamente a percepção de investidores.

Diante da volatilidade da moeda estrangeira, o BC reforçou o nível de intervenção no cambial. Além da venda futura de US\$ 750 milhões e da rolagem de US\$ 440 milhões, a autoridade monetária ofereceu ao mercado mais US\$ 1,5 bilhão. No total, foram ofertados US\$ 2,7 bilhões, dos quais US\$ 2,3 bilhões foram comprados pelos investidores. A atuação da equipe de Ilan Goldfajn, entretanto, não foi suficiente para conter a escalada da divisa.

O economista-chefe do Banco Fibra, Cristiano Oliveira, avaliou que os números divulgados pelo governo norte-americano mostram o aquecimento do mercado de trabalho, o que pode elevar a inflação nos EUA. Ele destacou que os dados norte-americanos mostram que a queda da taxa de desemprego é generalizada nas várias regiões do país e entre todos os grupos étnicos. “Mantemos a expectativa de que o Fed elevará a taxa de juros mais três vezes neste ano. Vale dizer que, atualmente, a curva de juros norte-americana atribui probabilidade inferior a 40% para este cenário”, disse.

Bolsa

Oliveira explicou que a estimativa se baseia na expectativa de manutenção de aquecimento do mercado de trabalho, de aceleração da taxa de inflação e na

sinalização de alguns integrantes do Comitê de Política Monetária dos Estados Unidos, de que a tendência é de aquecimento da economia. “Neste cenário vemos maior probabilidade de valorização do dólar no mercado internacional”, alertou.

Toda a volatilidade diante da redução do apetite de risco dos investidores por economias emergentes e a piora do cenário doméstico também afetaram a Bolsa de Valores de São Paulo (B3), que terminou o pregão em queda de 2,49%, aos 76.641. As ações preferenciais da Petrobras desabaram 5,36%, as preferenciais da Eletrobrás, 8,15%. No caso da petroleira, o governo estuda interferir na política de preços dos combustíveis da companhia. Já os papéis da empresa de energia foram afetados pela decisão da Justiça do Trabalho de suspender o processo de privatização da estatal.

Diante de todo esse imbróglio, o risco Brasil, apurado pelos Credit Default Swap (CDS) brasileiros de cinco anos, atingiram 236 pontos. A significativa piora na percepção de risco doméstico contagiou os mercados de renda variável, juros e câmbio com igual intensidade, avaliaram os analistas Rafael Reis e Ricardo Vieites, do BB Investimentos. “O quadro fiscal foi motivo de preocupação, já que o impacto da concessão de subsídios ao diesel pelo governo, acordado para o fim da greve dos caminhoneiros, dificulta o cumprimento da meta orçamentária, e mina a confiança dos investidores na estabilidade no longo prazo”, explicaram.

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Economia

Autor: Rosana Hessel

Título: Mais R\$ 506,5 mi em multas

Para punir o que considerou locaute de empresas transportadoras, durante a greve dos caminhoneiros, a Advocacia-Geral da União (AGU) apresentará ao Supremo Tribunal Federal uma nova lista, com 46 companhias, para que sejam multadas em R\$ 506,5 milhões. Na semana passada, a AGU já havia pedido R\$ 339 milhões a 96 transportadoras.

O valor corresponde ao que foi definido pelo ministro do STF Alexandre de Moraes, que determinou multa de R\$ 100 mil por hora para empresas que colocassem veículos para bloquear estradas ou permanecer em acostamentos de rodovias federais ou estaduais durante as manifestações.

Além dos transtornos causados pelo desabastecimento, a greve paralisou atividades produtivas por, pelo menos, 10 dias. Para analistas, o impacto da greve deve neutralizar o dado positivo da produção industrial de abril. Pelas

contas do economista Claudio Considera, pesquisador associado do Instituto Brasileiro de Economia da Fundação Getúlio Vargas (Ibre-FGV), o prejuízo será em torno de R\$ 100 bilhões no Produto Interno Bruto (PIB).

“Em média, a atividade econômica perdeu 50% da produção. Como eu estimo que se o produto de maio viesse a ser R\$ 600 bilhões, estou apenas considerando um terço da metade disso como prejuízo, ou seja, R\$ 100 bilhões. Trata-se de um dado meramente especulativo. Ainda vamos ter que ver como virão os próximos indicadores”, explicou. Ele lembrou que os cálculos do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) indicam, apenas nos setores de leite, frutas, aves e suínos, as perdas somaram R\$ 4,28 bilhões.

Incertezas

Na avaliação de Considera, o quadro ainda pode ficar pior diante das incertezas na política e na economia. “Os números mostram uma redução na trajetória do crescimento, não por conta da greve, mas por conta do ambiente político que a greve gerou”, disse. Ele critica a saída via subsídios para resolver a questão dos combustíveis, o que, na opinião dele, deve abrir a porteira para outras benesses a quem gritar mais.

O economista-chefe do Banco Fator, José Francisco de Lima Gonçalves, lembrou que a queda na bolsa e a forte desvalorização do real ontem refletem não somente as incertezas no mercado externo, que vem derrubando as moedas dos países emergentes, mas também o mau humor do mercado, que está começando a se frustrar com o governo. “Tudo o que o mercado sonhava não aconteceu”, resumiu.

Para André Perfeito, economista-chefe da Spinnelli, a certeza daqui para frente é que as reformas não vão mais acontecer diante das pesquisas recentes da corrida eleitoral. Ele reduziu a previsão de crescimento do PIB deste ano de 2% para 1,6%, mas sinaliza que pode fazer novos cortes. “A incerteza diminuiu, o mercado financeiro já está reagindo: curva de juros voltou a subir e estamos voltando para o cenário econômico de 2015”, alertou.

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Economia

Autor: Hamilton Ferrari

Título: Indústria: impacto em maio

A produção industrial de abril surpreendeu positivamente, mas não animou os analistas. Isso porque o próximo resultado a ser divulgado pelo Instituto

Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), referente a maio, deve ser fortemente impactado pela paralisação dos caminhoneiros, que interrompeu as atividades do setor no mês passado. A indústria cresceu 0,8% em abril na comparação com março, retomando um desempenho que não ocorria desde o quarto trimestre de 2017.

O setor apresenta índices desanimadores desde o início do ano. Houve recuo de 2,1% em janeiro e de 0,1% em março. Em fevereiro, a produção da indústria apresentou uma leve alta de 0,1%. O economista Marcelo Azevedo, da Confederação Nacional da Indústria (CNI), afirmou que os dados resultaram numa expectativa menor para a recuperação da atividade econômica em 2018, que se refletiu na análise dos economistas.

Dificuldade

O último Boletim Focus, divulgado semanalmente pelo Banco Central, mostrou que o mercado projeta expansão de 2,18% do Produto Interno Bruto (PIB) em 2018, distante dos 3% previstos no início do ano. “Nós sabíamos que há uma certa dificuldade para o crescimento, mas também esperávamos um resultado melhor”, destacou Azevedo. “Em abril, de fato, houve uma alta expressiva, mas que dificilmente vai se manter em maio por conta da paralisação dos caminhoneiros, que provocou diminuição nas compras e na produção”, completou. Ele ressaltou que os números de junho também podem ser impactados pela greve.

Dos 26 ramos industriais pesquisados pelo IBGE, 13 tiveram alta na atividade em abril, na comparação com março. Os maiores destaques positivos foram para produtos derivados do petróleo e biocombustíveis (5,2%) e veículos automotores (4,7%). O segundo grupo avançou pelo terceiro mês consecutivo, acumulando expansão de 8,7% no período. Na contramão, o desempenho negativo ficou por conta dos produtos de limpeza e higiene pessoal (-7,3%), máquinas e equipamentos (-3,1%), equipamentos de informática, produtos eletrônicos e ópticos (-4%) e produtos de borracha e de material plástico (-2%).

Nos quatro primeiros meses do ano, a produção industrial cresceu 8,9% em relação ao mesmo período de 2017. Foi a 12ª taxa positiva consecutiva nessa base de comparação, e a mais acentuada desde abril de 2013. Em 12 meses, a expansão alcançou 3,9%.

Reajuste com prazo controlado

Quatro dias após Pedro Parente deixar o comando da Petrobras, o governo anunciou ontem que vai controlar o prazo de reajuste dos preços dos

combustíveis. Essa deixará de ser uma atribuição da estatal e, possivelmente, das empresas distribuidoras de combustíveis. As companhias continuarão a ter liberdade para definir os preços e margens de lucro, mas não mais os prazos em que vão repassar as variações aos consumidores. A medida “atende a uma demanda da sociedade”, disse o diretor-geral da **Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP)**, **Décio Oddone**.

A decisão do governo de tomar para si a definição do prazo de reajuste e de retirar esse poder das mãos das empresas é uma resposta às reivindicações dos grevistas e de entidades representantes de setores da economia diretamente afetados pelos sucessivos aumentos de preços dos combustíveis. Falta definir, no entanto, qual será a periodicidade dos reajustes, que poderá variar para cada derivado de petróleo. O tema será tratado em audiência pública, aberta de 11 de junho a 2 de julho, quando a agência reguladora ouvirá propostas de todos os agentes públicos, inclusive da Petrobras. A nova regra deve passar a valer entre o fim de julho e início de agosto.

A Petrobras adotou a política de reajustar diariamente os seus preços nas refinarias em julho do ano passado, com o argumento de que, se continuasse a esperar um mês para revisá-los, perderia competitividade frente aos importadores. Desde então, repassa as variações do câmbio e do preço do petróleo para o consumidor, a não ser que a competição com importadores a impeça. Em nota, a estatal afirmou que “vai colaborar com as discussões”.

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Economia

Autor: Simone Kafruni

Título: Justiça interrompe venda de distribuidoras

A privatização de cinco das seis distribuidoras da Eletrobrás nas regiões Norte e Nordeste foi suspensa ontem pela Justiça do Trabalho do Rio de Janeiro. A determinação da juíza Raquel de Oliveira Maciel impede o prosseguimento do processo de desestatização para que as empresas “apresentem, no prazo de até 90 dias, estudo sobre o impacto nos contratos de trabalho”. A decisão derrubou as ações da Eletrobrás: as ordinárias caíram 7,81% e as preferenciais tiveram perdas de 8,15% na Bolsa de Valores de São Paulo.

Movida por sindicatos, a ação judicial não cita a Boa Vista Energia, que também está no programa de privatização. São rés Amazonas Energia, Centrais Elétricas de Rondônia (Ceron), Companhia de Eletricidade do Acre (Eletroacre), Companhia Energética de Alagoas (Ceal) e Companhia Energética do Piauí (Cepisa). A venda das distribuidoras havia sido liberada pelo Tribunal de Contas

da União (TCU) em 30 de maio.

A Eletrobrás afirmou que “analisará as medidas cabíveis e manterá o mercado informado”. **O Ministério de Minas e Energia (MME)** preferiu não se manifestar. A decisão é mais um obstáculo na privatização da holding, cuja aprovação sofre resistência no Congresso. No início do mês, o Legislativo deixou caducar a Medida Provisória nº 814, que continha instrumentos para a desestatização. Depois disso, as mudanças necessárias foram encaminhadas à Câmara dos Deputados por meio de um projeto de lei (PL), ainda sem prazo para votação.

Para Elena Landau, economista, advogada e ex-conselheira da Eletrobrás, a decisão da Justiça é o menor dos problemas. “Essas contestações fazem parte do processo. O problema está no Congresso e na falta de firmeza do governo”, opinou. “Essa ação não vai prosperar porque não se justifica. Agora, o Congresso precisa aprovar os ajustes na Amazonas Energia, que estavam na MP 814”, explicou. Não resolver esses impasses pode levar as empresas à liquidação. “A privatização das distribuidoras foi uma decisão da assembleia de acionistas. Cabe a eles manterem isso de pé”, acrescentou.

Na opinião do presidente do Fórum das Associações do Setor Elétrico (Fase), Mario Menel, o PL é polêmico. “Ameaça salários e reduz poder político. Não vai andar em ano eleitoral. O governo não tem base sólida para aprovar”, assinalou.

Senado muda cobrança de ISS

O plenário do Senado aprovou ontem projeto de lei complementar que transfere a receita do Imposto Sobre Serviços (ISS) cobrado de aplicativos de transporte e similares, como Uber e Cabify, para o município onde o embarque do passageiro ocorre. O projeto será enviado para a Câmara dos Deputados.

Atualmente, a cobrança é feita pela prefeitura da cidade onde fica a sede da empresa de tecnologia que oferece o aplicativo. A maioria delas mantém sede em São Paulo.

O projeto recebeu 56 votos favoráveis e 1 contrário. Todos os partidos foram favoráveis. Os senadores ressaltaram que o projeto não eleva impostos. A alíquota máxima é de 5%, sendo definida por lei municipal. O senador Renan Calheiros (MDB-AL) protestou. Segundo ele, o projeto aumenta a carga tributária porque há municípios que não cobram o ISS dos aplicativos.

O relator, Armando Monteiro (PTB-PE), disse que a mudança é justa e simplifica a cobrança. Ele afirmou que o projeto promove mais equidade na distribuição

do imposto e servirá de modelo para outros aplicativos de economia compartilhada. “O modelo atual tende a concentrar a arrecadação”, ponderou.

O autor do projeto é o senador Airtton Sandoval (MDB-SP). Sandoval afirmou que, mesmo contrariando interesses de seu estado, acredita que o projeto traz mais igualdade fiscal. “Não é justo que toda a arrecadação fique num só município”, disse.

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Negócios

Autor: Adriano Pires

Título: Voltamos à agenda do atraso

Adriano Pires

São Paulo — *Adriano Pires é um veterano na área de infraestrutura, especialmente quando o assunto envolve o setor de combustíveis. Com mais de 30 anos de experiência no setor, é sócio-fundador e diretor do Centro Brasileiro de Infraestrutura (Cbie). Em 2016, por ter uma visão técnica da área de petróleo e ser um defensor de uma gestão profissional na Petrobras, chegou a ser cotado para substituir Aldemir Bendine na presidência da estatal, quando o então governo interino de Michel Temer optou por Pedro Parente. Nesta entrevista concedida no final da tarde da segunda-feira, Pires elogiou a gestão de Parente à frente da Petrobras e disse que a saída foi um fato “surreal” que atendeu a interesses políticos. Também com experiência na área petrolífera, primeiro como assessor da Agência Nacional do Petróleo (ANP), no início dos anos 2000, e depois como superintendente das áreas de abastecimento, importação e exportação, Pires criticou a forma “complicada” que o governo escolheu para acabar com a greve e se curvar às reivindicações dos caminhoneiros. O ex-professor da Universidade Federal do Rio de Janeiro defende agora uma metodologia de preços que atenda a todos os combustíveis e não apenas ao óleo diesel. Apesar de toda a confusão causada pela greve, e que acabou por reduzir novamente o valor da Petrobras na Bolsa, ele considera que o governo tomou a decisão certa ao convidar o diretor financeiro da estatal, Ivan Monteiro, para assumir a presidência. A escolha, diz ele, deixa claro ao mercado que o governo dará continuidade à política do antecessor.*

A greve dos caminhoneiros expôs com clareza a nossa dependência do transporte rodoviário. Qual a sua avaliação dos acontecimentos dos últimos dias?

É bom que fique claro para a população brasileira que a greve dos

caminhoneiros não foi motivada pelo alto preço do diesel. A origem dessa greve está no frete.

O senhor pode explicar?

Aconteceu o seguinte: lá atrás, nos governos anteriores, resolveu-se, mais uma vez, intervir no mercado por meio da liberação de crédito para financiamento na compra de caminhões novos, através do BNDES. Hoje, temos uma frota de caminhões no Brasil muito maior que a necessidade do mercado. Por exemplo, temos mil caminhões fazendo frete no Brasil, mas o mercado só precisa de 500 para equilibrar o volume de mercadorias que precisavam ser transportadas no país. Esse movimento de aumentar a frota de caminhões de maneira artificial aconteceu no governo do PT, e trouxe outro problema: o caminhoneiro que comprou caminhão precisa pagar o financiamento.

E aí veio a crise econômica...

Sim, o que causou uma guerra de preços no mercado de fretes. Nos últimos anos, a disputa entre caminhoneiros por mercadoria aumentou muito e a variável para ganhar um do outro era o frete mais barato. Ao mesmo tempo, houve um aumento do preço do barril do petróleo no mercado internacional e um acréscimo muito forte por parte do governo nos impostos sobre o diesel, além de uma desvalorização do real frente ao dólar.

Uma tempestade perfeita desabou sobre o setor.

Sim. O preço do diesel foi para as alturas e os caminhoneiros não conseguiram repassar para o frete essa alta, porque existia uma grande competição entre eles. A demanda por frete também caiu em razão da crise econômica. Essa é a origem da greve. Além disso, em todo o ano de eleição no Brasil um dos assuntos que os políticos gostam de discutir é o preço de gasolina, do diesel e do botijão de gás. E, aí, ninguém lembrou de falar que a origem da greve está no frete. A grande discussão ficou em torno de que era preciso reduzir o preço do diesel. E vamos combinar, podemos até reduzir o preço do diesel, como foi feito, mas se o frete continuar muito competitivo, vamos continuar tendo problemas, porque o ponto principal não foi atacado.

O problema foi aparentemente resolvido, porque a greve acabou.

O governo resolveu o problema do diesel com soluções que a gente achava que faziam parte do passado, com criação de subsídios, tentativa de intervir na Petrobras, colocar fiscais e polícia na rua para tabelar o preço do diesel nos postos. Medidas que, na minha opinião, fazem parte da agenda do passado, populista. Isso é um prato feito para candidato populista, de direita ou de esquerda. Como se tudo pudesse ser resolvido com gasolina e diesel baratos. Acho que não é por aí. O problema do Brasil não é gasolina e diesel caros. O problema do Brasil é falta de segurança na rua, de saúde, de escola, de saneamento...

Sim, mas a greve dos caminhoneiros parou o Brasil.

Vamos explicar essa história. No início da greve, o governo anuncia que vai fazer uma medida para resolver a questão zerando o PIS/Cofins. É bom lembrar que, em julho de 2017, quando a Petrobras mudou a política de preços para reajustes diários, o governo dobrou a alíquota do PIS/Cofins do diesel e mais do que dobrou o da gasolina, embora dentro do teto da alíquota. Isso influenciou muito na explosão dos preços. Em seguida, o governo fala que não dá para zerar o PIS/Cofins, porque temos a LDO (Lei de diretrizes Orçamentária) e a lei do limite do teto do gasto. Aí ele vem com outra solução, que é mesma, mas abraça o valor de R\$ 0,46, que é o valor do PIS/Cofins.

Essa foi solução que o governo encontrou para resolver a greve.

É o que eu chamo de solução esparadrapo. Ela está longe de ser uma solução definitiva, até porque para se ter uma solução definitiva é preciso ter uma metodologia, ou melhor, uma política que sirva para a gasolina, para o botijão de gás, para o querosene de aviação. Não podemos ter uma política para o diesel e deixar o resto pra lá. Não pode ser assim.

Isso não deverá mudar?

Acho que nos próximos dois meses, não. Será um desafio para esse governo e para o próximo criar realmente uma sistemática de política de preços de combustíveis no Brasil que não ande para trás. Que não fique de olho na Petrobras. Quando os governos anteriores interviam na Petrobras, sempre foi um desastre. No último, quase quebraram a empresa, subsidiando gasolina e óleo diesel. País que vende gasolina e diesel abaixo do mercado internacional, que utiliza os combustíveis para controlar inflação, para eleger candidato que mente para a população dizendo que gasolina e diesel barato é para distribuir melhor a renda, são exatamente os países que não têm democracia consolidada e onde a população não tem acesso aos bens básicos como segurança, saúde, educação e saneamento. Ao contrário de países produtores de petróleo, como Estados Unidos e Noruega, onde os preços refletem o mercado e onde não há subsídios. Nessas nações há democracia consolidada e serviços públicos de qualidade.

Não corremos o risco de outros movimentos exigirem também redução da gasolina, do gás?

Com certeza. O governo estava acuado, numa situação muito complicada, onde a população estava ficando sem gasolina, hospitais sem remédios, mercados desabastecidos. Estávamos entrando no caos. O governo teve que ser rápido e mostrar à sociedade que tinha o controle da situação. Mas, com certeza, daqui a pouco ele vai começar a ser questionado das razões de só ter política de subsídio para o diesel e não ter subsídio para a gasolina e outros derivados. Se o governo acha que não tem que repassar para o consumidor final a totalidade do

reajuste do barril do petróleo, ele tem que estar disposto a reduzir imposto. E não intervir na empresa que produz gasolina, ou que faz a distribuição do combustível.

Qual foi o papel do presidente da Petrobras, Pedro Parente, nesse processo? O Pedro Parente acabou sendo vítima dessa volta da agenda do atraso. É inacreditável que um presidente de uma empresa que triplicou por quatro o seu valor na Bolsa saia por causa de uma discussão no preço do óleo diesel. É surreal. Parente pagou a conta do atraso desses políticos que, em ano de eleição, mentem para a população, dizendo que a política de preços dele é para dar dinheiro para os americanos. Bobagens que a gente ouve desde sempre. Quem faz isso, além de enganar a população, está cometendo estelionato eleitoral.

Mas também tem o problema de ele ter entrado em um governo fragilizado e com pouca popularidade.

Mas aí é mérito dele. Parente embarcou em um governo de pouca credibilidade e fraco, mas conseguiu multiplicar por quatro o valor da Petrobras. Ele percebeu que, durante ou depois da greve, algumas condições exigidas para ser presidente foram retiradas. Ele colocou na carta de demissão que naquele momento estava saindo da Petrobras, porque havia percebido que passou a prejudicar mais do que ajudar a empresa. O governo é o acionista majoritário e é ele que tem que saber o que quer. Como o governo queria uma coisa que ele discordava, foi embora.

Na sua opinião, ele estava no caminho certo?

Ele estava no caminho certíssimo. Tanto que conseguiu tirar a Petrobras do buraco. Quando assumiu o cargo de presidente, a Petrobras era uma empresa desacreditada, quebrada e com uma dívida de US\$ 100 bilhões. Ele conseguiu renegociar a dívida, vender ativos e, com a política de preços, gerar uma receita maior para a petroleira.

Não houve nenhum erro na gestão dele?

Se a gente quiser encontrar algum erro, talvez seja no momento em que ele passou a cobrar reajustes diários e, vendo que o preço do barril estava subindo muito, poderia ter reavaliado a periodicidade dos aumentos. Acho que, nesse momento, faltou a ele um pouco de sensibilidade política. Mesmo assim, acho que não era função dele, mas do acionista majoritário que é o governo. O compromisso dele no início do governo Temer foi de recuperar a Petrobras, mas desde que lhe dessem condições. Enquanto deram as condições, ele cumpriu com a promessa e fez o melhor pela empresa.

E agora, como fica a imagem da Petrobras perante o mercado?

Acho que tem que esperar e ver o que vai acontecer. Já temos uma notícia boa,

que é o fato de o governo escolher o Ivan Monteiro para presidir a Petrobras. Foi uma escolha excelente. Mostra que o governo vai dar continuidade à política do Parente, até porque Monteiro era diretor financeiro da gestão dele e foi o grande negociador da dívida da Petrobras. A escolha do Ivan Monteiro mostra que o governo utilizou critério técnico na definição do novo presidente, a exemplo do que aconteceu com Parente. Isso dá uma esperança de que, passada essa confusão toda, a gente possa voltar a um caminho melhor.

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Opinião

Autor: André Nahur

Título: E se o Brasil mudasse sua forma de transporte?

Há quase 15 dias, o Brasil tem estado diferente. No noticiário, nas mesas de bar ou naqueles poucos segundos dentro do elevador, não se fala de outro assunto. A gasolina é a bola da vez. A greve dos caminhoneiros mudou a realidade e os principais assuntos do país. Muito tem se falado sobre as causas desse caos. A escolha simplista por um modal ultrapassado, como o rodoviário, ao mesmo tempo em que deixa o transporte de pessoas e mercadorias mais caro, coloca o sistema nas mãos de uma única opção que engessa e vulnerabiliza nossa economia e, por consequência, toda a população e os próprios caminhoneiros. Porém, agora, que já estamos com o caminho trilhado e asfaltado rumo às rodovias é possível mudar de rota? E o que isso significaria para o Brasil?

A energia, e em especial o transporte, é um dos principais desafios para se cumprir o Acordo de Paris. Na maior parte das cidades e municípios, ele é o responsável por mais da metade das emissões de gases de efeito estufa e isso não é privilégio de São Paulo ou Rio de Janeiro — acontece no país todo, no mundo todo. E se você ainda é um daqueles que não liga para as mudanças climáticas, aproveite a fila do posto e dê uma olhada para a rua ao lado. O trânsito é outro resultado do insistente modelo rodoviário com transporte individual. Nas grandes cidades brasileiras, cada cidadão gasta em torno de uma hora e meia só para ir e voltar do trabalho, o que significa perdas imensas para a economia e a saúde do país.

A solução, apesar de complexa, pode gerar muitas oportunidades para o Brasil. É nisso que se baseia o Desafio das Cidades, por exemplo, uma iniciativa do Iclei — Governos Locais pela Sustentabilidade com o apoio do WWF em todo o mundo. A implementação de um transporte coletivo de qualidade, que reduza a necessidade do uso de carros, contribui para a diminuição do trânsito e da poluição gerada pelos automóveis. Em alguns países, como França, Inglaterra e até mesmo Austrália, instituiu-se a cobrança de pedágios urbanos para quem

vai ao centro das grandes cidades usando automóvel. É outra forma de dizer que este modelo não dá mais. Outro ponto importante é a eletrificação veicular de veículos particulares e de transporte coletivo, cada vez mais comum em outros países. A Volvo foi a primeira montadora a anunciar que, a partir de 2030, não produzirá mais veículos à combustão e a maioria dos países da Europa tem planos de proibir a venda desse tipo de veículo nos próximos anos. Uma das alternativas nesses casos são os veículos elétricos. Segundo análises, a eletrificação veicular não traria um forte aumento de consumo de eletricidade no país e o Brasil ainda tem a vantagem do enorme potencial de geração de energia alternativa renovável, com eólica e solar — muito mais barata e menos poluente do que a vinda de térmicas, como produzimos atualmente.

Os biocombustíveis, área em que o Brasil é destaque desde a década de 1990, também possuem espaço e grande necessidade, tanto para o biodiesel de transporte de carga rodoviário quanto para outros tipos de transporte. Com a meta de estabilizar as emissões de gases de efeito estufa nos níveis de 2020, o setor de aviação é um dos mais interessados no desenvolvimento de biocombustíveis, o que pode significar mais empregos e uma indústria verde em amplo desenvolvimento no país. Para isso, porém, precisam ser produzidos de forma responsável, com políticas que previnam que eles sejam um vetor a mais para o desmatamento.

O transporte fluvial e de trens também são boas alternativas para a dispersão de bens e mercadorias para o mercado interno. De acordo com o estudo IES-Brasil 2050, da Coppe/UFRJ, com apoio do WWF-Brasil e do Instituto Clima e Sociedade (iCS), medidas radicais de diminuição de emissões podem trazer benefícios ambientais e oportunidades econômicas e sociais para o país. Entre elas, um crescimento absoluto de renda entre 2015 e 2050 e preservação da segurança energética e alimentar dos consumidores das classes mais pobres. A comparação entre o cenário de referência (mantendo o modelo atual) e um que esteja alinhado com a meta de aumento máximo de 1,5 °C na temperatura média global (conforme assinado no Acordo de Paris) mostra que, com investimentos em infraestrutura e políticas públicas, incluindo os exemplos citados acima, é possível reduzir 121.540 GgCO₂e em 2050, gerando ganhos para o meio ambiente e para a qualidade de vida das pessoas.

A dependência do petróleo e do sistema rodoviário está presente todos os dias e não deve ser esquecida quando chegar a sua vez de abastecer — até porque o acordo é provisório e termina no fim do ano. Na década de 1940, o Brasil possuía cerca de 35 mil km de ferrovias, mas, desde então, este número só tem diminuído. O ProÁlcool foi criado há 40 anos e no seu auge, a frota movida a etanol chegou a mais de 10 milhões de veículos. O Programa Nacional de Produção e Uso do Biodiesel (PNPB) existe há quase 15 anos. Apesar de dificuldades em atingir todos seus objetivos, eles são responsáveis por 44% do

consumo em veículos leves e 10% em veículos pesados no Brasil atual, diminuindo a flutuação de preços de acordo com o petróleo e o dólar. Mudar requer coragem, mas também traz grandes resultados. A quase quatro meses para as eleições, é importante que cada eleitor pense se as propostas de seu candidato estão alinhadas com um novo futuro, que inclua uma transição justa para um novo modelo econômico e repense o seu dia a dia. A nossa própria história mostra que é possível fazer diferente e diversificar só aumenta a resiliência da nossa economia e garante empregos e qualidade de vida para todos explorarem o real potencial do nosso país.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por Hugo Passarelli | De São Paulo

Título: Indicadores de inflação já refletem impacto da greve

Os efeitos da greve dos caminhoneiros já apareceram na inflação. O Índice de Preços ao Consumidor (IPC) da Fipe de maio acelerou para 0,19% em maio, após deflação de 0,03% em abril, puxado por uma alta expressiva nas cotações dos alimentos in natura e nos combustíveis na última quadrissemana do mês. O impacto da paralisação também deve ser sentido no Índice Geral de Preços - Disponibilidade Interna (IGP-DI), que será divulgado amanhã pela Fundação Getulio Vargas (FGV), e também no Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), a ser conhecido na sexta-feira.

O IGP-DI pode trazer uma leitura mais clara dos efeitos da greve, já que captura a alta dos preços no atacado, mais rápida e mais intensa do que no varejo, diz o Santander. O banco estima 0,25% para o IPCA e 1,3% para o IGP-DI, ambos de maio, e, no acumulado em 12 meses, 2,71% e 4,8%, respectivamente. A pressão inflacionária deve continuar em junho, mas boa parte da alta deve ser devolvida em julho, diz o banco.

No IPC-Fipe, só o grupo alimentação acelerou de 0,07% para 0,62% entre a terceira e a última quadrissemana do mês passado. Apesar da relativa normalização do abastecimento com o fim da paralisação, as pressões inflacionárias nos alimentos ainda devem ser sentidas nas próximas semanas, segundo Guilherme Moreira, coordenador do IPC-Fipe. "Em alguns segmentos, como o de aves, o impacto foi a desarticulação da cadeia, o que vai gerar uma pressão de custos ao longo de junho."

Para o IPCA, indicador oficial de inflação, a estimativa média de 25 consultorias e instituições financeiras ouvidas pelo **Valor Data** é de aceleração para 0,30% em maio, de 0,22% em abril. Em 12 meses, a taxa deverá ser de 2,78%, ainda abaixo do piso da meta de inflação, de 3%.

O desabastecimento de alimentos por causa da paralisação dos caminhoneiros pressionou a inflação no fim de maio, com potencial de estender parte desse efeito até junho, avaliam economistas. O movimento ajudou a reajustar para cima toda a composição do IPCA, mas sem alterar a trajetória ainda comportada dos preços em 2018.

Nos últimos dias, bancos e consultorias reviram suas projeções para a inflação, incorporando os desdobramentos do fim de maio. Fabio Romão, economista da LCA Consultores, elevou a expectativa de alta do IPCA no mês passado de 0,20% para 0,30%, enquanto a projeção em 12 meses passou de 2,65% para 2,75%. Com isso, os números para junho, um mês que já vai concentrar reajustes de preços administrados, também passaram a refletir esse cenário mais pressionado.

"Mesmo faltando pouco para o fim do mês, o número de maio foi comprometido pela intensidade dos reajustes dos alimentos in natura", afirma Romão, destacando as pressões em tubérculos, legumes, frutas e hortaliças. O economista destaca que, apesar da expectativa de recuo dos preços à medida em que o abastecimento se normalize, o impacto da paralisação deve se estender até pelo menos o IPCA fechado deste mês, com provável pico no IPCA-15.

Em alguns setores de ciclo mais longo, como o de aves, as perdas vão demorar mais para serem recuperadas. "Existe uma pressão por conta dos prejuízos da greve e tudo aquilo que foi desperdiçado. Uma parte disso deve ser traduzida na manutenção de preços um pouco mais altos do que aqueles observados antes da greve", afirma André Braz, economista e coordenador do Índice de Preços ao Consumidor (IPC) da FGV. Mas a fraqueza da economia vai atuar na direção oposta, limitando o reajuste dos preços ao consumidor. "Um dos motivos para não ter revisto o IPCA do ano é que uma atividade mais enfraquecida dificulta o repasse de custos", afirma Romão, da LCA, que manteve a previsão para o IPCA ao fim de 2018 em 3,6%.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por Cláudia Schüffner | Do Rio

Título: ANP fará consulta sobre periodicidade do reajuste de combustível

A Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) vai abrir uma Tomada Pública de Contribuições (TCP) para consultar a sociedade sobre a periodicidade dos reajustes dos combustíveis. O prazo para entrega das sugestões começa em 11 de junho e vai até 2 de julho.

O diretor-geral da ANP, Décio Oddone, explicou que a expectativa é de que uma resolução seja publicada no Diário Oficial entre 40 e 60 dias depois do início da tomada pública. Com isso, a resolução pode ser publicada até a primeira quinzena de agosto. As conversas com agentes começam hoje, na sede da agência no Rio.

Em uma rápida entrevista na noite de ontem junto com outros diretores da ANP, Oddone disse que o objetivo é definir um período mínimo para que haja o repasse dos reajustes dos combustíveis das refinarias e importadores para as distribuidoras, e das distribuidoras para os postos. Esses últimos, segundo ele, são livres porque têm custos e estruturas diferentes. E também são o último elo da cadeia, já que vende para o consumidor final.

Oddone afirmou várias vezes que a medida não será uma intervenção do governo nos preços da Petrobras. Disse que a ANP não vai interferir na liberdade de formação dos preços e se disse "confortável" com a medida anunciada. "Vamos apenas regular um mercado imperfeito onde há um monopólio de fato", disse, em referência ao fato de a Petrobras controlar 98% das refinarias do país.

"O que vemos hoje é que os repasses estão sendo questionados pela sociedade, o que cria um grau de instabilidade que não contribui para a atração de investimentos no setor", disse.

Segundo ele, definir a velocidade dos reajustes é necessário para proteger o consumidor e preservar valores de uma economia de mercado, com soluções que sigam as normas regulatórias. O objetivo da resolução, que segundo Oddone só irá prevalecer até que haja de fato um ambiente de competição no refino, é regular o monopólio para que os investimentos cheguem. De acordo com ele, como as importações ainda não têm relevância na formação de preços no mercado brasileiro, é necessário que a estatal conclua o programa de desinvestimentos das refinarias.

A estimativa da ANP é que sejam necessários R\$ 2,5 trilhões em investimentos nos próximos dez anos, o que segundo Oddone "não caberia no orçamento de apenas uma empresa". Ele destacou ainda que a medida anunciada ontem se faz necessária porque não "parece provável" a adoção, no curto prazo, de alteração na tributação que contribua para reduzir a volatilidade dos preços nas bombas.

Disse ainda que a decisão de ditar o ritmo dos reajustes não terá impacto no fluxo de caixa das companhias. "O que buscamos com essa medida é cumprir o nosso papel de regulador, de forma aberta, transparente e eficiente".

VEÍCULO: Valor Econômico**Seção: Brasil****Autor: Por Fabio Graner, Carla Araújo, Marcelo Ribeiro e Rafael Bitencourt | De Brasília****Título: Fazenda se opõe a uso de cessão onerosa para acomodar preços**

A ideia de usar recursos da cessão onerosa para bancar uma política de amortecimento de preços dos combustíveis está sendo duramente bombardeada pela área econômica do governo e já se tornou difícil encontrar quem a patrocine também na área política. Ontem pela manhã, o ministro da Fazenda, Eduardo Guardia, disse que não estava previsto tal uso dos recursos, até porque não haveria espaço no teto de gastos para isso, tese reforçada por outras fontes da área econômica nos bastidores. Interlocutores do Palácio do Planalto também apontam que a ideia sequer teria sido levada ao presidente Michel Temer e que o assunto não está sendo tratado.

"A cessão onerosa pressupõe acordo com a Petrobras. Estamos buscando esse entendimento para as regras do leilão de excedente. O recurso da cessão onerosa não elimina a restrição orçamentária dada pelo teto de gastos. Então, não podemos fazer nada com esse recurso que vá além do que já está definido dentro do teto de despesas. Não é recurso que permite criar coisas novas porque tem que respeitar a restrição fiscal e sobretudo a imposta pelo teto de gastos", disse Guardia, após participar de evento no Tribunal de Contas da União (TCU).

Segundo ele, o governo está fazendo esforço para equacionar a disputa com a Petrobras em torno da reavaliação dos 5 bilhões de barris concedidos à empresa porque isso vai viabilizar leilões e permitir que haja arrecadação extra para o governo federal e, principalmente, volumes elevados de investimentos no setor de petróleo, beneficiando a economia e, por consequência, a arrecadação e as contas públicas.

Ele ressaltou que o governo não está discutindo nenhum programa novo de subsídio à gasolina, e reforçou que não há espaço fiscal para isso. Sobre o debate em torno de um tributo para amortecer flutuações de preço de combustíveis, Guardia disse ser preciso analisar à luz da Lei de Responsabilidade Fiscal.

Uma fonte do Palácio do Planalto destacou que o tema da cessão onerosa vem sendo discutido no âmbito da necessidade de fortalecer a Petrobras e viabilizar o leilão, sem vinculação com a questão de preços dos combustíveis, tema, aliás, que o governo quer tentar esfriar por conta de sua repercussão negativa nas ações da estatal. As discussões de uma solução para o excesso de volatilidade

continuam, mas Temer estabeleceu dois critérios para qualquer decisão: não causar prejuízos à Petrobras e não colocar mais peso no sobrecarregado Tesouro Nacional.

Temer aproveitou evento sobre a Política Nacional de Biocombustíveis para destacar o objetivo de evitar a exposição à oscilações de mercados. "O Brasil estará menos exposto, e essa frase é importante, à variação internacional do preço do petróleo e às flutuações cambiais. Portanto, quem sabe, num futuro não distante, muito próximo, conseguimos evitar acontecimentos como este que se verificou na semana passada."

Ao **Valor**, o ministro de Minas e Energia, **Moreira Franco**, descartou que o governo vá recorrer aos recursos provenientes do leilão do pré-sal para compensar a Petrobras e evitar os reajustes diários nos preços da gasolina. Ele classificou a alternativa, que na imprensa chegou a ser apontada como sendo patrocinada pelo MME, como "fake news" e "equivocada".

Os recursos obtidos com o eventual leilão dos excedentes da cessão onerosa podem gerar cerca de R\$ 100 bilhões aos cofres federais.

A possibilidade de uso de parte desses recursos para subsidiar combustíveis também provocou reação contrária do secretário-executivo do MME, Márcio Félix. "Não tem sentido a gente fazer isso. Não se pode pegar uma riqueza dessa magnitude, especialmente, e usar para resolver uma única questão [preços do combustíveis], já que o Brasil é um país que tem tantas outras áreas prioritárias para atender", disse ao **Valor**.

Segundo ele, a exploração do excedente da cessão onerosa movimentará cerca de R\$ 1 trilhão entre 30 e 40 anos. Ele explicou que essa estimativa considera o ganho decorrente da venda do petróleo, sem descontar investimento e custo de operação. "Algo de bom precisa ficar para o país depois que todo esse movimento vier a acontecer", disse.

Para Félix, ao destinar um volume importante de recursos para subsidiar o preço final do combustível, o Brasil estaria sujeito aos mesmos erros cometidos pela Venezuela em sua estratégia de exploração de grandes reservas.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por Rafael Bitencourt e Carla Araújo | De Brasília

Título: Temer define meta de redução do gás-estufa em 10%

O presidente Michel Temer assinou, ontem, uma resolução que define as metas de redução da emissão de gases do efeito estufa em 10% até 2028. O documento foi construído com base nas recomendações do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), formado por ministros.

O conselho, que se reuniu pela manhã, indicou a necessidade de reduzir a emissão de gases poluentes do patamar atual de 74,25 gramas equivalentes de dióxido de carbono por Megajoule (CO^2 /MJ) para 66,75 gramas de CO^2 /MJ ao final do prazo.

As metas, obrigatórias para os agentes de comercialização de combustíveis, deverão ser cumpridas com reduções anuais. O CNPE considera que, em dez anos, o país terá evitado a emissão de 600 milhões de toneladas de carbono na atmosfera.

As metas de descarbonização estão relacionadas à Política Nacional dos Biocombustíveis (RenovaBio). O programa definirá a regulamentação dos mecanismos de certificação da produção de biocombustíveis e do crédito de descarbonização (CBIO).

Temer ressaltou que a decisão do governo "consolida a política do RenovaBio", que já havia sido sancionada no ano passado. O presidente aproveitou o Dia Internacional do Meio Ambiente para assinar a resolução do conselho em evento fechado no Palácio do Planalto, mas transmitido pelo canal de TV do governo federal. O documento deve ser publicado hoje no "Diário Oficial da União", com as metas anuais.

"Vamos reduzir de 11,5% para 7% a nossa dependência externa de combustíveis", destacou Temer, na solenidade.

Em nota sobre a reunião do CNPE, o Ministério de Minas e Energia informou que **o ministro Moreira Franco** também ressaltou a importância das regras do RenovaBio. "O RenovaBio é um caminho de mudança e transformação, responsável por importantes conquistas na redução de emissões de gases de efeito estufa", disse o ministro.

O ministério enfatizou que, com metas para reduzir emissão de gases poluentes, "o país sinaliza que vai buscar um caminho cada vez mais sustentável em sua matriz de combustíveis, ao proporcionar menor emissão de gases de efeito estufa por unidade de energia". Como resultado, o governo tem a expectativa de estimular a produção de combustíveis "mais eficientes, do ponto de vista energético e ambiental, proporcionando ao consumidor maior poder de escolha e fomentando a diversificação da matriz energética".

Na mesma reunião em que propôs reduzir a poluição do meio ambiente, o CNPE aprovou um calendário de rodadas de licitação para o setor de petróleo e gás - uma das indústrias que mais emitem gases nocivos à saúde. O conselho incluiu no planejamento a 17ª e a 18ª Rodadas para 2020 e 2021, respectivamente. As duas licitações serão na modalidade de concessão.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por André Ramalho e Fernando Torres | Do Rio e de São Paulo

Título: Valor do diesel na bomba cai, mas aquém de R\$ 0,46

Os preços do diesel começaram a cair para o consumidor final, nos últimos dias, embora ainda não tenham chegado aos patamares prometidos pelo governo federal, de corte de R\$ 0,46 por litro. Levantamento da empresa de pesquisa de mercado Triad Research em 2,3 mil postos, mostra que os preços do litro vendido nas bombas, ontem, já estavam R\$ 0,39 mais baratos por litro que os registrados em 21 de maio, quando começou a greve dos caminhoneiros.

Segundo a pesquisa, o litro do diesel era vendido, ontem, em média, a R\$ 3,48. O Estado onde foi verificada a maior queda foi a Bahia (- R\$ 0,483), seguida do Amazonas (- R\$ 4,55) e Mato Grosso (- R\$ 0,451). Entre os principais mercados consumidores, a queda foi de R\$ 0,402 em Minas Gerais, de R\$ 0,393 em São Paulo e de R\$ 0,359 no Paraná. No Rio, os preços estão, em média, R\$ 0,345 mais baixos.

Já os Estados onde os preços menos recuaram foram Pará (- R\$ 0,193) e Pernambuco (-R\$ 0,195). Os dados da Triad, atualizados às 17h de ontem, não contemplavam o Acre, Amapá e Roraima.

Em meio à pressão do governo federal para que o mercado repasse os descontos anunciados, distribuidoras e postos alegam que os Estados também precisam colaborar, reduzindo os preços de referência para cálculo do ICMS - o que permitiria o repasse integral dos R\$ 0,46 prometidos pelo presidente Michel Temer, durante as negociações para encerramento da paralisação dos caminhoneiros.

O presidente da Plural, associação que representa as três principais distribuidoras do país (BR, Ipiranga e Raízen), Leonardo Gadotti, garante que suas associadas já repassaram os descontos para os postos. E contestou as declarações do ministro-chefe do Gabinete de Segurança Institucional, Sérgio Etchegoyen, de que o governo usará "todo o poder de polícia" para garantir que o desconto de R\$ 0,46 no litro do diesel chegue às bombas.

"A Venezuela começou assim [com o discurso de uso do poder de polícia sobre os preços no mercado]", afirmou.

Gadotti alega que, ao anunciar que os preços do diesel baixarão R\$ 0,46 imediatamente nas bombas, o governo não tem sido "coerente" com a lógica do mercado de combustíveis e coloca a população contra um "negócio enorme que é a cadeia de distribuição".

Ele argumenta que o patamar de desconto de R\$ 0,46 só será possível se cada Estado reduzir o preço de referência usado como base para cálculo do ICMS e atualizado a cada 15 dias. Sem o "esforço estadual", diz Gadotti, só será possível reduzir em R\$ 0,41 os preços do diesel na bomba, porque o desconto anunciado por Temer não leva em consideração os custos do biodiesel misturado no diesel.

O movimento de alguns Estados, contudo, tem sido na direção contrária. Acre, Alagoas, Amazonas, Paraíba, Rio de Janeiro, Rondônia e Tocantins estão arrecadando mais ICMS por litro de diesel nesta primeira quinzena de junho do que recolheram entre 16 e 31 de maio, o que dificulta que o desconto de R\$ 0,46 por litro chegue na ponta para o consumidor.

O aumento se explica, em parte, porque os preços de referência - que têm como base o valor médio praticado nas bombas - foram contaminados pela escassez de combustível nos postos durante a greve dos caminhoneiros.

Já São Paulo, Paraná, Mato Grosso do Sul e Espírito Santo reduziram os preços de referência sobre o qual aplicarão as alíquotas de ICMS já na primeira quinzena de junho, o que contribui com o repasse do desconto para o preço da bomba nessas localidades.

Paulo Miranda, presidente da Fecombustíveis, entidade que representa os postos, alega que, além da questão do ICMS, a redução nos preços não atingiu os R\$ 0,46 nos postos porque algumas distribuidoras regionais ainda têm praticado descontos menores, alegando que seus estoques estão altos e foram formados com cargas anteriores à redução dos preços.

A Brasilcom, associação que reúne 43 distribuidoras, esclarece que as empresas estão empenhadas no cumprimento da medida de adequação dos preços, "mesmo sem uma política clara a respeito do prejuízo sofrido em seus estoques e de uma forma de ressarcimento a exemplo do que foi proposto à Petrobras".

VEÍCULO: Valor Econômico**Seção: Brasil****Autor: Por Jennifer Jacobs, Javier Blas e Grant Smith | Bloomberg****Título: EUA pediram produção maior à Opep**

O governo dos EUA pediu discretamente à Arábia Saudita e a outros produtores da Opep que elevassem a produção de petróleo em cerca de 1 milhão de barris por dia, segundo fontes a par do tema.

O pedido atípico aconteceu depois que os preços da gasolina no varejo americano subiram para seu maior valor em mais de três anos, e o presidente Donald Trump reclamou publicamente da política da Opep e do aumento dos preços do petróleo pelo Twitter. O pedido ocorreu na esteira da decisão de Washington de reimpor sanções às exportações de petróleo do Irã, que anteriormente chegavam a 1 milhão de barris por dia, pouco mais de 1% da produção global.

Apesar de os legisladores americanos habitualmente criticarem a Opep em momentos de altos preços do petróleo, e de o governo ter ocasionalmente incentivado o cartel a produzir mais, é incomum Washington pedir um volume de produção específico, segundo as mesmas fontes. Não está claro como a solicitação foi encaminhada.

O aumento da produção foi discutido em reunião de alguns ministros do Petróleo árabes no fim de semana na Cidade do Kuwait. Comunicado divulgado após as negociações falou em "assegurar que fontes de petróleo estáveis sejam disponibilizadas em tempo hábil para atender à crescente demanda e compensar o declínio em partes do mundo". Arábia Saudita e Rússia propuseram em maio aumento gradual da produção, sem apoio de outros membros.

Os contratos futuros de petróleo Brent caíram até 2%, para US\$ 73,81 o barril em Londres, após a divulgação do pedido dos EUA.

"Parece que a Opec está nisso novamente", escreveu Trump em meados de abril, pelo Twitter. "Os preços do petróleo estão artificialmente muito altos! Não é bom e não será aceito!"

A Casa Branca não quis comentar sobre conversas específicas, mas um porta-voz do Conselho de Segurança Nacional dos EUA disse o acesso a energia confiável e acessível sustenta o crescimento global e a segurança do país. "Saudamos qualquer ação baseada no mercado que aumente o acesso à energia e fomenta uma economia saudável", disse.

A Opep e seus aliados discutirão sua política de produção para o segundo semestre em reuniões previstas para 22 e 23 de junho, em Viena. O ministro saudita do Petróleo, Khalid Al-Falih, disse no mês passado que o reino compartilhava o "nervosismo" dos países consumidores com a alta do preço do petróleo, e acrescentou que a Opep e seus aliados "provavelmente" aumentarão a produção.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Opinião

Autor:

Título: Greve dos caminhoneiros impacta balança comercial

O comércio exterior foi uma das várias atividades econômicas indiscutivelmente prejudicadas pela greve dos caminhoneiros em maio. A média diária das exportações entre os dias 21 e 31 caiu 36% em comparação com a das três primeiras semanas do mês, de US\$ 1,063 bilhão para US\$ 679 milhões. As importações também diminuíram, embora menos, 26%, de uma média diária de US\$ 702 milhões nas três primeiras semanas do mês para US\$ 516 milhões nas duas de paralisação.

No mês fechado, as exportações somaram US\$ 19,2 bilhões, 10,7% a menos do que no mês anterior, e com aumento de apenas 1,9% em relação a maio de 2017. A queda das exportações teria sido maior não fosse a existência de soja, carnes e algumas mercadorias básicas estocadas nos portos quando a greve começou. Além disso, outros produtos importantes da pauta brasileira, como minérios, chegam aos portos principalmente por ferrovias. De toda forma, todos perderam. Mais dependentes das rodovias, os produtos manufaturados foram os mais afetados, com redução de 46% nas exportações durante a paralisação na comparação com o período anterior. Houve queda de 30% nos embarques de calçados, de 23% das autopeças e de 17% de automóveis. Já as exportações de semimanufaturados caíram 37%; e a de produtos básicos, 31%.

As importações totalizaram US\$ 13,3 bilhões, com queda de 8,6% em relação a abril e salto de 14,5% na comparação anual. Houve queda de 16,1% nas compras de bens de capital; de 9,1% de produtos intermediários; de 21,7% de bens de consumo duráveis; e de 1,5% de combustíveis e lubrificantes. Apenas as importações de bens de consumo não-duráveis aumentaram no mês, 5,7%. Em relação a maio de 2017, cresceram 14,5%.

No balanço final, o superávit comercial de maio ficou em US\$ 5,981 bilhões, cerca de 20% abaixo da expectativa média do mercado. No ano, o superávit comercial soma US\$ 26,155 bilhões. O governo ainda espera que a balança feche o ano com saldo acima de US\$ 50 bilhões. No mercado financeiro, as

previsões são mais elevadas. Pesquisa Focus realizada pelo BC mostrou que a previsão das instituições financeiras e consultorias para o saldo comercial do ano ficou praticamente inalterada, em US\$ 57 bilhões.

Já se esperava um recuo em relação ao saldo positivo histórico de US\$ 67 bilhões de 2017 por conta da expectativa de que a esperada recuperação econômica ampliasse as importações. No entanto, os acontecimentos do mês passado colocam as projeções em dúvida. As exportações devem continuar se ressentindo do impacto negativo da greve na produção. A fabricação de automóveis, itens importantes da balança comercial, por exemplo, deve cair 20% na comparação com maio do ano passado. O setor agropecuário, que vem puxando o Produto Interno Bruto (PIB), teve importantes perdas, como o abate forçado de aves por falta de ração. Toda uma geração de animais foi perdida e levará tempo para que seja recuperada.

Além disso, há a mudança das regras do Reintegra, programa que favorecia o setor exportador com a devolução de parte dos impostos pagos. O governo reduziu o benefício do Reintegra de 2% para apenas 0,1% com o objetivo de compensar parte das perdas estimadas em R\$ 4,01 bilhões com a redução dos impostos sobre o diesel, de modo a diminuir o preço do combustível, uma das demandas dos grevistas. Com a mudança, o governo deve garantir R\$ 2,27 bilhões. A medida reduz a competitividade do produto brasileiro no mercado internacional. Por outro lado, pende a favor das exportações a mudança de patamar do dólar, desencadeada pela expectativa de aperto da política monetária americana. A cotação projetada para o fim do ano de acordo com a pesquisa Focus subiu de R\$ 3,37 para R\$ 3,50 no último mês.

Receia-se ainda que a greve dos caminhoneiros afete as previsões para o PIB do ano por conta da redução da produção e abalo da confiança em função da mudança de regras e demonstração de fraqueza do governo, que pode afetar os investimentos de um modo geral. Finalmente, deve-se levar em conta também o efeito global da guerra comercial que os Estados Unidos deslançaram, com impacto mais visível no Brasil nas exportações de aço e alumínio.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Opinião

Autor: Por Edmar Almeida e Winston Fritsch

Título: A crise do monopólio do refino

A substituição do prestigiado presidente da Petrobras não foi um tropeço pontual da estratégia de regulação do mercado de petróleo no Brasil implementada pelo governo Temer. Na verdade, se a crise da qual resultou a troca de comando da Petrobras - e que ainda não acabou - levar ao abandono

da atual estratégia de alinhamento internacional e liberalização de preços de derivados, poderá ter sérias consequências para a segurança energética do Brasil. Na raiz do problema está a necessidade de atrair investimentos privados para o setor de refino e o fim do monopólio de fato da Petrobras no segmento.

Como hoje se sabe, o controle dos preços dos combustíveis durante a era PT com o objetivo de mascarar a alta da inflação foi acompanhada da consolidação do monopólio da Petrobras no segmento do refino. Os reajustes dos preços dos combustíveis não seguiram uma regra transparente e ficaram sujeitos à intervenção discricionária do governo federal, através da empresa estatal monopolista, que determinava quando e quanto os preços deveriam mudar.

A mudança desta política desastrosa para o país e, especialmente, para a Petrobras, ficou ainda mais premente quando a empresa abandonou seu necessário, mas ambicioso programa de construção de novas refinarias, para priorizar corretamente o pré-sal como destino de seus escassos recursos de investimento depois da crise que se abateu sobre a empresa em 2015. Logo ficou claro que tanto o importante programa de desinvestimento da Petrobras na área de refino (venda de refinarias e ativos a elas associados) quanto investimentos privados em novas refinarias não aconteceriam sem que fosse suprimida a incerteza gerada pela falta de uma regra objetiva de formação de preços de derivados.

Entretanto, estes investimentos em novas refinarias são absolutamente necessários. O Brasil não tem hoje refinarias suficientes para suprir a demanda nacional. De fato, projeções conservadoras mostram que, em um cenário de crescimento econômico moderado, na ausência de nova capacidade de refino as importações de combustíveis atingirão um patamar que pode comprometer a segurança energética do país.

A liberalização dos preços de produtos refinados, se feita de maneira transparente em um mercado monopolista poderia, em princípio, seguir duas opções: ou uma política de preços oficial com uma regra transparente e objetiva para o alinhamento dos preços dos derivados ao mercado internacional de petróleo, ou a prática de um repasse imediato dos preços do mercado internacional feito pelo Petrobras. A dificuldade em discutir racionalmente os critérios para uma regra de preços com a Petrobras, os atores políticos e os lobbies setoriais levou o governo a escolher a segunda opção, claramente a alternativa inferior. Acreditava-se, talvez, que a credibilidade do ex-presidente da Petrobras pudesse ser a garantia da estratégia anunciada.

Em cenário de expansão moderada, importações atingirão um nível que pode comprometer a segurança energética

Estava assim montada uma bomba-relógio pronta para explodir em uma situação como a que ocorreu a partir de abril quando, em menos de dois meses, uma combinação perversa de aumento dos preços de petróleo e câmbio levou a um salto de 26% do preço do diesel em reais. Em resumo, a empresa claramente subestimou o problema da falta de legitimidade de um monopolista para determinar sua própria política de preços.

O estresse econômico dos transportadores - um setor onde os fretes foram brutalmente comprimidos pelo crescimento gigantesco da frota com a oferta abundante de crédito, seguido de queda de demanda com a recessão pós 2014 - somado ao crescimento explosivo dos preços do diesel em reais gerou uma verdadeira revolta popular contra a política de preços da Petrobras.

O governo, pressionado a dar respostas rápidas, reagiu de forma desorganizada, sem tempo hábil para avaliações técnicas adequadas. A "solução" da crise deu-se através de um benefício fiscal pontual sem alteração da política de preços. Partiu-se da suposição errada de que a queda do preço do diesel vai ser repassada ao dono do caminhão, quando no regime extremamente competitivo do setor de transporte este desconto tende a ser repassado ao frete, deixando os caminhoneiros na mesma situação de angústia. Ademais, no açodamento para dar respostas políticas rápidas incorreu-se em erros de cálculo e desconsiderou-se características importantes do mercado de combustíveis.

Mas o que fazer a longo prazo? O problema da liberalização dos preços tem a ver, como argumentado acima, com a necessidade de atrair investimentos privados para o refino, abandonado corretamente como prioridade pela Petrobras, que não tem condições de realizar sozinha estes elevadíssimos investimentos, sob pena de ter que abrir mão do seu protagonismo no pré-sal. E estes investimentos assumem hoje importância estratégica de segurança energética pela crescente dependência de importações de refinados sem um parque substancial de armazenagem.

A atração de investimentos privados requer, entretanto uma regra de preços de combustíveis transparente, que não gere volatilidade desnecessária e, especialmente, não crie distorções competitivas entre a Petrobras e concorrentes e, naturalmente, que não dependa de subsídios. Trata-se de equação complexa a ser solucionada, mas que pode claramente ser tratada com um projeto de lei que regule, sob a vigilância técnica e neutra da ANP, o repasse de preços internacionais de forma previsível, mas anunciada em intervalos mais espaçados do que os repasses diários recentes da Petrobras.

Neste contexto foi assustador que um debate que deveria ser técnico e protagonizado por líderes políticos ter se tornado monopólio da manifestação de opinião de radicais. Em um ano eleitoral, onde o futuro do Brasil vai ser

decidido pela vitória ou derrota de propostas que permitam o retorno da racionalidade básica na condução de políticas públicas e, em especial, da política econômica, perdida nos últimos anos da era PT, o silêncio dos candidatos de peso do centro do espectro político durante essa crise foi surpreendente. Esperemos que esta crise seja o estopim para um debate racional sobre as imensas distorções criadas por anos de remendos populistas e sua correção.

Edmar Almeida é professor do Instituto de Economia da UFRJ.

Winston Fritsch é presidente da WF Consultores Associados Ltda, ex-secretário de Política Econômica do Ministério da Fazenda e ex-decano do Centro de Ciências Sociais da PUC-Rio.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Empresas

Autor: Por Rodrigo Rocha | De São Paulo

Título: Enel eleva aporte na Eletropaulo

Além de desembolsar ao menos R\$ 7 bilhões na operação de aquisição de controle da Eletropaulo, a Enel planeja investir mais US\$ 900 milhões entre 2019 e 2021 em melhoria nas operações da distribuidora paulista.

Segundo Carlo Zorzoli, presidente da Enel Brasil, os desembolsos irão para a área de manutenção e melhoria de qualidade do serviço, com foco em digitalização das redes. A empresa também prevê investimentos em novas conexões e em tecnologia de informação.

A elétrica italiana garantiu, na segunda-feira, o controle da Eletropaulo ao adquirir 73,38% do capital social no leilão de oferta pública de ações da distribuidora paulista. A empresa desembolsou R\$ 5,55 bilhões pela fatia, pagando R\$ 45,22 por papel. Ainda há compromisso de um aumento de capital de R\$ 1,5 bilhão na Eletropaulo.

Para Zorzoli, a distribuidora paulista não realizou todos os investimentos que precisariam ser feitos nos últimos anos. O executivo calcula que a gestão anterior investiu em média US\$ 220 milhões por ano nos últimos três anos.

Em reais, as demonstrações de resultados da Eletropaulo apontam um investimento médio de R\$ 807 milhões anuais entre 2015 e 2017. Na cotação atual, os aportes da Enel se aproximariam de R\$ 1,1 bilhão por ano.

A nova controladora voltou a defender que pagou o preço justo pela empresa. A conta é de que os investimentos em qualidade e as sinergias globais devem levar, nos próximos anos, o negócio aos múltiplos estimados pela estatal italiana na aquisição. O preço oferecido por ação ficou 14,4% acima do proposto pela Neoenergia, de R\$ 39,53 por papel.

"Se olharmos os múltiplos de hoje pode parecer alto, mas não compramos a companhia levando esses números em conta", afirmou Zorzoli, em coletiva de imprensa. "Acreditamos que teremos múltiplos razoáveis em um prazo relativamente curto."

"Plano de investimento pode ter um pequeno impacto na tarifa final, mas sem dinheiro não dá para fazer o serviço"

A Enel também defende que a aquisição não afeta sua capacidade para continuar investindo no país. O grupo possui atualmente alavancagem medida pela relação entre dívida líquida sobre Ebitda de 2,5 vezes. O número é considerável confortável pela administração. "A companhia não só tem capacidade financeira para fazer a operação, como para continuar investindo."

Além do interesse em distribuição, a empresa também quer "continuar protagonista" na geração de energia renovável, onde atua com fontes eólica e solar. Há também a perspectiva de novos negócios em comercialização com a chegada a São Paulo.

A compra da distribuidora paulista será financiada, inicialmente, com empréstimo-ponte com diversos bancos, com prazo de vencimento de 9 a 18 meses. Os garantidores da operação serão a Enel Américas e a Enel Brasil. "Nossa estrutura de dívida tem folga."

Mesmo com o investimento proposto, a Enel não vê impacto significativo do aporte nas tarifas de energia dos consumidores da distribuidora paulista. O presidente da Enel Brasil calcula que 20% da tarifa de energia representem os custos de distribuição. Já outras questões, como geração e risco hidrológico, têm impacto superior no cálculo.

"O plano de investimento pode ter um pequeno impacto na tarifa final, mas sem dinheiro não dá para fazer o serviço", ressaltou.

Em relação a mudanças na administração e até mesmo no nome da companhia, não há nada para o curto prazo. "Vamos trazer novas práticas e novos processos para a Eletropaulo, mas também vamos comparar com os processos da Enel", defendeu Zorzoli, que também não espera uma mudança da sede de Niterói (RJ) para São Paulo.

VEÍCULO: Valor Econômico**Seção: Empresas****Autor: Por Rodrigo Polito e Ivan Ryngelblum | Do Rio e de São Paulo****Título: Eletrobrás pode dividir leilão de distribuidoras**

O governo estuda a possibilidade de dividir o leilão das distribuidoras da Eletrobrás, ofertando, em um primeiro momento, as empresas que estiverem com a situação regulatória equacionada, e postergando a venda das companhias que ainda possuem assuntos pendentes, como o caso da Amazonas Energia. O **Valor** apurou que a ideia principal ainda é leiloar todas as distribuidoras de uma só vez, mas a hipótese de dividir os leilões é considerada, para viabilizar a venda das empresas que não possuem pendências, caso leve mais tempo que o previsto para equacionar a situação das outras.

Conforme antecipado ontem pelo **Valor PRO**, serviço de informações em tempo real do **Valor**, segundo uma fonte próxima do assunto, caso os acionistas da Eletrobrás aprovem uma postergação do prazo de liquidação das distribuidoras, de 31 de julho até 30 de setembro, por exemplo, poderia ser feito mais de um leilão até o prazo final. "Mas é algo que deve ser estudado, porque o ideal é que se faça apenas um leilão até essa data [31 de julho]", afirmou ela.

Ainda de acordo com a fonte, antes da divulgação ontem da decisão da Justiça do Trabalho do Rio, suspendendo os procedimentos de privatização da holding e das distribuidoras, a expectativa era de que o BNDES publicasse o edital do leilão das distribuidoras na próxima semana. Até o fim desta semana, seria definido quais distribuidoras seriam colocadas em licitação em um primeiro momento. Dessa forma, o leilão seria realizado em meados de julho, dentro do prazo oficial estipulado pelos acionistas para liquidar as empresas, caso elas não sejam vendidas.

O cenário de liquidação das distribuidoras também é preocupante para a Eletrobrás. Se, por um lado, manter essas distribuidoras gera perdas bilionárias anualmente à companhia, por outro, liquidá-las pode causar um custo da ordem de R\$ 21,5 bilhões, de acordo com o relatório 20-F da companhia entregue em maio à Securities and Exchange Commission (SEC). Sobre esse custo, ainda não há uma definição clara do impacto para a estatal e o governo. Por esse motivo, o entendimento na Eletrobrás é que a venda das distribuidoras é prioritária e a melhor alternativa.

Procurada, a Eletrobrás informou que o processo de privatização das distribuidoras é coordenado pelo BNDES. O banco não comentou o assunto.

De acordo com fato relevante divulgado ontem, a Eletrobrás informou que o Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região, no Rio, decidiu, em tutela de urgência, que a empresa e suas distribuidoras interrompam o processo de privatização. Segundo a estatal, o tribunal determinou que ela apresente, em até 90 dias, estudos sobre o impacto da privatização nos contratos de trabalho em curso. A estatal acrescentou que analisa as medidas cabíveis para o caso.

Com a suspensão dos processos de privatização da holding e suas subsidiárias, as ações da Eletrobrás tiveram forte queda no pregão de ontem na bolsa B3. Os papéis ON recuaram 7,81%, negociados a R\$ 14,99, enquanto as ações preferenciais foram negociadas a R\$ 17,36, com redução de 8,15%.

O desempenho no pregão de ontem praticamente anulou os ganhos obtidos na segunda-feira (alta de 8,87% da ação PNB e de 7,33% da ON), motivados pela decisão favorável do Tribunal de Contas da União (TCU) à venda das distribuidoras e pela apresentação, pelo Executivo, de um projeto de lei em regime de urgência com pontos importantes para destravar pontos regulatórios das empresas.

A decisão da Justiça do Trabalho do Rio se deu em âmbito de um processo movido pelo Coletivo Nacional dos Eletricitários (CNE). "Estamos aguardando os próximos passos", afirmou Nailor Gato, coordenador da CNE. Segundo ele, desde fevereiro deste ano, quando a Eletrobrás aprovou em assembleia de acionistas privatizar as distribuidoras, as centrais sindicais entraram com diversas ações na Justiça contra a venda dessas empresas.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Empresas

Autor:

Título: Destaques

Petróleo sobe em Nova York

As duas principais referências do petróleo fecharam ontem com comportamentos distintos. Referência mundial, o tipo Brent para agosto fechou praticamente estável com uma pequena baixa de 0,1%, a US\$ 75,38 o barril na ICE Futures, em Londres. Já o barril do WTI, referência americana para a commodity, subiu 1,2% no dia, cotado a US\$ 65,52 na New York Mercantile Exchange, interrompendo uma sequência de três sessões de perdas. Os preços do petróleo caíram das máximas de vários anos alcançadas há cerca de duas semanas com notícias de que a Arábia Saudita e a Rússia se aproximam de um acordo para aumentar a oferta de petróleo bruto na próxima reunião da Organização dos Países Exportadores de Petróleo (Opep), no dia 22 deste mês.

VEÍCULO: Valor Econômico**Seção: Agronegócios****Autor: Por Rafael Bitencourt, Rodrigo Polito, Carla Araújo e Camila Souza Ramos | Do Rio, Brasília e São Paulo****Título: Temer aprova meta de emissões do RenovaBio**

Após o desgaste sofrido com a paralisação dos caminhoneiros por causa do preço dos combustíveis, o governo federal aprovou ontem as metas de redução da intensidade de carbono da matriz de combustíveis no âmbito do RenovaBio. A política foi elaborada com apoio dos produtores de biocombustíveis.

A partir de agora, as distribuidoras serão obrigadas a reduzir em 10,1% a quantidade de gases de efeito estufa emitidas para cada megajoule de energia produzida a partir de combustíveis até 2028. Há metas de intensidade de carbono para cada ano nesse período (*ver quadro*). O cumprimento será obrigatório a partir de 2020.

Considerando projeções de crescimento até 2028, essas metas implicariam uma emissão equivalente a 335 milhões de toneladas de gás carbônico naquele ano, e não de 425 milhões de toneladas se a intensidade de carbono ficar estável. Mas, em 2028, as emissões já devem ser maiores do que em 2018, quando os transportes devem emitir 289 milhões de toneladas de gás carbônico equivalente.

As metas, elaboradas pelo Ministério de Minas e Energia (MME), foram aprovadas pelo presidente Michel Temer ontem em evento no Palácio do Planalto, após recomendação do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), que havia se reunido poucas horas antes. Na cerimônia, Temer defendeu que o objetivo das medidas aprovadas é evitar a exposição do país a oscilações de mercados. "Vamos reduzir de 11,5% para 7% a nossa dependência externa de combustíveis", destacou.

O ministro de Minas e Energia, Moreira Franco, afirmou que as metas mostram que o governo está mais "preocupado com o futuro do que com o presente". "São medidas que não terão efeito amanhã, mas nos próximos 10 anos".

As metas serão agora atribuídas às distribuidoras pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP). Em audiência pública ontem no Rio, o diretor Aurélio Amaral disse que a regra para credenciar as firmas de certificação de produtores de biocombustíveis sairá em 30 dias. Também ontem a ANP revogou medida tomada durante a greve dos caminhoneiros, de forma que a mistura de etanol anidro à gasolina volta a ser de 22% a 27,5%.

Os produtores de biocombustíveis comemoraram a definição das metas e disseram que as medidas vão incentivar a produção e que poderiam ser até mais agressivas.

"Se a meta pode ser considerada conservadora, ela também é ambiciosa para estimular investimentos e investimento saudável", afirmou Elizabeth Farina, presidente da União das Indústrias de Cana-de-Açúcar (Unica). Ela disse que os investimentos também dependerão de fatores como crescimento da economia e do consumo de combustíveis, e que é possível ocupar a capacidade ociosa atual antes de aportes em novas usinas.

Para Erasmo Carlos Battistella, presidente da Associação dos Produtores de Biodiesel (Aprobio), "o mais importante é o Brasil ter uma meta", afirmou. Para o biodiesel, o governo prevê um aumento da mistura no diesel dos atuais 10% para 15% até 2024. "Acreditamos que podemos mais, que podemos entregar até 2028 o B20", disse.

MME / ASCOM .