

Ministério de Minas e Energia

Assessoria de Comunicação Social – ASCOM

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

Sumário

VEÍCULO: O Globo.....	2
Título: Montadoras terão de pôr R\$ 5 bi em pesquisa	2
Título: Leilão pode gerar R\$ 1,8 tri em tributos	4
Título: Resultado das estatais salta 456%	5
VEÍCULO: Folha de S. Paulo	6
Título: Preservobras	6
Título: Temer lança programa de incentivo fiscal a montadoras	7
Título: Megaleilão pode gerar R\$ 402 bi em investimentos	9
Título: As pressões sobre o mercado do petróleo	9
Título: Governo lança programa de estímulo a montadoras, com custo anual de R\$ 1,5 bi..	11
VEÍCULO: Correio Braziliense	12
Título: Rota 2030 é anunciado e deve acelerar carros elétricos.....	12
Título: Governo manobra por urgência da Eletrobras	15
Título: Rota 2030 concede R\$ 1,5 bi a montadoras	15
Título: Fazenda se opôs até o último minuto à liberação de incentivos.....	17
Título: Após venda de distribuidoras, Eletrobras quer voltar a leilões	18
Título: Venda de excedentes dobraria produção de petróleo, diz ANP.....	20
Título: Questão dos combustíveis ainda longe de uma solução	22
Título: Raízen negocia compra de usina do grupo Zogbi no interior de SP	24
Título: "Alívio" para produtor de etanol dos EUA	26
Título: Petros reestrutura a área de investimentos	27

VEÍCULO: O Globo**Seção: Economia****Autor: MANOEL VENTURA****Título: Montadoras terão de pôr R\$ 5 bi em pesquisa**

Com 6 meses de atraso e lançado às pressas por questões eleitorais, Rota 2030 prevê renúncia fiscal de R\$ 1,5 bi

BRASÍLIA- Às vésperas do fim do prazo para o lançamento de programas de benefícios antes das eleições, o presidente Michel Temer formalizou, ontem, o novo regime da indústria automotiva. O Rota 2030, como é chamado o conjunto de medidas para contemplar o setor, vai permitir o abatimento dos investimentos em pesquisa e desenvolvimento (P&D) do Imposto de Renda da Pessoa Jurídica (IRPJ) e da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL). As empresas terão que investir em P&D, em conjunto, ao menos R\$ 5 bilhões anualmente para ter acesso ao incentivo. A renúncia fiscal será de até R\$ 1,5 bilhão por ano. O valor corresponde aos créditos tributários a serem devolvidos às montadoras. O valor começará a ser apurado a partir de 2019. O crédito tributário gerado será de 10,2% do investimento. Os créditos podem chegar a 12% se as empresas investirem em itens considerados “estratégicos” pelo governo, como investimento em indústria 4.0 e novas tecnologias de motorização. O percentual ficou abaixo do que vinha sendo negociado, que era de 20%.

— Se tivesse um pouco mais (de crédito tributário), seria bom. Entendemos o momento difícil que o país passa na questão fiscal, e esse valor que foi colocado será suficiente para manutenção dos investimentos em pesquisa e desenvolvimento — disse o presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), Antônio Megale. O novo regime foi lançado com mais de seis meses de atraso. Se não fosse formalizado até hoje, o governo só poderia implementá-lo após 28 de outubro, devido a restrições eleitorais. O programa terá duração de 15 anos, divididos em três etapas. Foi implementado por meio de medida provisória (MP), assinada em cerimônia com o presidente Michel Temer, o ministro da Indústria, Marcos Jorge, e representantes das montadoras.

REDUÇÃO DE IPI PARA HÍBRIDOS E ELÉTRICOS

O programa também reduz o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) sobre carros híbridos e elétricos. A alíquota passará de 25% para uma faixa que vai de 7% a 20%, em que pagarão menor percentual os veículos que tiverem maior eficiência energética. Para os motores a combustão (veículos regulares) não há redução imediata de IPI. A alíquota para esses automóveis poderá

baixar, a partir de 2023, caso as empresas alcancem as metas de segurança e eficiência energética previstas no programa. O Rota 2030 prevê, ainda, a redução de 2% para zero do Imposto de Importação incidente sobre autopeças que não são fabricadas no país. Além disso, o governo enviou ao Congresso um projeto de lei para atender a um pleito das fabricantes de carros de luxo. As montadoras reclamavam que tinham um passivo de cerca de R\$ 300 milhões em créditos tributários que não foram contemplados pelo Inovar Auto. O projeto dará mais prazo para essas empresas abaterem os créditos tributários dos últimos anos.

— Isso vai significar um incremento na indústria automobilística. Em maio, por conta da greve dos caminhoneiros, tivemos uma redução na produção industrial. Seguramente, isso vai gerar empregos, que é o que mais queremos para o país — disse Temer. Pelo programa, as montadoras também serão obrigadas a melhorar em 11% a eficiência energética de veículos até 2022. Veículos comercializados no Brasil receberão etiquetas, que informarão, de maneira mais direta ao consumidor, a eficiência energética e os equipamentos de segurança instalados. E, até 2027, os carros deverão incorporar as chamadas tecnologias assistivas à direção, que auxiliam o motorista na condução dos veículos.

MINISTÉRIOS DIVERGIAM SOBRE IMPOSTOS

Ao todo, o presidente da República assinou uma MP e um decreto, e encaminhou ao Legislativo um projeto de lei. A MP precisa ser aprovada pelo Congresso Nacional em 120 dias, sob o risco de perder a validade. O descumprimento de requisitos, compromissos, condições e obrigações acessórias do Rota 2030 poderá acarretar no cancelamento da habilitação com efeitos retroativos, suspensão da habilitação ou multa de até 2% sobre o faturamento apurado no mês anterior à prática da infração. A formalização do novo regime, que substitui o Inovar Auto, ocorreu em uma pequena cerimônia no Palácio do Planalto. A criação do Rota 2030 era aguardada pelo setor há meses, já que o regime anterior se encerrou no fim de 2017.

As montadoras argumentavam que precisavam conhecer as regras do novo modelo para planejar próximos investimentos no país. O atraso na criação do novo plano se deu em razão de um impasse entre os ministérios da Indústria, Comércio Exterior e Serviços e da Fazenda sobre a redução de impostos e a forma de fazer a renúncia fiscal para as fabricantes. O governo lançou o programa ontem porque, a partir da semana que vem, passam a valer as regras da legislação eleitoral que restringe a propaganda. — Não queríamos deixar passar desta semana porque, afinal, lá atrás, a gente achava que poderia assinar (as medidas) em duas semanas. Passaram-se cinco semanas — disse o presidente.

VEÍCULO: O Globo**Seção: Economia****Autor: RAMONA ORDOÑEZ****Título: Leilão pode gerar R\$ 1,8 tri em tributos**

ANP estima que só plataformas representarão investimentos de US\$ 102 bi

Se o governo conseguir realizar o megaleilão do óleo excedente dos campos da área da cessão onerosa, na Bacia de Santos, poderá render aos cofres públicos uma arrecadação da ordem de R\$ 1,8 trilhão em tributos e royalties ao longo dos 30 anos do período da concessão. A estimativa foi apresentada pelo diretor-geral da Agência Nacional do Petróleo (ANP), Décio Oddone, em evento na Firjan. Segundo Oddone, considerando que o volume estimado do excedente do óleo na cessão onerosa seja de pelo menos 10 bilhões de barris de petróleo, será necessária a instalação de 17 sistemas de produção. Pelos cálculos do diretor-geral da ANP, somente as plataformas representarão investimentos da ordem de US\$ 102 bilhões.

MEGALEILÃO PODE SER EM NOVEMBRO

A ANP estima que, no pico, o excedente da cessão onerosa atinja 2 milhões de barris diários de petróleo. — Havendo leilão, essas áreas vão trazer investimentos em desenvolvimento, que é a fase mais intensa em desembolsos, de forma muito mais rápida, porque não será preciso passar pela fase exploratória mínima de sete anos do excedente, pois já se sabe que tem petróleo — destacou Oddone. Para a realização do megaleilão ainda neste ano, é necessário, contudo, que o governo federal e a Petrobras cheguem a um acordo nas negociações que vêm mantendo sobre o contrato da cessão onerosa. Por meio deste mecanismo, em 2010 o governo concedeu à Petrobras o direito de explorar, sem leilão, reservas de 5 bilhões de barris de petróleo. As duas partes estão discutindo os valores. Só quando a negociação for concluída é que o governo poderá realizar um leilão com as reservas excedentes da área. Oddone voltou a afirmar que, se governo e Petrobras chegarem a um acordo em breve, será possível realizar o megaleilão do excedente ainda em novembro deste ano.

Considerando todos os projetos já em andamento, aos quais vão se somar os futuros empreendimentos ligados aos leilões mais recentes, a ANP estima investimentos de R\$ 1 trilhão, com a instalação de 40 plataformas até 2027, quando a produção pode atingir 5,5 milhões de barris por dia. O diretor-geral da ANP destacou ainda ser favorável a que a Petrobras continue a buscar parceiros para a área de refino. Segundo Oddone, a estatal deve manter seu programa de

venda de ativos. Na terça-feira, a Petrobras suspendeu o processo de venda de quatro refinarias após decisão liminar do Supremo Tribunal Federal (STF), que proíbe a venda de qualquer estatal sem o aval do Congresso. — Nós consideramos esse plano positivo para o mercado brasileiro, porque diminui a posição de monopólio da Petrobras — afirmou Oddone.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor: Bárbara Nascimento

Título: Resultado das estatais salta 456%

Lucro das empresas em 2017 soma R\$ 25,4 bi. Corte de pessoal ajudou

BRASÍLIA - Puxado pela recuperação de grandes grupos, o resultado das estatais federais brasileiras saltou 456% de 2016 para 2017. Dados do Ministério do Planejamento aos quais O GLOBO teve acesso mostram que o resultado líquido consolidado das 47 empresas com controle direto da União ficou em R\$ 25,4 bilhões no fim do ano passado, contra R\$ 4,6 bilhões em dezembro de 2016. Para o Diretor do Departamento de Governança e Avaliação de Estatais, Mauro Ribeiro, a melhora é resultado tanto de um incremento na receita, com melhora na governança, quanto no controle das despesas — ou seja, redução de pessoal, por meio dos planos de demissão voluntária (PDVs).

Desde 2016, o governo autorizou 26 PDVs em estatais. O resultado de 2017 foi puxado sobretudo pelo desempenho de Petrobras, Caixa Econômica Federal, Banco do Brasil e Correios. O lucro dessas empresas, juntas, foi de R\$ 24,6 bilhões. No caso da Petrobras, a empresa passou de um prejuízo de R\$ 13 bilhões em 2016 para um ganho de R\$ 377 milhões no ano passado. Outras seis empresas foram do negativo para o positivo: Correios, Companhia de Armazéns e Silos do Estado de Minas Gerais (Casemg), Centro de Detenção Provisória, Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp, que controla o Porto de Santos), Indústrias Nucleares do Brasil e Serviço Federal de Processamento de Dados (Serpro).

VEÍCULO: Folha de S. Paulo**Seção:** Mercado**Autor:** Nicola Pamplona**Título:** Preservobras

No papel, os argumentos poderiam parecer sedutores. A iniciativa ajudaria a enfrentar um problema de saúde pública, geraria renda para comunidades carentes e promoveria o desenvolvimento sustentável de um município amazônico.

Pautados por tais ideias, o Ministério da Saúde e o governo do Acre decidiram, em 2008, criar e financiar a Natex, empreendimento estatal instalado em Xapuri — que utilizaria o látex de seringueiras nativas para produzir preservativos destinados a suprir parte da demanda da própria pasta em seus programas de controle da Aids.

Como se pode imaginar, o plano não funcionou tão bem na prática, e a fábrica corre o risco de fechar as portas pelo acúmulo de prejuízos que, cedo ou tarde, recairão sobre os contribuintes.

Não se trata de contestar os objetivos declarados. Constitui função do poder público manter programas de prevenção de doenças sexualmente transmissíveis, bem como buscar a harmonia entre expansão econômica e cuidado com as áreas de floresta.

O erro, como de hábito, esteve em imaginar que mais uma aventura empresarial do Estado fosse a resposta adequada a esses desafios.

Para o ministério, faz mais sentido obter camisinhas no mercado internacional do que por meio de uma instalação em local que não seria a primeira escolha de agentes privados. Para o Acre, é pouco eficaz estimular a atividade em Xapuri valendo-se de uma fábrica que basicamente conta com um único cliente importante.

A pasta deveria comprar a produção de 100 milhões de unidades anuais, correspondente a cerca de um quarto do total a ser distribuído no país. Com a crise orçamentária, as compras para o período 2016-17 limitaram-se a 41 milhões.

No ano retrasado, a administração estadual de Tião Viana (PT) tentou privatizar a instalação, mas não houve interessados.

Deveria ser desnecessário, a esta altura, expor as fragilidades inerentes a empreitadas do gênero. Não bastasse a viabilidade duvidosa do negócio, investimentos estatais estão naturalmente sujeitos a ingerência política, gestão deficiente e dificuldades burocráticas.

Eles se justificam, em tese ao menos, para o fornecimento de bens e serviços essenciais que não podem ser providos pela iniciativa privada. Este certamente não é o caso da produção de preservativos.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor: Maeli Prado e Talita Fernandes

Título: Temer lança programa de incentivo fiscal a montadoras

Rota 2030 exigirá como contrapartida investimento das empresas em inovação

Brasília- Mais de um ano após o início das negociações com as montadoras, o governo anunciou nesta quinta-feira (5) o novo programa de estímulo às montadoras, o Rota 2030, com benefícios tributários abaixo dos esperados pela indústria automobilística.

Um dos principais pontos do programa, que é a geração de créditos tributários para abater do pagamento de impostos sobre a renda, limitou o percentual a um teto de 12% do valor investido em pesquisa e desenvolvimento. As montadoras esperavam um percentual bem maior, entre 20% e 30%.

"Queríamos um pouco mais. Mas entendemos que estamos em uma situação complexa do ponto de vista fiscal", disse Antonio Megale, presidente da Anfavea o presidente da Anfavea (entidade que representa as montadoras).

"Esse é um programa de incentivo a investimentos em pesquisa e desenvolvimento, um marco", afirmou.

O ministro da Fazenda, Eduardo Guardia, que durante as negociações teve posição firme no sentido de restringir os benefícios ao setor, não compareceu à cerimônia de assinatura, pelo presidente Michel Temer, da medida provisória que instituiu o programa.

As empresas que aderirem ao programa gerarão créditos fiscais limitados a R\$ 1,5 bilhão por ano. Em contra-partida, o setor como um todo deverá realizar

investimentos em pesquisa e desenvolvimento que somarão no mínimo R\$ 5 bilhões por ano.

Ao mesmo tempo, se comprometerão com um incremento na eficiência energética dos veículos de 11% até 2022.

A partir de 2023, se essas metas forem cumpridas, as montadoras terão direito a uma redução no IPI (Imposto sobre Produtos Industrializados) que variará entre 1 e 2 pontos percentuais.

Esse desconto no IPI será maior para as empresas que investirem em áreas consideradas estratégicas, como inovações na área de propulsão (como motores movidos a biocombustíveis), na notecnologia, conectividade, big data e inteligência artificial.

O programa ainda prevê redução imediata do IPI para carros híbridos e elétricos, que são menos poluentes e que pagavam até 25% de alíquota. Os novos percentuais irão variar entre 7% e 20%, de acordo com o peso e a eficiência do motor produzido. "A alíquota anterior inviabilizava tanto a produção quanto a venda desses veículos", disse Megale.

Para financiar projetos de mobilidade, será criado um fundo com recursos oriundos da arrecadação do imposto de importação de autopeças.

Estima-se que, inicialmente, o fundo tenha R\$ 250 milhões — valor correspondente aos 2% de imposto que incide sobre as importações.

O governo enviará um projeto de lei ao Congresso para permitir que montadoras que acumularam cerca de R\$ 300 milhões em créditos por recolhimento adicional de IPI no programa anterior de estímulo sejam ressarcidas.

O descumprimento das novas regras por quem aderir ao programa vai gerar uma multa de 2% sobre o faturamento do mês anterior à prática da infração pela montadora.

Mdic (Ministério de Indústria, Comércio e Serviços) e Fazenda tiveram um longo embate em torno do programa.

O Mdic defendia o uso mais amplo dos créditos fiscais, permitindo o abatimento em outros tipos de imposto que não os que incidem sobre a renda, mas não conseguiu vencer a resistência da Fazenda.

A Fazenda, contrária à ampliação de benefícios fiscais, se posicionou contra, e conseguiu restringir o abatimento ao IRPJ e CSLL.

O programa foi desenhado para não cometer os mesmos erros do Inovar-Auto, que foi condenado pela OMC (Organização Mundial do Comércio) por protecionismo.

"Agora temos o mesmo tratamento tanto para a importação de veículos quanto para a produção", disse o ministro da Indústria, Comércio e Serviços, Marcos Jorge.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Editorial

Autor:

Título: Megaleilão pode gerar R\$ 402 bi em investimentos

Rio de Janeiro- O diretor-geral da ANP (Agência Nacional do Petróleo, Gás e Bi-combustíveis), Décio Oddone, disse nesta quinta (5) que as áreas que o governo pretende oferecer no megaleilão do pré-sal em análise no Congresso devem demandar até 17 plataformas de produção, com investimento de US\$ 102 bilhões (R\$ 402 bilhões). Os projetos renderiam em 40 anos R\$ 1,8 trilhão em royalties.

Nesta quarta (4), o governo conseguiu aprovar na Câmara o projeto de lei que garante as bases para o leilão, previsto para 29 de novembro. O texto seguiu para o Senado.

No leilão, serão oferecidos os excedentes da cessão onerosa, reservas descobertas pela Petrobras que excedem os cinco bilhões de barris que são do governo. Estima-se possam chegar a 15 bilhões de barris. (NP)

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Colunas

Autor: Celso Ming

Título: As pressões sobre o mercado do petróleo

Não é só no Brasil que os políticos torcem e agem pela redução dos preços dos combustíveis. Nos Estados Unidos, o presidente Donald Trump reitera declarações de que os preços da gasolina têm de baixar. E no último encontro dos dirigentes do cartel da Opep, em junho, a Arábia Saudita e a Rússia, grandes exportadores, avisaram que aumentariam a oferta para derrubar as cotações.

No entanto, as cotações seguem altas e podem aumentar ainda mais. No primeiro semestre, as cotações do petróleo tipo Brent (produzido no Mar do Norte) subiram 20,3% para US\$ 77,39 por barril de 159 litros, e as do West Texas Intermediate (Golfo do México) subiram 23,4% para US\$ 72,94. Um punhado de fatores atua para manter os preços nesse patamar ou, como vêm predizendo especialistas, até para puxar para acima dos US\$ 80.

Apesar das pressões de Trump pela baixa, a política que ele vem adotando em relação ao Irã produz efeito contrário. Se a denúncia do acordo nuclear entre Estados Unidos e Irã tem mesmo de prevalecer, é inevitável que volte o boicote às exportações do Irã ao resto do mundo. E entre elas estão 2 milhões de barris diários de petróleo, o equivalente a 2% da demanda mundial. A economia da Venezuela, outro membro da Opep, está na lona já conhecida. A oferta histórica de 1,4 milhão de barris diários está reduzida à metade, sem perspectiva de reativação. A Líbia, outro fornecedor de peso, não consegue mais exportar seus 850 mil barris diários, pois vive forte crise política interna. O projeto da Opep é aumentar a oferta em 1 milhão de barris diários, 1% do total.

Mas Arábia Saudita e Rússia não têm dado conta de compensar a quebra de produção dos outros membros da Opep. Enquanto isso, em parte graças à forte recuperação da economia mundial, os estoques mundiais estão mais baixos e qualquer adversidade fora das previsões pode mexer com o mercado. Os Estados Unidos poderiam aumentar mais rapidamente a produção, especialmente do óleo de xisto. No entanto, aproxima-se a estação dos furacões, que ameaçam a produção do Golfo do México, e isso acrescenta tensão nos mercados. Do ponto de vista da economia do Brasil, o relativo desequilíbrio entre oferta e procura produz dois efeitos que se contrapõem.

A alta de preços dos combustíveis tende a reativar as mesmas pressões que produziram a greve dos caminhoneiros em maio. Se isso acontecer às vésperas das eleições, a temperatura política inevitavelmente aumentará. Por outro lado, o governo federal prepara-se para realizar o megaleilão de áreas do pré-sal, correspondentes ao excedente da cessão onerosa da Petrobrás. Preços altos do petróleo tendem a aumentar a competição por direitos de exploração desses 15 bilhões de barris recuperáveis e, com isso, garantir R\$ 80 bilhões em receitas com prêmios de assinatura. Como se trata de área já suficientemente prospectada, esse leilão tende a antecipar investimentos e, assim, a ajudar o Rio a afugentar o desemprego e a crise fiscal aguda. Mas, para isso, o governo não pode perder a agenda.

CONFIRA

Parada nos investimentos

A greve dos caminhoneiros não travou apenas a produção e o consumo. Produziu também grande estrago no investimento, que leva o nome técnico de Formação Bruta de Capital Fixo. O indicador do Ipea mostrou queda de 11,3% nos investimentos em maio sobre abril. Ainda não dá para avaliar até que ponto foi apenas um atraso ou se houve desistência. É o que será visto nos 60 dias seguintes. No período de 12 meses terminado em maio o resultado é ainda positivo: avanço de 1,3%.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Lorena Rodrigues

Título: Governo lança programa de estímulo a montadoras, com custo anual de R\$ 1,5 bi

Incentivo. Projeto Rota 2030 permitirá às empresas abater de 10,2% a 12% do valor que investirem em pesquisa e desenvolvimento do pagamento de Imposto de Renda Pessoa Jurídica e Contribuição Social sobre o Lucro Líquido; programa terá duração de 15 anos

Após um ano e meio de discussões, o governo lançou um novo programa de estímulo tributário para a indústria automobilística. Chamado de Rota 2030, terá um custo fiscal de até R\$ 1,5 bilhão ao ano, conforme antecipou o 'Estado/ Broadcast'. O programa terá duração de 15 anos. O presidente Michel Temer assinou a medida provisória criando o programa em breve cerimônia com dirigentes do setor no Palácio do Planalto na noite de ontem. O governo correu para lançar o Rota ainda nesta semana por causa da legislação eleitoral, que impede atos desse tipo a partir de amanhã. As montadoras poderão abater de 10,2% a 12% do valor que investirem em pesquisa e desenvolvimento do pagamento de Imposto de Renda Pessoa Jurídica e Contribuição Social sobre o Lucro Líquido.

Aportes em áreas consideradas estratégicas, como digitalização, vão permitir abatimento maior. Depois de árdua negociação com o Ministério da Fazenda – que era contra novas renúncias fiscais para o setor – o percentual ficou abaixo dos 20% defendidos pelas montadoras e pelo Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (Mdic). Para conseguir o abatimento de R\$ 1,5 bilhão em crédito, a indústria terá de investir R\$ 5 bilhões. O presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), Antonio Megale, lamentou que o crédito tributário tenha ficado abaixo do esperado. “Se tivéssemos abatimento um pouco maior seria bom, mas entendemos o momento difícil pelo qual o País passa. Esse percentual colocado é suficiente

para manter investimentos no País.” Para compensar o volume menor, o Mdic e o setor ganharam a queda de braço em relação ao prazo para abatimento dos créditos.

As empresas poderão “carregar” de um ano para outro o crédito tributário gerado nos 15 anos de duração do Rota, para abater à medida que tiverem lucro. A Fazenda queria que valesse só para o exercício seguinte. Inicialmente, o setor e o Mdic pediam que os valores investidos gerassem créditos a serem abatidos de qualquer tributo, alegando que muitas empresas operam com prejuízos e, por isso, não pagam IRPJ e CSLL. “Algumas empresas ainda estão trabalhando no vermelho e o programa só dará abatimento quando tiverem lucro”, explicou Megale. O Rota prevê redução, a partir de 2023, de 1 a 2 pontos percentuais do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para veículos que atingirem ou superarem metas de segurança e eficiência energética. Temer também assinou decreto reduzindo o IPI para carros elétricos e híbridos de 25% para até 7%.

“Queremos estimular novas tecnologias e é importante darmos previsibilidade ao longo dos 15 anos não só para os carros que temos agora”, disse o ministro do Mdic, Marcos Jorge. O Rota 2030 vai zerar a alíquota do Imposto de Importação de autopeças não produzidas no País, mas as montadoras terão de destinar o valor a fundos para desenvolvimento do setor. O governo enviará ainda ao Congresso projeto de lei para permitir que montadoras de carros de luxo possam abater cerca de R\$ 300 milhões em créditos tributários que não foram contemplados pelo Inovar-Auto, programa anterior encerrado em dezembro e que foi condenado pela Organização Mundial do Comércio (OMC).

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Economia

Autor:

Título: Rota 2030 é anunciado e deve acelerar carros elétricos

São Paulo — Depois de um ano de discussões e de vários adiamentos, o novo regime automotivo Rota 2030, foi anunciado ontem pelo Palácio do Planalto. O objetivo principal do pacote governamental é melhorar a situação do mercado nacional de motores a diesel, gasolina e álcool, abatido pela baixa atividade econômica dos últimos anos.

Voltado aos fabricantes que alcançarem metas de eficiência energética e investimentos em Pesquisa e Desenvolvimento, o programa de incentivos fiscais

também deverá trazer benefícios para um segmento que ainda tem dificuldades para avançar no país, o dos carros híbridos e os elétricos.

Por enquanto, a produção de elétricos no Brasil ainda é restrita a veículos de transporte e de carga de baixa velocidade e a projetos particulares de empresas. A grande maioria dos automóveis que trafegam nas cidades é de modelos híbridos, importados pelas montadoras com sede no país. Mas com o Rota 2030, passam a ser oferecidos incentivos específicos para a produção de veículos elétricos e híbridos, como a redução do IPI de 25% para 7%, mesma alíquota aplicada aos carros de mil cilindradas.

Para o presidente da Associação Brasileira de Veículos Elétricos (ABVE), Ricardo Guggisberg, a produção continuada e em escala maior de veículos da Tesla é um bom exemplo para os fabricantes brasileiros. “Isso (a produção em escala) mostra que é possível fabricar carros movidos à energia limpa, ter ganhos financeiros e ajudar o meio ambiente. Nossas montadoras podem fazer o mesmo”, diz o executivo da ABVE.

Mais modelos

Segundo Guggisberg, com o anúncio do Rota 2030, que reduz os impostos para os modelos elétricos e híbridos, entre outros benefícios, as fabricantes brasileiras poderão dar continuidade a seus planos de trazer para o país modelos que utilizam combustíveis limpos e, com o tempo, produzir localmente.

O presidente da ABVE lembra ainda que a chegada do Rota 2030 é emblemática para o setor, porque trará o primeiro modelo de regulação do mercado de veículos elétricos do Brasil. Apesar do incentivo com a redução dos impostos, o executivo ainda tem dúvidas quanto à resposta que será dada pela indústria automobilística brasileira para atender esse mercado de elétricos que está nascendo. “A partir dessa liberação e dos incentivos que constam do novo programa é possível que as empresas venham a montar linhas de produção de alta escala no Brasil”, acredita.

Na mesma semana em que o Brasil ensaia entrar no jogo dos carros híbridos, o ícone dessa indústria, o empresário Elon Musk conseguiu transformar a Tesla Motors, fabricante de automóveis elétricos, em uma “montadora de verdade”.

Tesla avança

No domingopassado, no fechamento da última semana de junho e do segundo trimestre, a produção atingiu 5.031 carros elétricos Modelo 3, superando uma meta que ele dizia ser crucial para a companhia americana gerar caixa e obter lucro. Fundador e diretor executivo da Tesla, Musk chegou a se mudar no último

mês para um escritório dentro da fábrica, localizada na Califórnia, a fim de acompanhar de perto todo o esforço para atingir a meta e colocar a empresa em um novo patamar de produção. A marca também mostrou aos céticos que os carros elétricos podem chegar aos principais mercados consumidores do mundo.

Cerca de 20% da produção do Modelo 3 saíram de uma linha improvisada construída pela Tesla, no mês passado, debaixo de uma tenda gigante na fábrica da Califórnia.

Cumprida a primeira etapa, a meta agora é ainda mais ambiciosa, de 6 mil carros por semana até o final de agosto. Na noite do último domingo, o empresário fez questão de enviar uma mensagem por e-mail comemorando o feito e agradecendo aos funcionários e colaboradores que “mostraram ser possível atingir os objetivos firmados pela gerência, mesmo que sejam trabalhosos”.

Com o recorde, a produção total do segundo trimestre do ano totalizou 53.339 veículos, um aumento de 55% em relação aos três meses anteriores. Somente o Modelo 3, carro mais simples e mais barato, superou pela primeira vez a produção combinada dos outros modelos S e X, mais sofisticados, com 24.761 unidades.

Com lucro

“Nossa taxa de produção semanal do Modelo 3 mais do que dobrou durante o último trimestre, e fizemos isso sem comprometer a qualidade”, informa a montadora por meio denota. A Tesla diz ainda que os resultados reafirmam a orientação para um lucro líquido e fluxo de caixa positivos para os terceiro e quarto trimestres, apesar do dólar mais fraco e das tarifas possivelmente mais altas para os veículos exportados para a China, e componentes mais caros comprados no mercado chinês.

No cronograma da Tesla, as entregas internacionais de veículos com volante à esquerda começam ainda este ano, o que abre a possibilidade para os compradores brasileiros. O Modelo 3, com mais de 400 mil pedidos em espera, possui autonomia para pouco mais de 600 quilômetros, e custa a partir de US\$ 35 mil no mercado americano. Questionada sobre os planos para o mercado brasileiro, a assessoria da fabricante americana informa que “não há nada a ser compartilhado sobre a presença da Tesla no Brasil”.

VEÍCULO: Valor Econômico**Seção: Política****Autor: Carla Araújo, Fábio Pupo e Andrea Jubé****Título: Governo manobra por urgência da Eletrobras**

Sai programa de incentivo a veículos

Governo e indústria automobilística chegaram a acordo sobre o programa Rota 2030, que vai conceder incentivos ao setor em substituição ao Inova-Auto, extinto no fim de 2017. As negociações duraram mais de um ano por causa de divergências entre os ministérios da Fazenda e da Indústria.

Pelo programa, as empresas receberão incentivos fiscais de até R\$ 1,5 bilhão por ano. Em contrapartida, terão de investir anualmente R\$ 5 bilhões em pesquisa e desenvolvimento. Entre os incentivos está a concessão, a partir de 2019, de créditos tributários de 10,2% em abatimentos no Imposto de Renda e CSLL.

O programa estabelece como meta um aumento de 11% na eficiência energética dos veículos até 2022. Decreto assinado ontem pelo presidente Michel Temer reduziu o IPI de 25% para 7% a 20%, dependendo do modelo - híbridos e elétricos pagarão a menor alíquota. A partir de 2023, o benefício será estendido também para carros com motor a combustão que tenham atingido o índice de eficiência.

O presidente da Anfavea, Antonio Carlos Megale, disse que o programa garante competitividade e segurança jurídica para as empresas.

VEÍCULO: Valor Econômico**Seção: Brasil****Autor: Carla Araújo, Fábio Pupo e Andrea Jubé****Título: Rota 2030 concede R\$ 1,5 bi a montadoras**

O governo assinou ontem a medida provisória (MP) que cria o Rota 2030, programa de benefícios para o setor automotivo. Um dos principais itens do pacote é o crédito tributário de até R\$ 1,5 bilhão para empresas que invistam em pesquisa e desenvolvimento (P&D) no país. Além disso, o governo reduzirá o Imposto Sobre Produtos Industrializados (IPI) de forma imediata para carros híbridos e elétricos. Também haverá menor tributação a partir de 2023 para carros a combustão que cumpram metas de eficiência energética.

O programa ficou mais de um ano em discussões internas no governo e chegou a ser prometido para fevereiro, mas sem o lançamento a indústria passou a duvidar que alguma medida realmente sairia do papel. O motivo para o atraso se deveu a sucessivos embates entre os ministérios da Fazenda e o da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (Mdic) - o primeiro de visão mais liberal e o segundo, mais desenvolvimentista.

Há cerca de um mês, os técnicos do governo haviam finalmente chegado a um consenso. No entanto, conforme apurou o Valor, o debate sobre o programa voltou à mesa de negociação depois que representantes da Receita Federal resolveram fazer suas sugestões na modelagem. A partir daí, um novo texto foi feito e o pacote foi novamente encaminhado à análise jurídica da Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional (PGFN), cujos representantes tiveram ficar fechados em reuniões às vésperas do anúncio para concluir o trabalho.

Segundo avaliação de pessoas que participaram da modelagem, houve equilíbrio entre as propostas da Fazenda, do Mdic e do setor automotivo. Representantes do governo dizem também haver "zero preocupação" com potenciais contestações acerca do programa na Organização Mundial do Comércio (OMC), que condenou o pacote de incentivo anterior, o Inovar-Auto.

O incentivo para pesquisa e desenvolvimento será concedido por meio de um abatimento de 10,2% sobre o total aplicado pelas empresas na área. Esse benefício será concedido a partir do ano que vem. A condição é que as empresas destinem pelo menos R\$ 5 bilhões anuais a esse tipo de investimento e entreguem os números de forma auditada ao governo.

Marcos Jorge, ministro do Mdic, disse que o pacote foi discutido com a indústria. "Com esse incentivo, temos uma política equilibrada, que traz previsibilidade à indústria. Puxamos para a discussão todo o setor, e todos puderam sentar à mesa ao longo desse processo de maturação da política, que durou pouco mais de um ano."

A medida provisória do Rota 2030 trará as normas para os benefícios com P&D e também qual o mínimo de eficiência a ser exigida. A partir de 2023, veículos a combustão terão redução no IPI de 1% a 2%, se cumprirem metas de eficiência - chamadas pelo governo de "metas-desafio".

Além disso, o documento estabelecerá uma "etiquetagem" para veículos comercializados no Brasil, que informarão de maneira mais clara a eficiência energética e os equipamentos de segurança instalados. Também haverá redução no imposto de importação para peças não produzidas no país.

Além da MP, Temer assinou decreto que reduz o IPI de 25% para uma faixa entre 7% a 20% para carros híbridos e elétricos, dependendo do modelo. Também será enviado um projeto de lei ao Congresso permitindo o uso do saldo de créditos não usados no programa anterior, o Inovar-Auto. Empresas habilitadas tiveram de recolher naquele pacote um IPI adicional de 30 pontos percentuais incidente sobre veículos importados. Esses valores seriam ressarcidos às empresas após o início da fabricação no país. Devido ao encerramento do programa, diz o governo, não houve tempo hábil para isso.

Antonio Megale, presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), disse que a indústria chegou a debater um desconto maior sobre P&D, de 20%. Mas disse que o setor "entende" o momento de restrição fiscal do país.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Marli Olmos

Título: Fazenda se opôs até o último minuto à liberação de incentivos

Inicialmente elaborado para ser um programa de fomento à indústria automotiva, o Rota 2030 transformou-se em motivo de disputa entre ministérios e expôs a falta de sintonia no governo federal. A equipe da Fazenda se opôs até o último minuto à concessão de incentivos fiscais para o setor. E o impasse, que se arrastou ao longo de quase um ano, só não foi mais adiante porque o governo chegou ao limite legal para o lançamento de programas antes do início da campanha eleitoral.

Foi a eleição de outubro próximo, portanto, que pôs um desfecho às indefinições que marcaram o programa anunciado ontem, por governo e indústria, como uma "política voltada ao desenvolvimento da indústria automotiva".

Na queda de braço que se instalou entre os ministérios da Fazenda e do Desenvolvimento, Indústria e Comércio, a Fazenda venceu. E desapontou os fabricantes de veículos, que esperavam poder continuar desfrutando dos mesmos incentivos que valeram durante os cinco anos do programa anterior. No Rota 2030, investimentos em pesquisa e desenvolvimento só poderão ser deduzidos do Imposto de Renda e da Contribuição Social sobre Lucro Líquido (CSLL), seguindo regras da Lei do Bem. O programa anterior, o Inovar-Auto, que vigorou entre 2013 e 2017, permitia créditos em outros tributos federais, como IPI, o mais usado pelas montadoras.

A maior frustração, porém, foi a nova tabela de IPI para carros híbridos e elétricos. No início da manhã de ontem, a equipe da Fazenda mostrava-se totalmente contra a redução do tributo. A posição foi considerada por uma fonte que participava da discussão como "inócua" para estimular o uso dessas tecnologias.

As discussões do dia se concentraram nesse ponto, já que os demais estavam praticamente acertados há algumas semanas. Por fim, a nova tabela de IPI para esses veículos, que até aqui recolhiam alíquota máxima de 25%, fixou alíquotas que vão variar de 7% a 20%. O setor queria 7%, a mesma alíquota dos modelos populares, com motor 1.0.

A venda de veículos híbridos e elétricos no Brasil ainda é tímida. Representa 0,2% do mercado. À primeira vista, uma renúncia fiscal nesses modelos não traria prejuízos aos cofres públicos. Mas, segundo fontes, em conversas particulares, membros da equipe da Fazenda teriam feito outros cálculos. Uma redução mais significativa no imposto e consequente queda nos preços poderiam aguçar o interesse do consumidor por veículos eletrificados. No futuro isso poderia, segundo esse raciocínio, traduzir-se em perda de arrecadação. Se assim foi, tal raciocínio vai contra todas as tendências no cenário automotivo mundial.

Apesar das decepções, a indústria comemorou o Rota 2030. Esforçou-se o quanto pôde, aliás, para evitar mais adiamentos e o risco de o anúncio do programa cair nas mãos do próximo presidente da República.

Recentemente grandes montadoras anunciaram significativos programas de investimentos no país para os próximos anos. É possível até que os presidentes dessas empresas estivessem exagerando quando, repetidas vezes, condicionaram os investimentos à vigência do Rota 2030. Mas o programa indica horizontes em questões importantes como metas de consumo e poluentes e itens de segurança veicular. Previsibilidade garante tranquilidade em qualquer setor.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Empresas

Autor: Rodrigo Polito e Camila Maia

Título: Após venda de distribuidoras, Eletrobras quer voltar a leilões

A Eletrobras pretende voltar a participar de leilões de contratação de energia nova e de linhas de transmissão, caso a privatização de suas seis distribuidoras seja bem-sucedida. Segundo o presidente da estatal, Wilson Ferreira Júnior, sem

as distribuidoras, previstas para ir a leilão em 26 de julho, a companhia poderá focar nas atividades-fim, de geração e transmissão.

"A Eletrobras poderá focar nas atividades de geração e transmissão, definidas no plano estratégico, permitindo concluir usinas e linhas de transmissão e retomar perspectivas de novos investimentos nessas áreas nos próximos leilões", disse o executivo ao Valor.

Na quarta-feira, a Câmara aprovou o texto-base do projeto de lei que viabiliza financeiramente as distribuidoras da Eletrobras para a venda. Após a votação dos destaques, prevista para a próxima semana, o texto será encaminhado ao Senado, para nova votação.

Com relação à votação na Câmara, Ferreira Júnior disse que foi uma demonstração de "grande sensibilidade" dos deputados ao tema, que "poderá viabilizar, através da privatização, os investimentos necessários para aumentar a qualidade do serviço, a manutenção de empregos com aumento de eficiência, e a redução de perdas [nas distribuidoras]".

Para Gustavo de Marchi, consultor da FGV Energia e advogado especializado no setor elétrico, a aprovação do projeto de lei permitirá a correção de distorções históricas nos sistemas isolados e reduzirá as incertezas sobre o leilão das distribuidoras. "O projeto permitirá neutralidade e previsibilidade para o novo concessionário", disse.

Os sindicatos de trabalhadores nas empresas elétricas, contrários à privatização, buscarão agora sensibilizar os senadores para rejeitarem o projeto e, ao mesmo tempo, vão analisar alternativas jurídicas para tentar barrar o leilão das distribuidoras.

"Vamos continuar fazendo nossas caminhadas no Senado", disse Emanuel Torres, diretor do Sindicato dos Trabalhadores nas Empresas de Energia Elétrica e Região do Rio de Janeiro (Sintergia-RJ). Segundo ele, a ideia é fazer reuniões com os senadores dos seis Estados onde atuam as distribuidoras da Eletrobras (Alagoas, Piauí, Amazonas, Rondônia, Roraima e Acre).

"Vamos continuar trabalhando na esfera jurídica", afirmou Torres. A ideia é buscar meios jurídicos para inviabilizar a realização do leilão. Os sindicatos já conseguiram uma primeira vitória, ao obter liminar do ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Ricardo Lewandowski, que suspendeu a privatização da Ceal, distribuidora do Alagoas.

O mercado ainda vê com ceticismo a privatização das distribuidoras. Em nota enviada a clientes, o Itaú BBA lembrou que a Câmara ainda precisa votar os destaques e enviar o projeto ao Senado, para que seja votado antes do início do recesso, em 17 de julho.

"Ainda assim, mesmo se o projeto avançar, acreditamos que as distribuidoras da Eletrobras podem ter demanda fraca no leilão, devido à avaliação de que os ativos somam um valor de mercado de R\$ 11 bilhões, ante nossa projeção de R\$ 14 bilhões", escreveram os analistas Pedro Manfredini, Gustavo Miele e Guilherme Soler.

Na quarta-feira, as ações da Eletrobras registraram ganhos expressivos, diante da expectativa de aprovação pela Câmara. Mas, como os destaques ficaram para a próxima semana, as incertezas sobre a realização de um leilão bem-sucedido voltaram a pesar. Os papéis ON e PN da elétrica fecharam o pregão de ontem com queda de 8,6% e 6,15%, respectivamente.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Empresas

Autor: Andre Ramalho

Título: Venda de excedentes dobraria produção de petróleo, diz ANP

A Agência Nacional de Petróleo (ANP) estima que o leilão dos excedentes da cessão onerosa que o governo tenta realizar ainda este ano pode proporcionar um aumento de 2 milhões de barris diários na produção de petróleo do país em aproximadamente uma década.

Segundo o diretor-geral do órgão regulador, Décio Oddone, esse é o potencial do pico de produção dos excedentes, o equivalente a praticamente todo o volume produzido hoje pela Petrobras, de 2,1 milhões de barris/dia.

Os excedentes são volumes de óleo e gás que a petroleira descobriu ao perfurar no pré-sal e que ultrapassam o limite que a estatal tem direito de produzir nas áreas contratadas sob o regime da cessão onerosa. O regime autorizou a companhia a produzir 5 bilhões de barris em determinadas áreas, dentro do processo de capitalização que culminou no aumento da fatia da União no capital da empresa em 2010.

O contrato original previa uma rodada de revisão dos parâmetros do negócio após a declaração de comercialidade das áreas (quando a descoberta tem viabilidade comercial atestada). Como os preços do barril caíram desde então, a Petrobras sairá como credora ao fim da renegociação do contrato da cessão

onerosa. A intenção do governo é pagar a estatal com parte dos excedentes e leiloar o restante para outras petroleiras.

A ANP estima entre 6 bilhões e 15 bilhões de barris de óleo equivalente (BOE) o volume excedente da cessão onerosa, sendo o mais provável a existência de reservas de 10 bilhões de barris. A agência calcula que a produção desses recursos demandará a instalação de 17 plataformas no pré-sal e vai gerar, ao longo da vida útil das áreas, uma arrecadação de R\$ 1,8 trilhão em 30 anos. Oddone acredita que o pico de produção dos excedentes possa ser alcançado em cerca de dez anos.

Nesta semana, o governo obteve importante avanço na tentativa de viabilizar o leilão no dia 29 de novembro, como pretende o Ministério de Minas e Energia. Na quarta-feira, a Câmara rejeitou os três destaques da oposição para mudar o projeto de lei que permite à Petrobras vender 70% de sua participação nas áreas da cessão onerosa.

O projeto de lei traz ainda as bases para que a estatal e a União concluam a renegociação do contrato, condição importante para que o leilão dos excedentes possa ser realizado. O projeto, que segue para o Senado, permite à União acertar as contas com a Petrobras a partir do pagamento em barris.

Segundo Oddone, o órgão regulador está pronto para realizar o leilão dos excedentes da cessão onerosa este ano, se o governo aprovar a licitação. "Tendo a instrução do CNPE [Conselho Nacional de Política Energética] para fazer o leilão, a gente faz o leilão". Se o governo decidir [promover a rodada], esse prazo de 29/11, como vem sendo sinalizado pelo Márcio Félix [secretário-executivo de Minas e Energia], é possível ser cumprido", afirmou ontem, durante evento no Rio.

Além dos excedentes, o governo pretende realizar ainda este ano a 5ª rodada do pré-sal.

Já a Pré-Sal Petróleo (PPSA), estatal que representa a União nos contratos de partilha, prevê repetir, entre a segunda quinzena de agosto e primeira quinzena de setembro, o leilão para venda da parcela da União na produção futura de petróleo nos campos de Mero (ex-Libra), Lula e Sapinhoá. Em maio, a empresa já havia organizado uma primeira licitação para comercializar os barris, mas não houve ofertas.

Segundo o presidente da PPSA, Ibsen Flores, a intenção é repetir as mesmas bases de contratação da primeira licitação. Na ocasião, a estatal ofereceu três contratos para comercialização da fatia da União nos três campos, mas a Shell,

única empresa inscrita, não fez oferta. Ao todo, foram oferecidos cerca de 2,3 milhões de barris, em contratos com validade de um ano.

Questionado sobre o desinteresse das empresas pelo primeiro leilão, Flores disse que a PPSA já fez uma avaliação sobre as razões para o insucesso na primeira tentativa. Segundo ele, um dos motivos que ajudam a explicar a falta de ofertas é o fato de que a medida provisória que permitia a venda direta do óleo da União pela PPSA só foi sancionada pelo presidente Michel Temer depois do leilão.

Flores também destacou que poucas empresas, além da Petrobras, possuem hoje navios aliviadores disponíveis no Brasil, embarcações utilizadas para fazer os embarques do petróleo.

"A disponibilidade desses navios no mercado é limitada", disse o executivo, após participar de evento na Firjan. "Trata-se de um mercado novo [a compra de óleo da União]."

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Opinião

Autor: Juliana Machado e Victor Aguiar.

Título: Questão dos combustíveis ainda longe de uma solução

A já delicada e complexa situação dos preços dos combustíveis, que levou à greve dos caminhoneiros em maio e à grande dificuldade de negociação sobre o frete a ser cobrado dos mais diversos setores econômicos, ganhou nos últimos dias mais elementos complicadores, tornando remota a possibilidade de uma solução de curto prazo para os impasses - uma solução que agrada todos os envolvidos na questão.

O imbróglio foi desencadeado pela política de preços de combustíveis da Petrobras, baseada em reajustes diários atrelados à cotação internacional. Sua adoção pela empresa completou um ano esta semana. Neste um ano, a Petrobras mexeu nos preços centenas de vezes e, em meio à valorização internacional do petróleo e do dólar, o diesel subiu 49,9%, e a gasolina, 48%, nas refinarias. O descontentamento dos consumidores com essa alta levou à greve de caminhoneiros e ao pedido de demissão do presidente da empresa, Pedro Parente.

Durante a greve, o governo anunciou que os preços do diesel passariam a ser revistos mensalmente, mas os reajustes diários da gasolina foram mantidos. Desde o fim da greve, foram feitas por empresários, dirigentes de entidades e economistas muitas críticas às medidas adotadas pelo governo para acabar com a paralisação dos caminhoneiros, que prejudicou o abastecimento em quase todos os setores da economia.

Agora, vieram a público novos aspectos da situação. Conforme relatado na edição de terça-feira do Valor, existem sérios problemas que emperram o avanço da proposta de unificar as alíquotas do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) sobre combustíveis no âmbito do Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz). A alíquota unificada, defendida pelas distribuidoras e endossada pela Agência Nacional de Petróleo (ANP), traria simplificação tributária e diminuiria a sonegação fiscal. O impacto da medida na arrecadação de alguns Estados e o receio de perda de autonomia tributária impedem o consenso sobre o assunto.

A proposta é de uma cobrança de ICMS por um sistema no qual seria recolhido um valor fixo por litro de combustível e único em todo o território nacional. A tributação seria monofásica, na refinaria. Hoje o imposto é antecipado pela refinaria, mas a venda ao consumidor final ainda é considerada no recolhimento do ICMS. Atualmente há uma diversidade de alíquotas sobre combustíveis porque os Estados definem quanto cobrar. O recolhimento é feito sobre uma média de preços estimada.

Outro aspecto da questão que pode dificultar as negociações refere-se à importação de derivados de petróleo por empresas do setor privado. Segundo a Associação Brasileira dos Importadores de Combustíveis - da qual não faz parte a Petrobras - a interferência do governo no preço dos combustíveis depois da greve dos caminhoneiros, por meio do Decreto 9.403/2018, levou à interrupção das importações. Praticamente pararam e não foram mais retomadas, mesmo após o governo ter se comprometido a indenizar as empresas pelos subsídios.

"O decreto foi feito no calor da greve e não reflete a paridade. E com isso as operações dos importadores independentes foram interrompidas", afirmou o representante da associação. "Em junho e julho, as importações estão tendendo a zero. O que ainda está sendo importado é fruto de compromissos anteriores à criação do programa de subvenção."

Segundo o Relatório de Comércio Exterior da ANP, as empresas privadas já respondiam por 91,1% das importações de diesel e 89,5% de gasolina no ano, até março. Mas as importações de diesel caíram 36,4% nos cinco primeiros meses do ano, ante igual período de 2017, segundo dados do Ministério de Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior.

Em 2017, US\$ 5,6 bilhões foram gastos com importações de diesel e US\$ 1,73 bilhão com as de gasolina. Até abril deste ano, o dispêndio foi de US\$ 2,39 bilhões com diesel e US\$ 693 milhões com gasolina, segundo a ANP.

As compras de diesel do exterior tinham chegado a 1,19 bilhão de litros em abril e fecharam maio em 755,3 milhões de litros. As importações de gasolina, que não têm subsídio, caíram menos - de 275,7 milhões de litros em abril para 226,7 milhões em maio, segundo o AliceWeb. O diesel importado responde por 30% do consumo brasileiro, percentual que é de 17% na gasolina, segundo a consultoria Centro Brasileiro de Infraestrutura (CBIE).

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Agronegócio

Autor: Camila Souza Ramos.

Título: Raízen negocia compra de usina do grupo Zogbi no interior de SP

A Raízen Energia, joint venture entre Cosan e Shell, está negociando a aquisição da Usina Rio Pardo, localizada em Avaré (SP) e pertencente ao grupo Zogbi, conforme apurou o Valor com três fontes familiarizadas com as negociações e que preferiram não se identificar.

As condições da negociação ainda não estão definidas, mas uma das possibilidades é que a Raízen assuma cerca de R\$ 200 milhões em dívidas da Usina Rio Pardo, segundo duas dessas fontes. Outra pessoa a par das conversações disse que os detalhes da operação poderiam ser fechados até o fim deste mês.

Procurado pelo Valor, Fábio Zogbi, dono do grupo, confirmou que há conversas com a Raízen Energia em andamento, mas negou que esteja em discussão o repasse de parte das dívidas da Rio Pardo. "Estamos fazendo uma negociação com a Raízen. Existem algumas conversas adiantadas. Não tem nada fechado ainda. Essa informação do valor e de que seria através de assunção de

compromissos é equivocada", afirmou ele. "Pode ser que não ocorra nenhuma negociação", acrescentou.

Também procurada, a Raízen Energia, por meio da assessoria de imprensa, "nega a existência de qualquer negociação pelos ativos em questão".

A Usina Rio Pardo vem enfrentando problemas de fluxo de caixa nas últimas safras, com dívidas de R\$ 450 milhões, parte delas vencidas, e perspectiva de baixo desempenho operacional. Recentemente, a companhia começou a ser acionada na Justiça por credores cobrando dívidas. Entraram com pedidos de cobrança, por exemplo, o Banco Fibra, demandando o pagamento de uma dívida de R\$ 2,7 milhões, e o Banco Indusval, com um crédito de R\$ 9,8 milhões. A Justiça chegou a bloquear até R\$ 1,9 milhão de uma dívida com certificados de recebíveis do agronegócio (CRA) administrados pela securitizadora Gaia Agro.

De acordo com uma das fontes, para viabilizar a venda à Raízen, o grupo Zogbi, que também atua no mercado de cartão de crédito, poderia ficar com R\$ 250 milhões em dívidas da usina, encerrando assim sua atuação no setor sucroalcooleiro.

Para ser concretizada, a transação com a Raízen ainda precisaria ser acertada com a Albioma, companhia francesa de energia elétrica que administra o parque de cogeração de energia a partir do bagaço de cana da Usina Rio Pardo, de acordo com uma das fontes. Em 2014, a Albioma adquiriu, por R\$ 137 milhões, o direito de uso desse ativo pelo período de 20 anos.

Caso o negócio seja fechado, será a segunda aquisição de usinas pela Raízen Energia desde 2017. Em meados do ano passado, a companhia adquiriu duas usinas que eram do grupo Tonon, dentro de seu processo de recuperação judicial. Os dois ativos hoje integram o "cluster" da Raízen na região de Jaú (SP).

A Usina Rio Pardo integraria o mesmo "cluster" caso o negócio vá adiante. Além disso, a Raízen passaria a operar bem perto da única usina que o grupo Usina Furlan deverá manter em operação nesta safra, após vender canaviais à própria Raízen. Isso significa que as duas concorreriam pelos mesmos canaviais de fornecedores.

Fontes no mercado avaliam que a Raízen pode enfrentar dificuldades no início se adquirir a Usina Rio Pardo devido à falta de cana nesta safra por causa do clima seco, que deve reduzir a produtividade até o fim da safra atual, a 2018/19.

A própria Cosan já informou o mercado que a Raízen Energia deverá moer menos cana nesta temporada, entre 62 milhões e 66 milhões de toneladas. Na safra passada, a empresa moeu 61,2 milhões de toneladas, inclusive abaixo do previsto inicialmente.

A joint venture Cosan-Shell chegou a desativar no ano passado duas usinas suas, uma em Dois Córregos e Araraquara, ambas no Estado de São Paulo, para priorizar o aumento da moagem de cana nas unidades adquiridas da Tonon. Para duas fontes do mercado, faria sentido a Raízen suspender as atividades de mais uma planta caso acerte a aquisição de mais uma usina neste momento. A princípio, o grupo Zogbi processaria 1,2 milhão de toneladas de cana na usina, metade de sua capacidade total.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Agronegócio

Autor: Camila Souza Ramos.

Título: "Alívio" para produtor de etanol dos EUA

A notícia de que Scott Pruitt pediu demissão da Agência de Proteção Ambiental (EPA, na sigla em inglês) dos Estados Unidos foi um "alívio" para o Meio-Oeste americano, afirmou Bob Dineen, presidente da Associação de Combustíveis Renováveis (RFA) do país.

Dineen disse que Pruitt encarava o RFS - ou Programa de Combustíveis Renováveis na sigla em inglês - como se fosse a "Primeira Estratégia das Refinarias" ("Refinery First Strategy").

Para o presidente da associação, a tentativa do ex-secretário de bloquear a recomendação de Donald Trump para acabar com as restrições à mistura de 15% do etanol na gasolina (E15) "teve um papel em sua demissão". Ele acredita que a gota d'água tenha sido a proposta da EPA para o mandado de biocombustíveis para o ano que vem.

"Esperamos trabalhar com o atual secretário Andy Wheeler, cuja longa carreira focando em políticas que reconhecem que crescimento econômico e proteção ambiental não são mutuamente excludentes, não é enfraquecido por um viés antietanol e antiprodutor", disse. Wheeler já foi lobista do setor de carvão e permanecerá no cargo até indicação definitiva por Donald Trump.

VEÍCULO: Valor Econômico**Seção: Finanças****Autor: Camila Souza Ramos.****Título: Petros reestrutura a área de investimentos**

A Petros, fundo de pensão dos funcionários da Petrobras, fez uma reestruturação na diretoria de investimentos com o objetivo de melhorar a governança e monitorar o trabalho dos gestores externos, que tendem a ganhar importância na fundação. A reorganização da área também visa mitigar riscos de continuidade do negócio, disse ao Valor o diretor de investimentos, Daniel Lima.

A medida é mais um passo no trabalho para implantar uma cultura de "asset management" na fundação, uma das prioridades da gestão de Walter Mendes. Em setembro, o executivo completa dois anos à frente da segunda maior entidade do Brasil, com ativos avaliados em R\$ 83,9 bilhões.

"Precisamos de uma área robusta para interagir com gestores, que serão questionados e monitorados. Vamos trazer isso para dentro da entidade e fazer um diagnóstico se estão atendendo ou não o mandato. Vamos criar uma política de consequências. Se o gestor não atingir o objetivo estipulado, vai ter um saque ou de parte ou do total dos recursos, para que possamos gerar o 'enforcement' necessário", afirmou Lima. Essa nova área que centralizará a relação com os gestores externos é chamada de Fundos de Fundos.

"O atual ambiente de taxas de juros baixas traz o desafio de rentabilizar os ativos e superar a meta atuarial. Precisaremos contar com a expertise de gestores externos e teremos uma área para gerenciar isso", completou. Desde que Mendes assumiu, a fundação vem aumentando a gestão externa de algumas aplicações. Para isso, elaborou um critério de seleção dos segmentos de renda fixa e variável, e prepara o de fundos multimercados.

Para o diretor, a mudança diminui a possibilidade de conflito de interesses porque as equipes passam a ser o ponto de contato para novas propostas, sem interação direta com os diretores. "Queremos tudo bem documentado, e bem registrado. Tivemos problemas no passado com a falta de registro de contatos e isso pode gerar um custo operacional muito alto", disse o diretor.

Problemas parecidos foram vivenciados por outras fundações, tanto é que a nova resolução sobre os investimentos do setor, a 4.661, trouxe a medida de forma expressa. Com a norma, editada no final de maio, passou a ser exigido que a fundação deve manter registro, por meio digital, de todos os documentos que suportem a tomada de decisão na aplicação dos recursos dos planos, no caso da gestão própria, fundo de investimento exclusivo ou de aplicação em que tenha poder decisório sobre a sua realização. "A 4.661 não trouxe surpresas. Para a Petros isso já estava sendo vivenciado", afirmou Lima.

As mudanças valem para todos os planos administrados pela Petros, que é o maior fundo de pensão multipatrocinado do país e gere recursos, por exemplo, da Liquigás Distribuidora e da Repsol. Os fundos dos funcionários da Petrobras, PP-2 e PPSP, representam a maior parte dos recursos. O diretor de investimentos não comentou os planos da patrocinadora de migração do PPSP, que é de benefício definido e que realiza um equacionamento de déficit de quase R\$ 28 bilhões, para um plano de contribuição definida (CD).

Na gerência de renda variável, a Petros unificou a área de ações a mercado e a de participações em empresas. Como o objetivo é, no futuro, ter participações mais líquidas, a fundação já se antecipou ao movimento com o novo rearranjo implementado.

MME / ASCOM .