

Ministério de Minas e Energia
Assessoria de Comunicação Social – ASCOM

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

Folha de S. Paulo

[Título: Controle de preços abre divergência na ANP](#) 12

O Estado de S. Paulo

[Título: Governo vende 3 de 4 blocos do leilão do pré-sal e arrecada R\\$ 3,15 bilhões](#) 21

Correio Braziliense

[Título: Decreto regula desconto](#) 29

[Título: Três áreas do Pré-Sal rendem R\\$ 3,15 bilhões](#) 31

Valor Econômico

[Título: Novo decreto garante o subsídio de R\\$ 0,30 no litro do diesel até 31 de julho](#) 36

Sumário

VEÍCULO: O Globo **3**

Título: Intervenção em preços caminha para novo fracasso 3

Título: ‘Não há espaço para falsas promessas’ 4

Título: Governo anuncia tabela de frete com preço 20% menor.....	6
Título: Governo levanta R\$ 3,15 bilhões em leilão do pré-sal	8
Título: Boa hora	10
Título: Empresas dizem estar dispostas a investir no país	10
VEÍCULO: Folha de S. Paulo	11
Título: Advogados preveem enxurrada de liminares contra tabelamento de frete	11
Título: Controle de preços abre divergência na ANP	12
Título: Governo arrecada R\$ 3,15 bi com leilão de 3 das 4 áreas ofertadas do pré-sal	14
Título: Governo reduz preço da tabela do frete em 20%, mas empresas vão à Justiça	15
Título: Entidades dizem que medida fere princípio da livre concorrência	16
VEÍCULO: O Estado de S. Paulo	17
Título: Governo recua após mudar tabela de frete.....	17
Título: Associações agrícolas e indústria questionam tabelamento	19
Título: Em São Paulo, postos reapassam queda no diesel	20
Título: Governo vende 3 de 4 blocos do leilão do pré-sal e arrecada R\$ 3,15 bilhões	21
Título: 'País continuará atraindo as grandes petroleiras'	24
VEÍCULO: Correio Braziliense	25
Título: No meio da campanha tinha a privatização... ..	25
Título: Temer assina nova tabela do frete de cargas	28
Título: Decreto regula desconto.....	29
Título: Preço da gasolina recua nos postos.....	30
Título: Três áreas do Pré-Sal rendem R\$ 3,15 bilhões	31
Título: Zema Petróleo foca em produtores rurais.....	32
VEÍCULO: Valor Econômico	33
Título: Nova tabela de frete reduz preço em 20%	33
Título: Área jurídica do governo se prepara para enxurrada de liminares	34
Título: Emenda de ruralista à MP 832 propõe que o tabelamento seja apenas uma referência	35
Título: Novo decreto garante o subsídio de R\$ 0,30 no litro do diesel até 31 de julho.....	36
Título: Consumo industrial de gás cresce 3,2% em abril.....	38
Título: Abdib critica teto e recomenda privatização da Petrobras	38
Título: Uma crise longe do fim	40
Título: Que futuro queremos?	43
Título: Greve compromete 2º trimestre da indústria	45

Título: Petrobras vence leilão e mantém força na exploração do pré-sal	48
Título: Destaque	50
Título: Petrobras mantém política de preços enquanto espera ANP	50
Título: Eólicas veem novas oportunidades no mercado livre	52
Título: Cresce carga na MRS após greve dos caminhoneiros.....	54

VEÍCULO: O Globo

Seção: Editorial

Autor:

Título: Intervenção em preços caminha para novo fracasso

Ao sucumbir à greve indiscutivelmente ilegal de caminhoneiros e empresas transportadoras disfarçadas de motoristas autônomos — por prejudicar atividades essenciais —, o governo prometeu o que não podia garantir. Como o desconto de R\$ 0,46 no diesel e a fixação de um preço mínimo no frete. Interveio em mercados complexos, relativamente desregulados, e foi obrigado a entrar no modo de redução de danos, diante da impossibilidade de administrar a própria intervenção.

Faltaram sensatez e humildade para rememorar inúmeros fracassos colhidos por governos passados em situações idênticas, mesmo quando a economia era menor e os mercados, menos conectados ao exterior. Alguém no Planalto deveria ter lembrado a situação tragicômica do governo Sarney, diante do fracasso do congelamento instituído no Plano Cruzado, ao determinar que a Polícia Federal laçasse boi no pasto.

Faltava carne, como de resto vários outros produtos, porque o tabelamento, como sempre, tornara-se irreal. É parte indissociável de qualquer congelamento surgir um mercado negro. A Venezuela chavista é exemplo dramático, ao vivo e em cores, do desabastecimento causado pelo intervencionismo na economia. Prova de que o Planalto não visitou a História é que se tenta ressuscitar a também tragicômica figura do “fiscal do Sarney”, travestido de caminhoneiro, agora a serviço de Temer.

O próprio general Sérgio Etchegoyen, ministro-chefe do Gabinete de Segurança Institucional, evoca a perseguição de bois no mato ao ameaçar com “poder de polícia” quem não cumprir o congelamento do diesel sem os tais R\$ 0,46. Não

dará certo, como não deu com Sarney. Era inevitável que a realidade se impusesse. O Planalto se comprometeu com o desconto de R\$ 0,46 no litro do diesel, mas esqueceu que, sem os estados abrirem mão de pelo menos parte do ICMS sobre o combustível, o abatimento não passa de R\$ 0,41.

Também asfixiados em suas finanças, há governadores que sequer concordam em discutir o assunto. Aceitar a reivindicação do frete mínimo é fácil. O papel aceita tudo, como se dizia. É claro que o Planalto não tinha qualquer ideia das dificuldades da vida prática: por exemplo, a tabela da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) só considerou caminhões de um tipo, com menos eixos. O resultado foi jogar às nuvens o frete.

Apenas a Associação Nacional de Exportadores de Cereais (Anec) estima que os produtores de soja, farelo de soja e milho teriam um custo adicional no transporte de US\$ 2,8 bilhões este ano. Por essas e outras, a tabela seria refeita, mas não estará imune a novos erros. A judicialização desta volta ao passado de congelamento e tabelamento era inexorável. Há exportadores com preços já fechados com importadores e que não querem ter prejuízo, é claro, devido à intervenção do governo.

No Rio Grande do Norte, na manhã de ontem, a Justiça Federal, por liminar, suspendeu a tabela a pedido de duas empresas. Este é apenas um caso de desdobramento judicial do imbróglio. Se serve para algo esta operação desastrosa, é para prevenir autoridades em geral, atuais e futuras, de que o ambiente da própria economia não comporta ações deste tipo, formalizadas por algumas poucas canetadas.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor: João Sorima Neto

Título: 'Não há espaço para falsas promessas'

Economista avalia que mercado reage a erros do governo e diz que BC tem de 'mostrar força'

SÃO PAULO- A corrida ao dólar, que já vinha crescendo com as incertezas eleitorais, ganhou intensidade com a sucessão de decisões recentes do governo Temer que desagradaram ao mercado, como o subsídio do diesel e o tabelamento de fretes. A avaliação é do economista Nathan Blanche, sócio da consultoria Tendências. Especialista em política cambial, ele diz que a solução neste momento é o Banco Central mostrar sua força no mercado futuro. Caso contrário, na opinião dele, o dólar pode superar R\$ 4 e chegar a R\$ 6 ou R\$ 7.

O real está sofrendo um ataque especulativo?

Não, não é um ataque especulativo. Trata-se de um movimento defensivo. As pessoas e empresas compram dólares para preservar seu patrimônio, seus lucros. Até a semana passada, esse movimento vinha sendo mais gradual, mas se intensificou de ontem (quarta) para hoje (quinta).

Qual foi o estopim da atual corrida do dólar?

O mercado vive de expectativas. Até a semana passada, a compra de dólares estava calcada num cenário em que duas candidaturas populistas, uma de esquerda (Lula) e outra de direita (Jair Bolsonaro), lideravam as pesquisas. Mas, ainda assim, havia a expectativa de que uma candidatura de centro-direita pudesse vencer. Mas o humor do mercado piorou com as decisões do governo em relação à greve dos caminhoneiros. Tabelar preço de frete é algo impossível. Voltamos três décadas. Só faltou o governo ligar para o ex-presidente José Sarney e pedir a volta dos fiscais. O mesmo vale para a redução do preço do diesel. Foi essa demonstração de descontrole da economia pelo governo que minou ainda mais sua credibilidade. Não há espaço para falsas promessas.

Isso fez o dólar se descolar dos fundamentos da economia?

Sim, por isso estourou a bomba. Na semana passada, tivemos fluxo de dólares positivo para o Brasil. Não pelo canal financeiro, mas pelo comercial. Temos fluxo positivo ainda, de US\$ 20 bilhões no ano, e reservas de US\$ 382 bilhões. Nossa relação reserva/dívida é de 56%, enquanto a de outros emergentes é de 82%. Nosso problema não é cambial, mas de expectativas, já que elas pioraram muito.

O que o BC pode fazer?

Precisa mostrar sua força. O mercado está testando o BC. A autoridade monetária não precisa usar reservas, mas precisa entrar vendendo US\$ 5 bilhões, US\$ 10 bilhões no mercado futuro, mostrando que quem especular com o dólar vai perder dinheiro. Nossos fundamentos estão excelentes. O BC, como gestor das finanças, não pode deixar o barco solto.

O BC terá de subir juro?

Vai ter que subir, mas não tem que correr atrás da curva de juros futuros. O BC precisa agir de forma mais forte no mercado futuro agora. Não tem tratamento gradual. Tem que mostrar que quem especular com dólar vai perder dinheiro.

Até onde o dólar pode chegar?

Não sei. Pode passar de R\$ 4, assim como na eleição de Lula (2002). Mas pode chegar a R\$ 6, R\$ 7, tudo vai depender da gestão do presidente do BC. É preciso agir com firmeza.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor: Glauce Cavalcanti E Geralda Doca

Título: Governo anuncia tabela de frete com preço 20% menor

Nova referência é alvo de críticas. Exportadores estão parados desde a greve

-RIO E BRASÍLIA- O governo anunciou ontem uma nova tabela de frete, que traz uma redução de 20%, em média, nos valores mínimos. Mesmo assim, a nova referência de preços ainda é alvo de críticas. Quase 20 dias após o início da greve dos caminhoneiros, o transporte de carga continua parado no país. O problema é que a própria instituição de uma política de preço mínimo para o segmento de carga rodoviária suspendeu os transportes em caminhões.

Ao anunciar a nova tabela, o ministro dos Transportes, Valter Casimiro, destacou que o preço final ficou muito próximo ao que já é praticado hoje no mercado. Isso, na avaliação dele, vai ajudar a destravar os carregamentos no país. Os preços para o frete vão variar por quilômetro de acordo com o número de eixos do veículo e o tipo de carga. O ministro citou ainda como avanço a retirada do preço mínimo do frete de retorno. — A avaliação do governo é que, com essa tabela, o transporte de cargas voltará à normalidade — destacou Casimiro.

CAMINHONEIROS INSATISFEITOS

Para outros integrantes do governo, contudo, ainda não é possível fazer essa avaliação, porque é preciso esperar a reação dos caminhoneiros. Já representantes do setor produtivo, sobretudo do agronegócio, dizem que estão satisfeitos, porque tiveram seus principais pleitos atendidos. — Foi acrescido na tabela o número de eixos. Eram cinco e agora a tabela traz até nove eixos. Essa era uma das questões que apresentavam problemas.

O preço final ficou dentro do mercado. Mas é preciso esperar a reação dos caminhoneiros — disse uma fonte do governo. Representantes das associações de caminhoneiros disseram que ainda precisavam avaliar os efeitos da nova tabela. No entanto, o presidente da Associação Brasileira dos Caminhoneiros (Unicam), José Araújo Silva (China), adiantou que a nova tabela ficou ruim para a classe, porque o preço mínimo do frete vai cair.

Ele disse que vai sondar a categoria hoje para avaliar melhor as mudanças e se há disposição para novos protestos. — Acho que essa questão ainda vai longe. De imediato, uma queda de 20% é uma decepção — disse China. A nova tabela foi divulgada ontem no site da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). A resolução deixa claro que o tabelamento não alcança contratos assinados até 27 de maio, quando foi editada a medida provisória (MP) 832, fixando uma política de preços mínimos para o transporte de carga.

No entanto, o texto definitivo só será conhecido no fim de julho, pois a agência vai abrir consulta pública na próxima semana a fim de colher sugestões da sociedade. Apesar da expectativa do governo, a nova tabela recebeu críticas de especialistas: — Esta nova tabela é melhor que a anterior, estabelecendo exceções. Mas é importante lembrar que ela corrige algo que parte de um pressuposto equivocado.

Tabelar o custo do frete é absurdo, por ferir o direito de concorrência. Depois, houve o erro do cálculo. O governo se colocou numa encruzilhada, prometendo algo que não pode cumprir, pois os custos são diversos no setor — avalia Maurício Lima, sócio-diretor do Instituto de Logística e Supply Chain (Ilos). O tabelamento do frete, diz ele, pode desencadear um processo em que setores produtivos mais fortes consigam condições diferenciadas de preço.

Outro risco, destaca Lima, é que o aumento do custo do frete sufoque justamente os caminhoneiros autônomos: — Ao tabelar o valor do frete, piora o valor do autônomo. Os embarcadores e transportadoras podem optar por comprar veículos ou contratar esses motoristas diretamente. Ou seja, é um risco grande também para as transportadoras.

EMPRESAS OBTÊM LIMINAR NA JUSTIÇA

Antes da divulgação da nova tabela, a Confederação Nacional da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA) chegou a encaminhar ofício ao presidente Michel Temer pedindo a suspensão da MP que permite esse dispositivo. Segundo a entidade, o custo do frete de produtos agropecuários pode resultar em acréscimos de até R\$ 13 mil em alguns tipos de carga. Produtores e exportadores de soja, cereais e café suspenderam os despachos rodoviários devido à indefinição no preço do frete.

Argumentam que não é possível incorporar um custo não previsto na época em que os contratos foram fechados. — O tabelamento está travando a comercialização. O custo sobe em R\$ 50 a R\$ 80 por tonelada para levar o produto até o porto, num momento em que o preço da soja recuou em R\$ 3 a R\$ 4 por saca. É uma trava logística que pode trazer problemas aos acordos comerciais internacionais do Brasil — diz Bartolomeu Braz, presidente da

Associação Brasileira dos Produtores de Soja (Aprosoja Brasil), destacando que a entidade vai recorrer a Justiça para pedir a suspensão do tabelamento do frete.

A Justiça Federal do Rio Grande do Norte concedeu liminar suspendendo os efeitos da MP que instituiu a política de preço mínimo no frete. A decisão atende pedido de duas empresas do estado (L. Praxedes Gomes e Maresal Sociedade Salineira). Elas ficam desobrigadas de adotar a tabela de preços. No despacho, o juiz Orlando Donato Rocha destacou que a medida é inconstitucional por revelar intervenção do Estado na economia.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor: Ramona Ordoñez E Marcello Corrêa

Título: Governo levanta R\$ 3,15 bilhões em leilão do pré-sal

Petroleiras dão lance maior, e Petrobras se alia a vencedores. União terá R\$ 40 bi em 30 anos

Apesar da crise nos preços de combustíveis, o setor de petróleo mostrou apetite por investimentos no país. Três dos quatro blocos no pré-sal oferecidos na 4ª rodada de licitação em regime de partilha realizada pela Agência Nacional do Petróleo (ANP) foram arrematados, com pagamento de R\$ 3,15 bilhões em bônus de assinatura.

O ágio de óleo-lucro — percentual da receita da produção a ser repassado para a União, critério para definir o vencedor em leilões sob o regime de partilha — foi de 202%, o que resultará em arrecadação extra de R\$ 40 bilhões pelos próximos 30 anos, de acordo com o diretor-geral da ANP, Décio Oddone.

Analistas destacaram a competição no certame. Pela primeira vez, a Petrobras não apresentou a melhor proposta e precisou exercer o direito de preferência para se associar aos vencedores nos dois blocos mais cobiçados. A maior concorrência foi pela área de Uirapuru, na Bacia de Santos, que recebeu quatro propostas. O consórcio vencedor foi formado por Petrogal, Equinor (ex-Statoil) e ExxonMobil, que ofereceu percentual de óleo-lucro de 75,49%. A oferta original da Petrobras foi de 72,45%.

Derrotada, a estatal decidiu exercer o direito de preferência e se juntou ao grupo vencedor. Isso voltou a ocorrer na disputa por Três Marias, na Bacia de Santos. O óleo-lucro mínimo exigido era de 8,32%. O consórcio liderado pela estatal brasileira (ao lado de Total e BP), ofereceu 18%, quase o dobro. Mas foi superado pelo grupo formado por Chevron e Shell, que ofertou repasse de 49,95%, ágio de mais de 500%. Novamente, a estatal se associou aos

vencedores. — A competição forçou a Petrobras a aumentar a oferta que ela tinha feito.

Isso mostra a atratividade dos ativos e o valor da competição — disse Oddone, da ANP. O presidente da Petrobras, Ivan Monteiro, ressaltou a importância da disputa: — É a beleza do leilão, a sua transparência. A gente fixa limites (de valores) anteriores ao leilão, mas o resultado final só se obtém quando se abrem os envelopes.

ANP NEGA INTERVENÇÃO EM COMBUSTÍVEL

O terceiro bloco arrematado foi o de Dois Irmãos, na Bacia de Campos. Só a Petrobras apresentou proposta, associada a Equinor e BP. O grupo ofereceu o óleo-lucro mínimo, de 16,43%. A quarta área, Itambezinho não recebeu propostas. — Foram onze empresas disputando as áreas associadas em vários consórcios. — observa o advogado Guilherme Vinhas. Para Rodrigo Leite, do Leite Roston Advogados, o governo deverá arrecadar cerca de R\$ 18 bilhões só com os leilões de petróleo neste ano.

Ele também ressaltou a maior concorrência: — A Petrobras está demonstrando que está agindo como uma empresa que busca resultados a custos menores, pensando como investidor — explicou Leite. O leilão foi realizado poucos dias após uma troca no comando da estatal e da polêmica sobre a regulamentação dos preços dos combustíveis. O diretor-geral da ANP afirmou, antes do início do certame, que o fato de a agência realizar uma consulta pública sobre a periodicidade dos reajustes não significa intervenção do Estado.

Ele disse que não há questionamento à liberdade de preços da Petrobras. — Se dependesse da agência, não haveria qualquer regra. Não estamos fazendo isso por vontade. Mas o tema requer a presença do Estado. Não podemos nos omitir — explicou Oddone, acrescentando que a medida foi necessária em razão de um descontentamento da sociedade com os reajustes. A política de preços da Petrobras prevê o repasse das oscilações do dólar e do petróleo aos combustíveis.

Monteiro, da Petrobras, disse que, somente após a ANP decidir sobre a periodicidade, a empresa vai avaliar se fará mudanças: — A Petrobras vai aguardar o fim desse processo da consulta pública, que me parece ter dois pilares muito claros de liberdade e competição. Vamos aguardar com calma, contribuir para essa consulta pública e tomar a decisão sobre a atuação comercial da Petrobras após o resultado.

VEÍCULO: O Globo**Seção: Economia****Autor:****Título: Boa hora**

Opinião

ATÉ PORQUE o momento é de dúvidas sobre a política de preços para o setor, a Petrobras, agora sob o comando de Ivan Monteiro, deveria confirmar, com ênfase, o plano de venda do controle acionário de algumas refinarias.

NÃO SÓ reforçaria o compromisso do Planalto de que a estatal não voltará a subsidiar o consumo, como acenaria com a possibilidade de ser resolvido sério problema no mercado de combustíveis: a falta de concorrência.

VEÍCULO: O Globo**Seção: Economia****Autor:****Título: Empresas dizem estar dispostas a investir no país**

Segundo participantes, crise dos combustíveis não influenciou leilão

As discussões abertas pela ANP para alterar a periodicidade dos preços dos combustíveis não alteraram o apetite das petroleiras pelos blocos da 4ª rodada do pré-sal, na avaliação de executivos das principais companhias participantes. O presidente da Shell Brasil, André Araújo, afirmou que o resultado do leilão mostrou disposição das empresas de seguir investindo no país: — Deu para ver aqui (no leilão) que não afetou.

Anders Opedal, presidente da Equinor (ex-Statoil) no Brasil, também diz que o leilão refletiu a confiança dos investidores: — Não fizemos uma conexão entre os preços de combustíveis e a rodada de leilão. São processos bem independentes. Vemos no longo prazo. Temos investimentos que nos levam além de 2050 no Brasil. Na verdade, estamos casados com o Brasil. Carla Lacerda, presidente da ExxonMobil no Brasil, comemorou a entrada no consórcio vencedor do bloco mais disputado: — Estou muito contente com o resultado.

O bloco Uirapuru dá continuidade à nossa parceria de longo prazo com a Petrobras. Em poucos meses, passamos de dois para 25 blocos (no país). Antonio Guimarães, secretário executivo do Instituto Brasileiro de Petróleo, Gás e Biocombustíveis (IBP), diz que o ágio de 200% refletiu a atratividade dos

blocos, sem influência externa: — A discussão sobre preço (de combustível) não tem correlação direta com a exploração e produção. As empresas não entram num negócio desses para perder dinheiro. (R.O. e M.C.)

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Colunas

Autor: Maria Cristina Frias

Título: Advogados preveem enxurrada de liminares contra tabelamento de frete

Mercado Aberto

O tabelamento de fretes, uma das medidas que o governo adotou para negociar o fim da paralisação dos caminhoneiros, será motivo de uma grande quantidade de ações na Justiça, segundo advogados de importantes escritórios. Duas liminares concedidas por um juiz no Rio Grande do Norte que permitem contratos sem levar em conta o preço mínimo podem estimular outras ações. "Isso tem o potencial de causar uma enxurrada de processos. Em três dias, o escritório recebeu dezenas de consultas de clientes", diz Marcelo Inglez de Souza, do Demarest.

Se a empresa que compra o transporte e a que presta o serviço concordam em não usar os preços mínimos, elas precisam de fato de uma ordem judicial, segundo ele. No Tozzini Freire também há muitas consultas desde segunda-feira (4), afirma o sócio Antonio Marzagão. Ainda que as condições da tabela mudem no futuro, durante o período em que ela for vigente as contratantes de fretes terão desembolsos significativos e, para elas, vale a pena judicializar, afirma ele.

"Se o juiz decidir em caráter urgente, ele terá considerado que houve violação da Constituição e que, portanto, a tabela não deve ser vinculante."

Uma das recomendações do Azevedo Sette é que se explicita, no contrato entre as companhias, que as duas partes concordam em não usar os valores da tabela, segundo o sócio Luiz Salles. "Existe argumento para descartar a tabela, mas também há insegurança: quem aceita frete menor pode querer cobrar o complemento de preço amanhã. Para evitar isso, é preciso que o acordo seja explicitado em um documento."

Venda de carro financiado deverá superar efeito da greve em 3 meses

A venda de veículos financiados deverá se recuperar da paralisação dos caminhoneiros nos próximos 3 meses, afirma Luiz Montenegro, presidente da Anef (do banco das montadoras) e também à frente do Banco Toyota no Brasil.

O volume de recursos liberados pelas financeiras cresceu 33,4% nos quatro primeiros meses do ano. Foram R\$ 39,05 bilhões no período. Apesar da provável queda nas operações em maio, a projeção para este ano, de uma alta de 15,1% no volume de recursos concedidos, está mantida, diz ele.

"Não pensamos, neste momento, em revisar nada. Vamos aguardar algum movimento da Anfavea [associação das montadoras] para avaliarmos nossa previsão."

A atual oscilação no câmbio e uma possível elevação nos juros, porém, poderão impactar as estimativas iniciais. "Os próximos 15 dias trarão uma posição mais realista sobre as expectativas de PIB, juros e câmbio. O momento é muito volátil, movimentações agora criariam incerteza."

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor: Nicola Pamplona

Título: Controle de preços abre divergência na ANP

Quadros da agência dizem que não é papel do órgão regulador interferir em periodicidade de reajuste de combustíveis

Rio de Janeiro - Defendida pelo diretor-geral da ANP (Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis), Décio Oddone, a proposta de estudar prazos mínimos para os reajustes dos combustíveis gerou resistências dentro da própria agência.

A Folha apurou que, embora a decisão de chamar a consulta pública sobre o tema tenha sido referendada por toda a diretoria em reunião realizada na segunda-feira (4), parte do quadro do órgão regulador discorda da proposta.

A avaliação é que não seria papel da agência atuar sobre os preços dos combustíveis — hoje definidos pela Petrobras com base em reajuste diário em alinhamento com o mercado internacional.

A proposta de estudar prazos mínimos para reajustes foi anunciada pela ANP na terça (5). Em discurso de abertura da quarta rodada de licitações do pré-sal, nesta quinta (7), Oddone disse que a decisão foi tomada no fim de semana.

A possibilidade de uma tomada de contribuições com a sociedade foi sugerida pelo procurador-geral da agência, Evandro Pereira Caldas. Na segunda (4), o diretor-geral da ANP se reuniu com o ministro de Minas e Energia, Moreira Franco, para comunicar a decisão.

"Foi uma comunicação, não um pedido de autorização", disse **o ministro de Minas e Energia, Moreira Franco**, também em discurso no leilão.

A avaliação do governo Michel Temer é que, ao transferir o debate para a ANP se livra de questionamentos sobre interferência política na Petrobras.

A Folha ouviu de quadros da agência, porém, que a ANP extrapola seu papel ao interferir nas decisões de reajustes das empresas, mesmo limitando-se a definir prazos.

Oddone disse que a atuação da agência é necessária. "Vamos discutir se há conveniência nisso [no prazo de reajustes]", disse. "Não podemos nos omitir."

As divergências não se limitam à proposta de limitar prazo de reajustes, mas também ao programa de subvenções federais para baratear o preço do diesel, uma das promessas de Temer para encerrar a paralisação dos caminhoneiros.

As regras da subvenção foram aprovadas na mesma reunião de segunda (4), com abstenção do diretor Cesário Cecchi, segundo a ata da ANP. Procurado, ele não quis comentar o assunto.

O decreto de subvenção foi publicado no Diário Oficial da União nesta quinta (7). O texto estabelece os preços de comercialização para a distribuidora, já subvencionado, e o preço de referência, que é o valor que acompanha as cotações internacionais.

No Sudeste, Centro-Oeste e no Distrito Federal, por exemplo, o preço de referência é de R\$ 2,4055 por litro.

Mas o preço de venda das empresas que aderirem terá de ser R\$ 2,1055. A diferença entre os dois será ressarcida pela agência com recursos do Tesouro Nacional.

O decreto, porém, cria um risco para as empresas que aderirem ao programa, pois limita o ressarcimento em R\$ 0,30 por litro. Caso o petróleo ou o câmbio subam demais, a diferença será compensada no primeiro reajuste permitido, em agosto.

Segundo a ANP Petrobras e 27 empresas solicitaram adesão ao programa.

A Fottia apurou que a estatal considera que os valores são confortáveis e é pequeno o risco de que a subvenção ultrapasse os R\$ 0,30 por litro.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo**Seção: Mercado****Autor:****Título: Governo arrecada R\$ 3,15 bi com leilão de 3 das 4 áreas ofertadas do pré-sal**

Rio de Janeiro - Por R\$ 3,15 bilhões, o governo vendeu nesta quinta-feira (7) três das quatro áreas oferecidas na quarta rodada de licitações do pré-sal.

Para especialistas e executivos do setor, o resultado mostrou que o anúncio de intervenção nos reajustes dos combustíveis não afetou o apetite das empresas do setor de exploração e produção.

"O resultado é extraordinário", disse ao fim da disputa o diretor-geral da ANP, Décio Oddone, que dois dias antes anunciara estudos para limitar os prazos de reajustes dos combustíveis no país.

Houve disputa por duas das três áreas arrematadas —a terceira foi vencida por consórcio liderado pela Petrobras com o lance mínimo.

Das 16 empresas inscritas, n apresentaram ofertas em sete diferentes consórcios.

Nos leilões do pré-sal, o bônus de assinatura é fixo: vence o leilão o consórcio que se compromete a entregar mais petróleo ao governo, depois de descontados os custos de produção.

O ágio nos percentuais de petróleo para a União foi de 202%, valor que, segundo Oddone, garante arrecadação extra de R\$ 40 bilhões durante a vida útil dos projetos, que dura cerca de 30 anos.

As áreas mais disputadas foram Uirapuru e Três Marias. Nas duas disputas, os consórcios liderados pela Petrobras foram derrotados.

A estatal, porém, exerceu seu direito de preferência e vai compor os consórcios vencedores.

Em Uirapuru, formará consórcio com a portuguesa Petrogal, a norueguesa Equinor (ex-Statoil) e a americana Exxon. Em Três Marias, a Petrobras terá de se juntar à americana Chevron e à anglo-holandesa Shell.

Nos dois casos, porém, a estatal terá uma participação menor do que a desejada, já que o direito de preferência lhe garante apenas 30% do consórcio. Para Uirapuru, ela queria 45%; para Três Marias, 40%.

Antes do leilão, o governo tentou tranquilizar o mercado sobre risco de intervenção na formação dos preços dos combustíveis.

No discurso de abertura do leilão, Oddone defendeu o livre mercado e disse que não haverá interferência na Uberdade das empresas para formar preços.

"Deu para ver que não [preocupa] ", disse o presidente da Shell no Brasil, André Araújo, citando a oferta da empresa no leilão ao ser questionado sobre possíveis impactos da intervenção no interesse da empresa pelo Brasil. NP

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor: Gustavo Uribe e Julio Wiziack

Título: Governo reduz preço da tabela do frete em 20%, mas empresas vão à Justiça

Estratégia do setor privado para derrubar medida passa por ações no Supremo e no Congresso

Brasília Na tentativa de agradar tanto ao agronegócio como aos caminhoneiros, anova tabela mínima do frete anunciada pelo governo federal terá, em média, uma redução de 20% do preço médio em relação à tabela anterior, que foi discutida e não havia entrado em vigor.

A nova tabela foi publicada nesta quinta-feira (7) no site da ANTT (Agência Nacional dos Transportes Terrestres) e tem validade imediata.

Segundo o ministro dos Transportes, Valter Casimiro, foi possível chegar ao novo patamar por uma mudança na metodologia, que passou a considerar caminhões de diferentes eixos.

"A nova tabela conseguiu normalizar o valor do frete próximo ao que já havia sido aplicado no mercado", disse. "Ela preserva os contratos já assinados e corrige a distribuição do custo por eixo dos veículos", acrescentou.

Segundo ele, a tabela foi apresentada e teve a aprovação tanto das empresas de transporte de setores como do agronegócio e de combustíveis como de representantes de caminhoneiros autônomos. "Em média, foi de aproximadamente 20% do que estava colocado na tabela anterior. Os contratos já assinados de frete não seguem anova tabela, porque não podemos retroagir."

Na próxima semana, de acordo com ele, a agência federal fará um chamamento público para começar a discutir a elaboração de uma nova tabela, desta vez mais completa.

"Haverá uma nova mudança em razão da audiência pública. A ANTT vai estabelecer um prazo, mas eu acredito que haverá um prazo de 3 dias para construção da nova tabela", disse.

O ministro lembrou que a primeira tabela mínima previa só um tipo de caminhão, o que gerou uma distorção e pedidos de setores econômicos para não utilizá-la, "porque não refletia o frete praticado".

"Com a nova tabela, a gente consegue voltar com os contratos de frete, para que faça os transportes de grãos e combustíveis, e o melhoramento da dela virá com a consulta pública", afirmou.

Ele lembrou que uma das reivindicações feitas para serem incluídas no novo modelo é a previsão de aluguel apenas do cavalo, que é aparte dianteira do caminhão, sem o reboque. E disse que a nova tabela não deve gerar prejuízos nem ao setor produtivo nem ao de transporte.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor: Raquel Landim

Título: Entidades dizem que medida fere princípio da livre concorrência

São Paulo - O setor privado se articulando para derrubar a tabela de preço mínimo de frete no Congresso ou na Justiça.

As discussões vêm feitas com cautela para evitar uma nova paralisação da categoria, mas, ao mesmo tempo, as empresas não querem pagar a conta de um expressivo aumento do custo do frete rodoviário.

A estratégia jurídica do setor privado para derrubar o tabelamento se divide em duas vertentes: uma enxurrada de ações pedindo liminares e uma Adin (ação direta de inconstitucionalidade) no STF (Supremo Tribunal Federal).

A CNI (Confederação Nacional da Indústria) e a CNA (Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil) confirmam que estudam ingressar com ações no STF, alegando que o tabelamento do frete fere o princípio constitucional da livre concorrência.

Segundo pessoas envolvidas nas discussões, a decisão ainda não foi tomada, porque há receio de que o Supremo tome uma decisão política, preocupado

com o caos social que uma nova greve dos caminhoneiros poderia gerar. Se isso ocorrer, acaba com a possibilidade de uma enxurrada de questionamentos em outras instâncias.

Nesta quinta, a Justiça Federal já deu a primeira decisão favorável, concedendo uma liminar que suspende a tabela para duas empresas de sal marinho do Rio Grande do Norte (RN). O juiz acatou o argumento das empresas de que a tabela fere o livre mercado e favorece o estabelecimento de cartel.

A Fiesp (Federação das Indústrias do Estado de São Paulo) também entrou com um mandado de segurança similar contra a ANTT. Se conseguir uma liminar na Justiça, a tabela deixará de vigorar para todas as empresas paulistas filiadas à Fiesp e ao Ciesp.

"A tabela de frete viola não só a livre concorrência como também provoca a quebra de contratos de longo prazo já firmados por indústrias e transportadoras. Não tem amparo legal", afirmou Hércio Honda, diretor jurídico da Fiesp.

Outra frente que o setor privado vem trabalhando é no Congresso. A primeira iniciativa foi conversar com os parlamentares e pedir que apresentassem emendas à medida provisória 832, que instituiu o valor mínimo para os preços do frete.

Até segunda-feira (4), quando expirou o prazo, havia 55 emendas, que variam de proposições simples, como a inclusão dos representantes empresariais entre as entidades ouvidas pela ANTT na hora de estabelecer os preços mínimos, até iniciativas mais fortes, como determinar que a tabela seja apenas um referencial para o mercado, sem cumprimento obrigatório.

Caso as emendas não sejam aprovadas, existe ainda mais duas possibilidades no Congresso: deixar a medida provisória caducar ou até derrubá-la e negociar com os caminhoneiros durante a tramitação do marco regulatório do transporte de carga outros benefícios em troca da retirada da tabela de frete.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Renée Pereira Lu Aiko Otta

Título: Governo recua após mudar tabela de frete

Sob pressão dos caminhoneiros, ministro dos Transportes decidiu revogar o tabelamento do preço mínimo publicado poucas horas antes

Pressionado de ambos os lados, por empresários e caminhoneiros, o governo federal foi obrigado ontem a revogar a nova versão da tabela do preço mínimo do frete poucas horas após publicar a resolução. No fim da noite de ontem, o ministro dos Transportes, Valter Casimiro, se reuniu com os representantes dos caminhoneiros, que estavam insatisfeitos com as mudanças promovidas na tabela anterior. De acordo com a revisão feita pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), o preço do frete seria reduzido em média em 20%.

A reunião com o ministro foi gravada pelos caminhoneiros, que já articulavam pelos grupos de WhatsApp uma nova paralisação a partir de segunda-feira. No vídeo, o ministro afirma que os representantes reclamaram de alguns pontos da resolução e que, por isso, uma nova reunião foi marcada para hoje às 9 horas na ANTT para rediscutir o tema.

“O Ministério dos Transportes e a ANTT decidiram tornar a resolução sem efeito para que amanhã (hoje) as lideranças possam ir à agência discutir a questão e a metodologia da tabela para ser publicada novamente”, disse o ministro aos representantes. Segundo ele, a intenção é fazer uma tabela factível e que represente o custo do transporte de carga no Brasil. Portanto, essa resolução está revogada e a tabela antiga volta a valer até que a ANTT publique uma nova versão.

Na reunião, os caminhoneiros se queixaram de um ponto da resolução que exclui do tabelamento os veículos que precisam de Autorização Especial de Tráfego (AET). Nessa categoria, estão grandes caminhões de nove eixos usados pelo agronegócio. Esse ponto deverá ser suprimido da nova resolução. Os líderes do movimento também pediram explicações sobre a fórmula de cálculo do frete. Ontem pela manhã, eles estiveram na ANTT e lá os técnicos explicaram como funcionaria.

Mas, à noite, após a publicação da resolução, eles ainda tinham dúvidas e interpretações equivocadas sobre o tema. A tabela do preço mínimo é considerada a grande vitória dos caminhoneiros nos últimos tempos e nenhum profissional da categoria está disposto a abrir mão dos benefícios prometidos pelo governo para interromper a greve.

A principal munição dos caminhoneiros para pressionar o governo é uma nova paralisação – e eles estão dispostos e articulados para novos protestos. Do outro lado, no entanto, o governo enfrenta a forte pressão do setor produtivo, em especial do agronegócio, que depende do transporte rodoviário. Ontem, mesmo depois da nova resolução, as empresas continuavam insatisfeitas. Elas consideraram o corte – em média de 20% – insuficiente e ameaçam dar início a uma avalanche de ações judiciais.

A articulação ganhou força depois que um produtor de sal de Mossoró (RN) conseguiu liminar suspendendo a tabela. O juiz federal substituto Orlan Donato Rocha, da 8.ª Vara Federal, apontou “flagrante inconstitucionalidade” na medida. “O governo está numa situação complicada, pois qualquer que seja a decisão haverá conflito. Se a tabela for mantida, os empresários vão reclamar; se cair, os caminhoneiros vão protestar”, explicou o presidente da União dos Caminhoneiros (Unicam), José Araujo, mais conhecido como China.

Para o representante do Comando Nacional dos Transportes (CNT), Ivar Schmidt, o governo voltou atrás porque percebeu o risco que corria de uma nova paralisação. Ontem, após anunciar a nova versão da tabela, o ministro declarou que o governo confiava que não haveria novas manifestações por causa da mudança da tabela, pois considerava que não haveria prejuízos para nenhuma das partes.

A MP tabelando o frete causou constrangimento nos escalões técnicos do governo. Segundo fontes do Ministério dos Transportes e da ANTT, ninguém era favorável a essa medida, por entender que a regra engessaria preços para os usuários, prejudicando a concorrência no setor de transportes de cargas. A avaliação é que o governo, completamente surpreendido com os desdobramentos da paralisação, tomou uma decisão à queima-roupa, sem analisar criteriosamente todos os seus efeitos, por conta da pressão da categoria.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor:

Título: Associações agrícolas e indústria questionam tabelamento

Impasse sobre preço mínimo do frete entre produtores e caminhoneiros pode acabar na Justiça

O presidente da Associação Brasileira dos Produtores de Soja (Aprosoja Brasil), Bartolomeu Braz Pereira, disse que estuda entrar na Justiça contra a tabela do preço mínimo do frete. Ele aponta que há um impasse entre produtores e caminhoneiros, e o governo não consegue resolver. “Estão paradas exportações e comercialização.” Também a Associação Nacional de Exportadores de Cereais (Anec) pretende questionar a tabela na Justiça, segundo informou o diretor-geral, Sérgio Mendes. “Está para sair a qualquer momento”, afirmou.

“Estou no setor desde 1965, nunca vi um impasse como esse.” A Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (Abiove) avaliou que a correção da tabela “não corrigirá a ilegalidade e inconstitucionalidade da Medida Provisória

832 e da própria Resolução 5.820". Por isso, mesmo com a retificação na tabela, prometida pelo governo, a Abiove não descarta utilizar os meios legais para contestar a MP e a resolução. O setor agrícola, até agora, é o que vem se posicionando mais ostensivamente contra o tabelamento para o frete.

Mas as ações contra a medida também podem vir do setor industrial. A Confederação Nacional da Indústria (CNI) informou que "está avaliando possíveis medidas judiciais e administrativas contra as normas que estabeleceram valor mínimo de transporte de carga para o Brasil". "É direito de todo o mundo ir para o Judiciário", disse o ministro dos Transportes, Valter Casimiro. "O governo cumpriu com o acordo que fez com os caminhoneiros: editou a medida provisória."

Com um cenário de batalha judicial à frente, a Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA) protocolou ontem um ofício ao presidente da República, Michel Temer, pedindo a suspensão da tabela. Na justificativa, a entidade cita a alta de 51% a 152% no valor do transporte do setor após a publicação da tabela, no dia 30 de maio, para encerrar a paralisação de caminhoneiros no País. Os caminhoneiros também ameaçam entrar com ações por prejuízos que venham a ter, caso prestem serviços a preços inferiores aos da tabela.

A própria resolução da Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT) que estabeleceu o tabelamento prevê que, numa situação como essa, o transportador deve guardar as notas fiscais e depois entrar na Justiça, para conseguir recuperar o dobro da diferença.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Anna Carolina Papp

Título: Em São Paulo, postos reapassam queda no diesel

Principal problema, segundo fiscais, é que cartazes com novo preço são pequenos

Em meio ao cabo de guerra entre os caminhoneiros e o governo federal, a maioria dos postos de São Paulo tem repassado o desconto de R\$ 0,46 no litro do diesel. Dos 47 estabelecimentos fiscalizados pela Fundação Procon-SP e pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) desde o dia 24 de maio, só três não haviam baixado o preço. Já a sinalização do desconto, porém, ainda deixa a desejar: longe de "cartaz, placa e faixa", como diz portaria do Ministério da Justiça, o que se encontra nos postos é uma folha de papel pregada na bomba com letras pequenas, indicando a mudança após a greve.

Na manhã de ontem, o Estado acompanhou uma fiscalização conjunta das duas entidades em postos na zona Leste da capital paulista. Pela portaria, os estabelecimentos devem informar o valor do diesel a partir de 1.º de junho na comparação com o dia 21 de maio, data usada como base pelo governo para promover a diminuição no valor do combustível. A diferença de preços deve ser exibida de forma “clara e ostensiva”, sob pena de multa administrativa.

Nos dois postos visitados pelo Estado, o desconto nas refinarias já havia chegado às bombas. Em um deles, o litro do diesel passou de R\$ 3,799 para R\$ 3,339; no outro, de R\$ 3,899 para R\$ 3,429. Ao chegar ao local, os agentes solicitaram as notas fiscais, que indicam por qual valor os postos adquiriram o combustível da distribuidora, e os cupons fiscais, que atestam por quanto o diesel foi efetivamente vendido. Dos postos fiscalizados até agora, sete não exibiam o preço dos combustíveis antes e depois da paralisação.

Porém, mesmo nos que cumpriram a determinação, os anúncios são “tímidos”: apenas uma folha sulfite tamanho A4 (ou até menor) colada na bomba, e não à entrada do posto. “As placas estão com as informações corretas, porém muito pequenas”, disse Osmário Vasconcelos, diretor de fiscalização da Fundação Procon-SP. “Isso não é considerado uma irregularidade, porque a portaria não determina o tamanho do anúncio, mas aconselhamos os responsáveis a trocar por uma sinalização maior e mais clara, como uma faixa ou um cartaz em um local de destaque.”

Ao ser abordado pelos agentes em um posto na Avenida Professor Luiz Ignácio de Anhaia Mello, zona Leste da capital paulista, o gerente Ricardo Soares rapidamente entregou as notas e cupons fiscais – já tinha tudo separado em uma pasta. “Estamos acompanhando os últimos acontecimentos com bastante atenção e já quisemos deixar os documentos separados caso alguém viesse fiscalizar”, disse.

“Só fomos orientados de que a placa com o novo preço deve ser um pouco maior; já vou ver isso hoje mesmo.” O posto repassou um desconto de R\$ 0,47 – R\$ 0,01 a mais do que o exigido pelo governo. “Por estarmos em uma avenida muito movimentada, decidimos arredondar”, brincou.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Fernanda Nunes Denise Luna

Título: Governo vende 3 de 4 blocos do leilão do pré-sal e arrecada R\$ 3,15 bilhões

Disputa. Risco de ingerência do governo na política de preços da Petrobrás não diminuiu o interesse de petroleiras estrangeiras; pela primeira vez, estatal

brasileira foi forçada a exercer direito de preferência e aumentar oferta para fazer parte dos consórcios vencedores

A incerteza quanto a uma possível intervenção do governo na política de preços da Petrobrás não atrapalhou o apetite das grandes petroleiras inscritas na 4ª Rodada de Partilha de Produção, realizada ontem no Rio. Mas o tema marcou todo o certame, a começar pelos discursos das autoridades presentes, que se esforçaram para emplacar a tese de que uma das atribuições da ANP é regular o setor do petróleo.

Com isso, a intenção é afastar o ônus político de uma interferência direta na política de preços da Petrobrás. O leilão arrecadou R\$ 3,15 bilhões para a União e teve ágio de 202,3%, impulsionado pela forte participação de empresas estrangeiras, que ganharam da Petrobrás em dois dos três blocos arrematados. Esta foi a primeira vez que a estatal foi obrigada a exercer o direito de preferência, que permite à estatal ficar com 30% de qualquer bloco do pré-sal, mesmo que perca a disputa no leilão. “A competição forçou a Petrobrás a aumentar a oferta.

É uma decisão soberana da Petrobrás, para nós muito bem-vinda”, disse o diretor-geral da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), Décio Oddone.

Novo presidente.

Em sua primeira aparição pública como presidente da Petrobrás, Ivan Monteiro, desconversou sobre a intervenção feita pelo governo na metodologia de ajustes de preços da Petrobrás, que eram diários até a greve dos caminhoneiros. A decisão do governo transfere para ANP o controle do prazo de reajuste dos combustíveis no Brasil.

Mesmo tendo de pagar mais do que esperava para arrematar áreas no leilão de ontem, Monteiro comemorou o resultado e garantiu que o dinheiro destinado à disputa já estava separado no orçamento da companhia. “A avaliação é muito positiva, somos operadores nas três áreas, temos um longo histórico de relacionamento com as empresas que vamos participar em consórcio. (...) Continuamos com a premissa de aumentar o portfólio exploratório da companhia”, disse o executivo, ressaltando que a companhia “vem de dois anos muito difíceis.”

A Petrobrás terá de pagar R\$ 1 bilhão em bônus de assinatura, cifra que corresponde a 0,4% dos investimentos previstos em seu Plano de Negócios e Gestão 2018-2022. Além disso, ainda precisa alocar R\$ 258,3 milhões de investimento mínimo nos blocos. Estrangeiras. A ativa participação de grandes

petroleiras internacionais, com a estreia da americana Chevron no pré-sal brasileiro, mostrou que o setor de exploração e produção não se contaminou pelas mudanças que podem ocorrer no segmento de distribuição de combustíveis, segundo o diretor-geral da ANP.

“A formação de preço continuará livre. A ANP não interfere na indústria. Acontece que temos um monopólio de fato no refino. Em nenhum momento haverá questionamento da liberdade da Petrobrás e de qualquer outra empresa. O que estamos discutindo é se há conveniência de estabelecer algo diferente”, afirmou. **O ministro de Minas e Energia, Moreira Franco**, também mostrou preocupação em esclarecer que a decisão de estudar uma nova política de preços foi da ANP, e não do governo.

Ele usou boa parte do seu discurso para descrever como a ANP propôs fazer uma consulta pública para mudar a política de preços dos combustíveis: “O Dr. Décio (Oddone), no auge da crise (dos caminhoneiros) me pediu uma audiência. Chegou com uma exposição com base na lei, de que a agência tinha uma obrigação de tomar medidas que marcassem a sua presença na regulamentação dos combustíveis”, afirmou o ministro. O sucesso do leilão também garantiu uma receita extra de R\$ 40 bilhões em participações governamentais, pelo aumento do volume de petróleo oferecido, devido aos ágios obtidos.

‘Mecanismo de direito de preferência funcionou’

Magda Chambriard, consultora da FGV Energia e ex-diretora da ANP

Qual a sua avaliação sobre o leilão?

O 4º leilão do pré-sal, sob regime de partilha de produção, reafirma o que já é patente: o pré-sal tem uma escala diferenciada, seu potencial é imenso, e está atraindo a atenção das grandes petroleiras internacionais. Interessante lembrar que, no primeiro leilão do pré-sal, em 2013, muito se falou sobre a prerrogativa legal da Petrobrás de participar de um consórcio e, caso não fosse vencedora, migrar para outro, arcando com a oferta vencedora. Esse mecanismo foi considerado por muitos como sendo o motivo de termos tido apenas uma oferta, naquela época. Nós, na ANP, não concordávamos com essa visão. Hoje vimos que o mecanismo funcionou e não impediu a concorrência. Ao contrário, dos 4 blocos ofertados, em 2 a Petrobrás participou do consórcio “perdedor” e exerceu seu direito legal de migrar para o vencedor, arcando com melhor proposta para a União.

O que significa para o País a presença de grandes empresas como as que conquistaram blocos hoje no leilão?

Mais petroleiras no País significa mais tecnologia, mais investimentos disponíveis para o desenvolvimento das áreas, mais discussão sobre o que seria o melhor projeto de desenvolvimento.

Quais as perspectivas para a indústria do petróleo no Brasil nos próximos anos?

As perspectivas estão atreladas às possibilidades de as empresas recomporem seus portfólios. Após anos sem investimentos em aquisição de novas áreas, e com preços até recentemente na casa dos US\$ 60 por barril, as petroleiras e seus investidores se concentravam em ativos de muito menor risco. Vimos áreas de novas fronteiras postas em licitações que acabaram desertas. Nesse ponto, acredito que o pré-sal tenha sido, para as grandes petroleiras, um verdadeiro alento. Áreas grandes, de imenso potencial e baixo risco.

O preço do petróleo foi um atrativo para o leilão?

Acredito que estamos em tendência de alta, por diversas questões de geopolítica. Bom para o desenvolvimento do pré-sal, ruim para o preço do diesel na bomba. Temos de estar preparados para esse cenário.

D.L.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor:

Título: 'País continuará atraindo as grandes petroleiras'

Antônio Guimarães, diretor de Exploração e Produção do IBP

Como o sr. avalia o leilão?

O resultado foi muito bacana. Teve um bloco com grande atratividade (Uirapuru), pelo qual concorreram 11 empresas, o que demonstra que o Brasil está num outro cenário. As principais propostas feitas pelos consórcios que não contaram com a Petrobrás demonstram que houve competição, o que agrega valor ao País. O bloco que não foi vendido (Itaimbezinho) não era bom mesmo, senão teria sido vendido. O leilão foi positivo por todos os ângulos – ágios, investimentos e receitas. Prevemos grandes investimentos, geração de emprego e renda. Talvez a sociedade não tenha noção do valor socioeconômico que os leilões trarão no futuro. Isso se houver a continuidade desse processo. A gente precisa que esse processo continue.

Por que Três Marias teve ágio maior que Uirapuru, considerado o mais atrativo?

As empresas fazem suas ofertas seguindo a lógica de risco e retorno. Em Uirapuru, a oferta foi alta porque as informações (disponibilizadas pela ANP) mostravam que a chance de descobrir muito petróleo na área é grande e que a produtividade será alta. Olhando Três Marias, o risco pode ser maior, porque havia menos informação disponível. Mas a análise das empresas foi melhor do que da própria ANP. Não acho que houve subavaliação do governo. A grande diferença é que cada companhia tem sua melhor forma de enxergar valor. Essa é a beleza do processo competitivo.

A que o sr. atribui a estreia da Chevron no pré-sal?

A empresa já tinha entrado nos leilões de concessão (de pós-sal). Não é surpresa que, após os processos que o País passou para tornar o ambiente de negócio mais atrativo, tenha optado também pelo présal. Tudo está atrelado ao fato de o Brasil estar se apresentando de forma mais atrativa. Todas as maiores empresas do mundo estavam lá (no leilão). As grandes petroleiras estão nos projetos de shale (reservatórios não convencionais) norte-americano, que dá resposta mais rápida às empresas. Mas os grandes volumes vão vir dos grandes reservatórios de águas profundas, de projetos de longo prazo como o pré-sal.

F.N.

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Política

Autor: Rosana Hessel

Título: No meio da campanha tinha a privatização...

A greve dos caminhoneiros que paralisou o país na semana passada reacendeu o debate em torno da privatização da Petrobras e também de outras estatais federais, que somam atualmente 146, sendo que muitas delas protagonizam escândalos de corrupção. Durante a maratona de sabatinas de 11 pré-candidatos à corrida eleitoral para o comando do Palácio do Planalto, realizada na última quarta-feira pelo Correio, foi possível ver um esboço do que os postulantes à faixa presidencial a partir de 2019 pensam sobre esse tema.

Os pré-candidatos que estão à frente das pesquisas, como Jair Bolsonaro (PSL), Ciro Gomes (PDT) e Marina Silva (Rede), apresentaram opiniões divergentes sobre o assunto, mas não descartaram totalmente essa possibilidade, em alguns casos. Bolsonaro, por exemplo, não demonstrou interesse em privatizar a Petrobras, mas sinalizou ser favorável à venda de algumas estatais, sem revelar quais. “A opinião pública está dividida sobre privatizar ou não a Petrobras. Eu tenho a Petrobras como empresa estratégica. Falta botar na mesa quanto nós produzimos aqui dentro, quanto vem de fora”, afirmou.

Ciro, apesar de ser de esquerda e favorável à manutenção da Petrobras como estatal para evitar a formação de cartéis, sinalizou a possibilidade de privatização de algumas empresas públicas. “O projeto nacional de desenvolvimento é que definirá o que deve ou não ser privatizado”, disse.

Marina mostrou-se a mais contrária à privatização entre os três que lideram as pesquisas, mas também não descartou a possibilidade, desde que a sociedade participe do debate para a elaboração do plano de privatização. “Não sou favorável à privatização da Petrobras, do Banco do Brasil nem da Caixa Econômica. Não tenho uma visão dogmática em relação a esse aspecto. Acho que é possível e devemos ter algumas empresas que podem ser privatizadas, mas depende também de como é o plano para essa privatização”, declarou.

O tucano Geraldo Alckmin titubeou sobre o tema. Ele foi derrotado por Luiz Inácio Lula da Silva, em 2006, por ter sido taxado como privatizador de tudo. Agora, sinalizou que, em alguns casos, é favorável sim. “Eu não ia privatizar o Banco do Brasil. Não vou privatizar hoje. Não vou privatizar a prospecção de petróleo da Petrobras. Temos 146 empresas estatais. Tem razão para o governo ter televisão?”, questionou.

O senador Alvaro Dias (Podemos) foi mais incisivo ao defender a privatização e ainda criticou a criação de quase 40 estatais durante os governos do PT. “É inevitável um programa de privatização. Primeiramente, com um estágio de revalorização destas empresas, diante da corrupção e incompetência”, destacou.

Pressa

O candidato governista, o ex-ministro da Fazenda, Henrique Meirelles (MDB), não defendeu a privatização via venda total dos ativos, mas uma “pulverização” das ações de Petrobras, Caixa Econômica Federal e Banco do Brasil no mercado, a exemplo da proposta feita pelo Executivo para a desestatização da Eletrobras, plano bastante criticado por especialistas por ter sido feito às pressas e ainda manter um controle elevado da União, acima de 40%.

Já o presidente da Câmara dos Deputados, Rodrigo Maia (DEM), criticou o monopólio da Petrobras no refino e demonstrou apoio para um enxugamento da estatal. Ele ainda defendeu a privatização do sistema Eletrobrás, mas de forma diferente do modelo do governo atual, de forma mais pulverizada.

Analistas, no entanto, avaliam que faltam propostas mais concretas desses candidatos em relação à privatização, de forma a diminuir a interferência da União nas estatais negociadas em bolsa. Eles destacam que é necessário evitar a

venda de empresas públicas apenas para cobrir rombo fiscal. “Nenhum candidato tem proposta relevante e elaborada sobre privatização. Alguns falam em privatizar tudo, algo que é impossível, pois o processo é demorado, de dois a três anos. Mas essa discussão é fundamental”, explicou o economista e professor da Fundação Getulio Vargas (FGV) Márcio Holland. Coordenador do Observatório das Estatais, ele reconhece a necessidade de privatizar. Segundo ele, existem 70 estatais que podem passar por esse processo.

“Precisamos reduzir o estado de maneira geral e, nessa reforma do estado, a privatização tem que ser discutida. Basta uma fiscalização mais eficiente dos órgãos reguladores a fim de preservar a concorrência e a prestação de serviços de qualidade”, defendeu Gil Castello Branco, secretário-geral da ONG Contas Abertas. Para a economista-chefe da XP Investimentos, Zeina Latif, a privatização é um tema importante que precisa ser apresentado pelo próximo presidente, mas que deverá vir apenas depois da reforma da Previdência. “Essa questão da privatização precisa ter uma discussão técnica e uma análise de cada caso. É preciso separar o que é economicamente viável, mas a prioridade é a Previdência. Se o próximo governo começar com privatização, ficarei muito preocupada”, disse.

Holland, da FGV, lembrou que o Brasil é um ponto fora da curva no mundo, pois tem mais estatais do que muitos países da extinta União Soviética, se somarmos as estatais federais, municipais e estaduais: 420 ao todo. “O país só não tem mais estatais que a China. Existem muitas empresas dependentes do Tesouro Nacional e com patrimônio negativo, que precisam ser revistas”, alertou.

Autor da pedrada se apresenta

O principal suspeito de matar o caminhoneiro José Batistela, 70 anos, durante a greve da categoria, se entregou ontem à Polícia Civil de Vilhena (RO). Willians Maciel Dias assumiu o crime e admitiu que atirou uma pedra de baixo para cima contra o caminhão, na BR-101, em Imbituba, quando dirigia um veículo em pista contrária. Ele foi à delegacia acompanhado de um advogado e alegou não ter tido a intenção de matar o transportador. A intenção dele, segundo o delegado responsável pelo caso, Núbio Lopes, era causar danos materiais em automóveis de caminhoneiros que não desejavam mais manter a paralisação. Após o depoimento, ele ficou detido no edifício da Unidade Integrada de Segurança Pública (Unisp) do município e depois foi conduzido à Casa de Detenção da cidade.

VEÍCULO: Correio Braziliense**Seção: Política****Autor: Rodolfo Costa****Título: Temer assina nova tabela do frete de cargas**

O governo federal está fazendo o possível para honrar compromissos firmados com os estados e os caminhoneiros. Ontem, o presidente Michel Temer assinou a nova tabela que estabelece o preço mínimo do frete para os transportadores — uma das reivindicações para que a categoria encerrasse a greve. Na próxima segunda-feira, o emedebista edita a medida provisória que assegura o orçamento permanente do Fundo Nacional de Desenvolvimento da Segurança Pública (FNDSP). O texto prevê a destinação de recursos para o setor às 27 unidades da Federação. No mesmo dia, ele também sancionará o Sistema Único de Segurança Pública (Susp), que prevê a integração e unificação de dados e inteligência dos órgãos de segurança.

A nova tabela do frete mínimo substitui a adotada anteriormente, que previa apenas um tipo de caminhão e gerava distorções no mercado. O ministro dos Transportes, Valter Casimiro, avalia que a atual está muito próxima do que já é praticado pelo mercado. “Acreditamos que não terá prejuízo para o setor produtivo, nem para o setor de transportes”, ponderou. Mesmo a nova tabela ainda será debatida em consulta pública e pode sofrer alterações.

O governo foi preciso na edição da tabela. Sabe que não pode se dar o luxo de atender à reivindicação, sob risco de enfurecer a categoria. O mesmo compromisso Temer procura manter com os estados, que tanto pressionam por recursos para a segurança pública. A MP que estabelece o orçamento para o FNDSP e as condições para os repasses atende a uma demanda que vem sendo discutida desde abril, quando foi anunciada pelo ministro da Segurança Pública, Raul Jungmann.

A informação do volume de recursos do FNDSP ainda está guardada a sete chaves. Interlocutores do governo federal frisam que é uma competência de Temer anunciar, mas asseguram que o montante é elevado. A ação será reformulada para atender a transferência de recursos “fundo a fundo”, em moldes de contratos de gestão, e não através de transferências por meio de convênios. O contrato prevê a destinação de recursos mediante contrapartidas.

O governo federal exigirá em troca do repasse do dinheiro que as unidades federativas estabeleçam metas como: redução de índices de homicídio; melhoria na formação de policiais e implementação de corregedorias independentes. Outro requisito fundamental é a transparência na divulgação de dados.

VEÍCULO: Correio Braziliense**Seção:** Economia**Autor:** Simone Kafruni**Título:** Decreto regula desconto

Apesar de o governo insistir que não há interferência na política de preços dos combustíveis, ontem, publicou, em edição extra do Diário Oficial da União, um decreto que faz exatamente isso. O documento estipula o prazo de nove dias úteis para subsidiar a Petrobras e os demais produtores e importadores de combustíveis pelo desconto no valor do diesel. O pagamento será feito pela União, por meio da Agência Nacional de Petróleo, Gás e Biocombustíveis (ANP), mensalmente.

O decreto regulamenta a Medida Provisória 838, que concede desconto de R\$ 0,30 para o combustível. O valor da subvenção será corrigido pela Selic. Esse foi um dos compromissos assumidos pelo governo para acabar com a paralisação dos caminhoneiros. No corte de R\$ 0,46 prometido no preço do litro do diesel, R\$ 0,16 é decorrente da redução da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (Cide) e PIS/Cofins sobre o diesel e os R\$ 0,30 restantes, subsidiados pelo Tesouro Nacional.

A decisão de incluir importadores no decreto foi resultado de uma ação da empresa Brasil China, que pediu o mesmo benefício. O ministro da Fazenda, Eduardo Guardia, comentou a reação da empresa. “Há um problema de informação. Fomos claros ao afirmar que o subsídio de R\$ 0,30 atinge os produtores locais e os importadores. Não há distinção entre o local e o importador. Não há distorção na dinâmica competitiva desse mercado”, justificou.

Na abertura do leilão do pré-sal, o diretor-geral da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), Décio Oddone, afirmou que não haverá intervenção da agência na política de preços de derivados de petróleo da Petrobras ou de outras empresas. “A formação de preços no Brasil é e continuará sendo livre”, enfatizou. **O ministro de Minas e Energia, Moreira Franco**, também reiterou que a medida não é interferência.

O mercado, no entanto, interpretou o movimento como intervenção. No pregão de ontem, a despeito do sucesso do leilão do pré-sal, do qual a Petrobras participará como operadora em todos os consórcios, as ações da estatal fecharam em queda. Os papéis ordinários caíram 1,82% e os preferenciais se desvalorizaram 3,49%. “Sem intervenção, os ativos da Petrobras estariam em alta por conta do resultado do leilão”, destacou o diretor do Centro Brasileiro de Infraestrutura (Cbie), Adriano Pires.

Para o especialista, o governo quer simular, com o decreto, que o mercado está sem controle. “A ideia é manter a concorrência na oferta do produto, ao incluir os importadores na subvenção. Mas não é bom para ninguém, nem para a Petrobras, nem para o importador. Qualquer tipo de intervenção, é ruim porque cria artificialismos”, criticou.

Farão jus ao pagamento produtores e importadores que comprovarem a venda de diesel a um preço igual ou inferior ao preço médio de referência. Os valores foram definidos em bases regionais e vão vigorar de 8 de junho a 31 de julho, fixados na base de 21 de maio. O preço de referência, do qual serão subtraídos R\$ 0,30, varia por região. Na Região Norte, exceto no estado do Tocantins, será de R\$ 1,9681. No Tocantins e na Região Nordeste, o preço será de R\$ 2,0065. Nas regiões Centro-Oeste e Sudeste, a referência será R\$ 2,1055, e no Sul, R\$ 2,0462. Caberá à ANP definir e divulgar a metodologia de atualização diária do preço de referência que vai vigorar depois de 31 de julho.

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Economia

Autor: Anna Russi

Título: Preço da gasolina recua nos postos

Depois de enfrentar longas filas, preços abusivos e escassez de combustível, na semana passada, o brasiliense está podendo sentir um ligeiro alívio no bolso. O litro da gasolina, que girava em torno de R\$ 4,99, caiu para até R\$ 4,49 nos postos. O preço mais barato é encontrado em Taguatinga.

A média de preços nos postos percorridos pelo Correio foi de R\$ 4,52 e o maior valor encontrado, de R\$ 4,79. O recuo é reflexo da redução dos preços do combustível nas refinarias. A Petrobras anunciou, ontem, a quarta baixa seguida, agora, de 0,48%, que entra em vigor hoje. Com a queda, o litro da gasolina nas refinarias passará de R\$ 1,9617 para R\$ 1,9521.

Outro fator foi a decisão do Governo do Distrito Federal (GDF) de mudar a tabela de preços de referência para a cobrança do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) sobre a gasolina. Desde a última segunda-feira, a base de cálculo do tributo caiu de R\$ 4,59 para R\$ 4,29.

O analista de sistemas Michel Agostini, 36 anos, considera que o ideal seria que o combustível custasse menos de R\$ 4,50. Ele acredita, porém, que o preço irá subir em breve por causa do desconto de R\$ 0,46 dado ao diesel. “Esse valor deve ir para a gasolina. Não acho que o governo vá absorver esse custo, que vai recair sobre a gasolina”, opinou. Ele afirmou que, se o preço subir, passará a

usar o carro só duas vezes na semana. Nos outros dias, optará pelo transporte público.

Fábio Bentes, economista da Confederação Nacional do Comércio, observou que, com a disparada do dólar, os motoristas devem aproveitar os preços mais baixos da gasolina. Ele destacou que o dólar é um dos itens levados em consideração pela Petrobras para definir os preços dos combustíveis. Como a economia norte-americana dá sinais cada vez mais claros de aquecimento, a cotação do dólar continuará elevada, pressionando o custo da gasolina. “Não agora, a curto prazo, com o efeito da escassez passando, mas a médio e longo prazos, essa alta da moeda pode chegar na bomba para o consumidor”, avaliou.

*** Estagiária sob supervisão de Odail Figueiredo**

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Economia

Autor: Simone Kafruni

Título: Três áreas do Pré-Sal rendem R\$ 3,15 bilhões

O governo conseguiu arrecadar R\$ 3,15 bilhões dos R\$ 3,2 bilhões estimados na 4ª Rodada de Partilha de Produção do Pré-sal, realizada ontem, pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), no Rio de Janeiro. Apesar de uma das quatro áreas ofertadas não ter sido arrematada, o governo comemorou ágio de 500% no bloco mais atrativo, o que garantiu uma média de 202,30% no leilão. A previsão de investimentos é da ordem de R\$ 738 milhões, e a arrecadação de tributos e royalties pode chegar a R\$ 40 bilhões em 30 anos.

As principais petroleiras do mundo marcaram presença na disputa e venceram aquelas que ofereceram o maior excedente em óleo, chamado lucro-óleo, à União. Ao todo, 16 empresas foram habilitadas a participar do leilão, que ofertou quatro áreas do pré-sal: os blocos Três Marias e Uirapuru, na Bacia de Campos, e Itaimbezinho e Dois Irmãos, na Bacia de Campos. Apenas Itaimbezinho, que tinha o menor valor de bônus de assinatura, de R\$ 50 milhões, não atraiu interessados.

Das 16 companhias registradas, 11 disputaram o bloco mais atrativo e mais caro do leilão, Uirapuru, ofertado com bônus de assinatura de R\$ 2,65 bilhões e percentual mínimo de excedente em óleo para a União de 22,18%. Com a disputa acirrada, o bloco foi arrematado com percentual de óleo-lucro de 75,49% por um consórcio formado pela Petrobras (30%) como operadora, pela Petrogal (14%), Statoil (28%) e ExxonMobil (28%).

O segundo bloco oferecido, o Dois Irmãos tinha bônus mínimo de R\$ 400

milhões e percentual mínimo de excedente em óleo de 16,43%. Foi vencido pelo consórcio formado pela Petrobras (45%), Statoil (25%) e BP Energy (30%) pelo percentual exato de 16,43%. O terceiro, Três Marias foi oferecido por um bônus de R\$ 100 milhões e percentual mínimo de 8,32% para a União. O consórcio formado pela Petrobras (30%), Chevron (30%) e Shell (40%) arrematou com oferta de 49,95% de óleo-lucro.

Preferência

Para o presidente da ANP, Décio Oddone, o leilão foi marcado pela competição. “Pela primeira vez, a Petrobras foi forçada a fazer uma oferta maior do que a inicial nos blocos em que exerceu preferência”, comentou. Segundo ele, o resultado da sistemática adotada pelo governo não será apenas o bônus de R\$ 3,15 bilhões. “O que vai trazer resultado lá na frente é a produção, a geração de emprego e renda, royalties e partilha de óleo-lucro para a União. As receitas esperadas pela União são de R\$ 40 bilhões, fruto do ágio que tivemos”, disse. A estimativa é em valores atuais ao longo do período do contrato, de 30 anos.

João Vicente Carvalho, secretário de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis do Ministério de Minas e Energia (MME), reiterou o êxito do certame. “O leilão foi um sucesso absoluto, clara indicação de que estamos no caminho certo”, comemorou. Conforme ele, a indústria petroleira vê projetos diferentes do que os analisados pela ANP. “O benefício de ter uma pluralidade de empresas avaliando os ativos é justamente conseguir capturar aquele investidor que é mais otimista em relação ao projeto. Isso ficou evidente na participação de 11 empresas das 16 qualificadas pelo bloco Uirapuru”, avaliou.

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Negócios

Autor: Amauri Segalla

Título: Zema Petróleo foca em produtores rurais

Mercado S/A

A Zema Companhia de Petróleo, uma das maiores distribuidoras de combustível, planeja ampliar a atuação no segmento de Transportador Revendedor Retalhista (TRR). Trata-se de um modelo de venda de combustível a granel, com foco em produtores rurais e empresas instaladas fora dos centros urbanos. “Queremos fidelizar o maior número de clientes possível, principalmente fazendas, construtoras e transportadoras”, diz Leceandro Martins, diretor da divisão de petróleo da empresa, sediada em Araxá (MG).

VEÍCULO: Valor Econômico**Seção: Brasil****Autor: Por Murillo Camarotto, Carla Araújo, Andrea Jubé e Cristiano Zaia | De Brasília****Título: Nova tabela de frete reduz preço em 20%**

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) divulgou ontem a segunda versão da resolução que regulamenta os preços do frete rodoviário. Além de uma nova tabela, mais completa, com os valores de frete por tipo de caminhão, a agência divulgou a relação de cargas que ficarão de fora das novas regras.

A segunda versão da tabela trouxe os valores mínimos para sete tipos de caminhão, desde aqueles com dois eixos até os maiores, com nove eixos. A relação divulgada na quinta-feira da semana passada contemplava somente um tipo de veículo.

Os novos preços variaram para cima e para baixo, a depender do tipo da carga. O ministro dos Transportes, Valter Casimiro, disse ontem aos jornalistas que houve uma redução média da ordem de 20%. Antes de anunciar a nova tabela ele se reuniu com diretores da ANTT e com o ministro da Casa Civil, Eliseu Padilha.

"Em média, a redução foi de aproximadamente 20% do que estava colocado na tabela anterior. Não dá para colocar para todos os tipos de carga e eixo, mas na média foi 20% de redução. Os contratos já assinados de frete não seguem a nova tabela, porque não podemos retroagir a MP aos contratos assinados", disse.

Para o transporte de grãos, por exemplo, houve redução de 8,8% em relação aos valores divulgados anteriormente, considerando os cem primeiros quilômetros de um caminhão com cinco eixos. Já para carga frigorificada num veículo de seis eixos, o preço mínimo subiu 15%.

Além dos novos valores, foram divulgados os casos em que a tabela não será aplicada. Isso vai acontecer, por exemplo, quando o caminhão for alugado, seja pelo transportador ou pelo dono da carga. Também fica de fora o chamado frete de retorno, como é conhecida a viagem de volta, após a entrega da mercadoria contratada originalmente.

Vários tipos de carga também foram contemplados como exceção na resolução apresentada ontem. Produtos radioativos, valores e coleta de lixo estão entre as exceções, assim como os chamados sistemas de logística reversa, previstos na Política Nacional de Resíduos Sólidos.

Estão previstas na política os agrotóxicos, pilhas, baterias, pneus, óleos lubrificantes, produtos eletrônicos e seus componentes, bem como lâmpadas fluorescentes, de vapor, de sódio e mercúrio e de luz mista. Para os agrotóxicos e óleos, o frete das embalagens também está isento da relação de preços mínimos.

Casimiro afirmou que a tabela poderá ganhar uma terceira versão, dentro de 30 dias, quando a ANTT pretende concluir a rodada de consultas públicas com o setor produtivo e os caminhoneiros. A consulta está prevista para começar na próxima semana.

De acordo com o ministro, a tabela divulgada resulta de uma reunião realizada na tarde de ontem com representantes do agronegócio, do setor produtivo em geral e dos caminhoneiros. Casimiro lembrou que é preciso cumprir um dos artigos da Medida Provisória 832, que prevê a realização de consultas públicas.

Logo após o anúncio, a Associação Brasileira da Indústria de Óleos Vegetais (Abiove) informou que os novos valores para o frete de grãos atenderam à principal reivindicação do setor, que era a inclusão de caminhões de sete e nove eixos nos cálculos do frete.

Ainda assim, a entidade avalia que isso ainda não é garantia de que os embarques de soja e milho vão se normalizar. "Com a ampliação da tabela de carga a granel para mais eixos, os preços mínimos ficaram mais próximos do praticado pelo mercado e isso é positivo", disse o diretor-executivo da Abiove, André Nassar. A entidade representa, por exemplo, as grandes multinacionais que processam grãos, como Bunge e Cargill.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por Carla Araújo, Andrea Jubé e Stella Fontes | De Brasília e São Paulo

Título: Área jurídica do governo se prepara para enxurrada de liminares

Enquanto tenta ajustar a tabela de preço mínimo de frete com caminhoneiros e com setor produtivo, o governo teve que abrir ontem nova frente para evitar o acirramento da crise: a judicial. Após a liminar obtida por duas empresas na 8ª Vara Federal do Rio Grande do Norte para conseguir a suspensão da tabela, a área jurídica do governo montou uma espécie de plantão para conter um eventual efeito cascata de liminares.

"Temos um procedimento para este tipo de situação. Colocamos todos os advogados da União e procuradores federais em alerta em todo país. Em esquema de plantão, todos farão monitoramento 24 horas por dia. A intenção é

reagir o mais rapidamente possível, caso surja qualquer questionamento judicial à política que está sendo implementada ", disse a ministra da Advocacia-Geral da União, Grace Mendonça. No caso das liminares obtidas no Rio Grande do Norte, a AGU já informou que vai recorrer da decisão.

Assim que a notícia da liminar chegou ao Planalto, o ministro da Casa Civil, Eliseu Padilha, conversou com Grace para avaliar a extensão da decisão e também definir a estratégia da AGU. Depois, tanto Padilha como Grace tiveram reuniões com o presidente Temer.

A primeira reação do governo foi avaliar a extensão da decisão. Inicialmente, houve o receio de que a liminar suspendesse toda a MP, o que prejudicaria ainda mais as negociações em torno da tabela. Ao longo do dia, no entanto, era consenso na área jurídica do governo de que o efeito está restrito apenas às duas empresas do Rio Grande do Norte.

No entanto, a Indústria Brasileira de Árvores (Ibá), associação que reúne as indústrias de celulose, papel, pisos e painéis de madeira, disse ontem estar avaliando "todas as possíveis ações judiciais" contra o tabelamento do frete rodoviário.

O **Valor** apurou que pelo menos uma grande empresa do setor avaliava entrar na Justiça para derrubar os efeitos da MP que instituiu o preço mínimo e garantir o cumprimento dos valores já previstos em contrato. A decisão foi aguardar uma posição da Ibá sobre o tema. Em nota, a associação afirma que a MP 832/2018 fere a Constituição e traz prejuízos à indústria, ao governo e aos consumidores.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por Cristiano Zaia | De Brasília

Título: Emenda de ruralista à MP 832 propõe que o tabelamento seja apenas uma referência

Mesmo com a revisão das tabelas de preço mínimo para os fretes de cargas anunciada pelo governo federal, o deputado Arnaldo Jardim (PPS-SP), que é da base do governo e integrante da bancada ruralista, protocolou uma emenda à Medida Provisória 832/2018, propondo que o tabelamento de fretes seja facultativo e sirva apenas como referência para que transportadores em geral cobrem esse serviço.

Na prática, a emenda anula o uso obrigatório da tabela pelas empresas que contratam frete rodoviário. Por isso conta com amplo apoio das principais

entidades do agronegócio, mas já desperta irritação entre entidades de caminhoneiros que não abrem mão do tabelamento dos fretes rodoviários.

Os transportadores ficaram insatisfeitos, pois entendem que a emenda proposta por Jardim, que foi secretário de Agricultura do Estado de São Paulo até o início deste ano, na gestão de Geraldo Alckmin (PSDB), pode ferir acordo feito com o governo para cessar as greves que afetaram o país nas últimas semanas.

No dia 27 de maio, o presidente Michel Temer editou a medida provisória que cria uma política de preços mínimos para o frete rodoviário, como parte do acordo entre governo e caminhoneiros para encerrar a paralisação. A medida, no entanto, desencadeou forte reação de setores empresariais - principalmente do agropecuário, segmento da economia que sempre se opôs a projetos de lei nesse sentido no Legislativo.

"Minha emenda propõe que haja apenas uma tabela de referência. É um absurdo você tabelar mercado", disse Jardim ao **Valor**.

Na justificativa de sua emenda, o deputado argumenta que, embora o governo tenha editado a MP para mitigar falhas do mercado de cargas, a proposta "corre sérios riscos de ser considerada inconstitucional" e que sua emenda evita futuros questionamentos à MP na Justiça.

"Se as tabelas continuarem, vai virar um caos e várias entidades vão começar a judicializar o processo. Então não é minha emenda que vai tornar inócuo o tabelamento", afirmou o deputado.

Jardim nega ter sido pressionado pelo setor do agronegócio a propor a emenda, mas entidades do segmento já manifestam apoio à iniciativa. Em nota, a Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA) se posicionou ontem a favor de que o tabelamento sirva apenas de referência.

"Qualquer tabela só deve ter valor de referência para os preços a serem praticados no mercado, mas em hipótese alguma deve ter cunho obrigatório e que resultem em qualquer tipo de sanção aos usuários", disse a entidade em comunicado.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por Rafael Bitencourt | De Brasília

Título: Novo decreto garante o subsídio de R\$ 0,30 no litro do diesel até 31 de julho

O governo publicou ontem o segundo decreto da subvenção de R\$ 0,30 do preço do litro do óleo diesel para estender o prazo de vigência da medida. Contrariando expectativas do setor, a norma estabeleceu que o benefício ao consumidor valerá até 31 de julho, em vez de até o fim do ano.

Para cumprir o que foi prometido aos caminhoneiros, o governo deve publicar pelo menos mais um decreto para ampliar o prazo do programa até 31 de dezembro. Estimativas do governo indicam que a subvenção deverá custar R\$ 9,5 bilhões ao Tesouro.

O decreto é necessário para garantir o desconto de R\$ 0,46 no preço do litro do diesel, uma das principais condições para encerrar a paralisação dos caminhoneiros. A diferença de R\$ 0,16 entre a subvenção proposta e o desconto final nas bombas está atrelada ao abatimento dos tributos federais (Cide e PIS/Cofins) sobre o diesel.

O Decreto 9.403/18 foi publicado em edição extraordinária do "Diário Oficial da União". **O secretário-executivo do Ministério de Minas e Energia, Márcio Félix**, disse que a urgência foi uma reivindicação da Agência Nacional do Petróleo (ANP) para que os agentes pudessem operacionalizar toda a questão financeira que está por traz do programa de subvenção.

O primeiro decreto, com validade até ontem, serviu para o Tesouro cobrir apenas R\$ 0,07 da subvenção, por litro do diesel. Ontem, também terminou o prazo de 15 dias da redução voluntária proposta pela Petrobras, no valor de R\$ 0,23 por litro, o que garantia subvenção de R\$ 0,30 por litro. Desde segunda-feira, técnicos dos ministérios da Fazenda, de Minas e Energia e da ANP vinham discutindo o texto do novo decreto.

O segundo decreto que regulamenta a subvenção econômica na comercialização do óleo diesel define que o produtor ou o importador de diesel interessado em participar do programa poderá solicitar o benefício por meio de "termo de adesão" a ser entregue à Agência Nacional do Petróleo (ANP).

Com esse trecho do decreto, o governo dá uma sinalização aos produtores e importadores privados de que o programa não beneficia exclusivamente a Petrobras. A suspeita de que a petroleira estatal poderia ser favorecida levou empresa do segmento a mover ação no Supremo Tribunal Federal (STF) e ao alerta do setor de que tal distorção poderia provocar o desabastecimento do mercado interno, no prazo de 30 dias a 60 dias, hipótese que é rejeitada pelo governo.

VEÍCULO: Valor Econômico**Seção: Brasil****Autor: Por Rafael Rosas | Do Rio****Título: Consumo industrial de gás cresce 3,2% em abril**

O consumo de gás natural na indústria nacional apresentou em abril um crescimento de 3,2% na comparação com março. No acumulado nos quatro primeiros meses do ano a alta é de 5,8% frente a igual período do ano passado. Os dados são da Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado (Abegás) e mostram ainda que o consumo de Gás Natural Veicular (GNV) subiu 12,7% em abril na comparação com igual período de 2017.

Quando considerados todos os segmentos, o consumo de gás manteve-se estável em abril, frente a março. No quadrimestre, o consumo de 2018 é 4,7% superior ao registrado em 2017. Foram consumidos, em média, 58,96 milhões de metros cúbicos/dia nos quatro meses iniciais de 2018 ante 56,28 milhões de metros cúbicos/dia em igual período de 2017.

"O aumento do consumo de gás natural é um indicador da gradual recuperação da economia em 2018", explica em nota o presidente executivo da Abegás, Augusto Salomon. "O consumidor final vem percebendo cada vez mais a economia de rodar com GNV diante da alta nos preços dos combustíveis líquidos e também o conforto e segurança do abastecimento contínuo no uso residencial do gás natural", prossegue o texto.

O número de consumidores de gás natural em abril ultrapassou a marca dos 3,36 milhões. São 3.161 indústrias, 39.377 estabelecimentos comerciais, 3.319.369 consumidores residenciais e 1.567 postos que distribuem GNV.

No comércio, o consumo cresceu 3,9% em relação a abril de 2017, reflexo de uma ligeira melhora na economia do país.

VEÍCULO: Valor Econômico**Seção: Brasil****Autor: Por Murillo Camarotto | De Brasília****Título: Abdib critica teto e recomenda privatização da Petrobras**

A retomada de investimentos que proporcionem a expansão do parque nacional de infraestrutura exigirá do próximo presidente da República a adoção de uma agenda ousada, que inclui mudanças nos gastos obrigatórios do governo, reformas tributária e previdenciária e o aprofundamento das privatizações - inclusive da Petrobras.

Empresários filiados à Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base (Abdib) vão apresentar em breve aos pré-candidatos ao Palácio do Planalto um pacote de propostas para o setor. O objetivo é que os investimentos sejam suficientes para ampliar o portfólio de empreendimentos, porque os aportes atuais conseguem, quando muito, compensar a depreciação.

A estimativa é que o Brasil precisa investir anualmente 5% do Produto Interno Bruto (PIB) de forma ininterrupta durante uma década, o que representaria cerca de R\$ 300 bilhões anuais. No ano passado, o aporte ficou em 1,5%, patamar inferior ao 1,7% registrado em 2016. "Há, nitidamente, um sinal amarelo piscando", alerta a entidade.

O estabelecimento de um teto para os gastos públicos é um dos principais problemas apontados. Para a Abdib, ao concentrar os cortes nas despesas discricionárias, o governo sacrifica os investimentos em infraestrutura. Nesse contexto, a abertura de espaço fiscal tem que passar pela revisão dos gastos obrigatórios.

"Uma reforma que vise a retomada do crescimento precisa rever programas ineficientes, reduzir desonerações tributárias que não geram retornos sociais e econômicos, empreender uma reforma da máquina pública e uma reforma da gama de gastos obrigatórios", sugere a entidade.

O próximo governo também deve avançar mais rapidamente nas privatizações. A Abdib defende que a proposta de capitalização da Eletrobrás, pela qual a União perderá o controle acionário da companhia, deveria ser aprofundada, restando ao governo uma participação reduzida à golden share, como é chamada ação de classe especial que dá direito a veto em questões essenciais.

A mesma estratégia poderia ser posta em marcha, segundo a entidade, para a Petrobras. "A petrolífera estatal, que conduz programa de reestruturação com resultados positivos, oferece as mesmas condições para uma operação de redução de controle estatal por meio da pulverização do capital e manutenção de uma golden share para manutenção dos interesses estratégicos".

Com relação às reformas estruturantes, a Abdib manifesta forte apoio à previdenciária, que considera "urgente" para garantir a sustentabilidade das aposentadorias e para abrir espaço fiscal para investimentos. Na reforma tributária, a entidade sugere aos candidatos a criação do Imposto sobre Valor Agregado, em substituição a PIS, Cofins, IPI, ICMS e ISS.

Os entraves causados pelos principais órgãos de controle também afligem os empresários do setor de infraestrutura. O entendimento é de que o exercício das competências de fiscalização de programas, projetos, gastos públicos "não

pode se confundir com a função de desenhar diretrizes e características de políticas públicas, cabíveis a órgãos do Executivo", diz a Abdib.

Tanto o setor privado quanto uma parcela dos funcionários do Executivo têm se queixado da falta de segurança jurídica para a tomada de decisões, fenômeno que vem sendo chamado de "apagão de canetas". Recentemente, o presidente Michel Temer sancionou projeto de lei que aumenta a segurança para os servidores, matéria que conta com o respaldo da Abdib.

A entidade defende ainda um outro projeto de lei, que moderniza o funcionamento das agências reguladoras, que terão autonomia orçamentária e ficarão um pouco mais protegidas de indicações políticas. Essa matéria, entretanto, vem sendo empurrada com a barriga pelo Congresso. Esta semana, a Câmara adiou mais uma vez a votação do tema.

A Abdib também vai entregar propostas específicas para as diversas modalidades de infraestrutura. Para as ferrovias, a entidade defende a renovação antecipada dos contratos de concessão, que podem resultar em investimentos de pelo menos R\$ 15 bilhões, mas que estão travadas no governo.

A inclusão do aeroporto de Congonhas, em São Paulo, no programa de concessões também é defendido. O aeroporto acabou sendo retirado do pacote após negociação entre Temer e o presidente do PR, Valdemar Costa Neto. O partido comanda a Infraero e tem interesse em continuar com Congonhas.

No setor de energia, uma das bandeiras é a retomada dos grandes projetos hidrelétricos. Para os portos, algumas das soluções sugeridas são a privatização das companhias Docas e a concessão dos serviços de dragagem para a iniciativa privada. Além dos pré-candidatos a presidente, os postulantes aos governos estaduais e ao Congresso irão receber o pacote de propostas da Abdib.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Opinião

Autor: Por Bruno Silva

Título: Uma crise longe do fim

O pedido de demissão de Pedro Parente da presidência da Petrobras não foi o desfecho da crise de abastecimento, agravada por uma sucessão de erros por todos os lados. Na tentativa de conter a paralisação dos caminhoneiros que afetou severamente todo o país por duas semanas, o governo anunciou diversas medidas, dentre elas a interferência direta na Petrobras através do congelamento de preços do diesel por 60 dias em suas refinarias e redução de

46 centavos no preço final nas bombas dos postos. Além disso, os ajustes de preços passariam a ter periodicidade mensal, amortecendo as variações na cotação do câmbio e da commodity. Não poderia ser mais desastrosa esta ação de Brasília.

A inconsistência das promessas do governo aos grevistas revelou uma visão de curtíssimo prazo, com severos impactos no desenvolvimento do setor de combustíveis e para o contribuinte, já refém de uma carga tributária que representa metade do preço do óleo diesel na bomba dos postos.

O congelamento de preços e a interferência na periodicidade dos reajustes praticados nas refinarias oneram o Tesouro Nacional (leia-se cidadão brasileiro) pela necessidade de ressarcir a Petrobras, geram insegurança jurídica para o setor e podem trazer de volta a fórceps o monopólio do suprimento de combustíveis para a estatal.

É importante lembrar que a partir de 2016, quando a Petrobras passou a praticar preços mais alinhados com o mercado internacional e abriu mão da integralidade no suprimento de derivados no mercado interno, grandes investimentos privados em estrutura de movimentação e armazenagem nos principais portos do país viabilizaram o crescimento da atividade de importação de derivados de petróleo por distribuidoras de combustíveis e traders independentes.

Estimular o consumo de combustíveis fósseis como diesel e gasolina também contraria o movimento global de busca pela redução nas emissões de carbono e renovação das matrizes energéticas, atingindo em cheio as perspectivas do programa RenovaBio e do setor de etanol, este seriamente prejudicado em passado recente quando o preço da gasolina foi represado para conter a inflação.

O grande erro da Petrobras em sua política de preços, parafraseando Garrincha, foi não combinar com os russos. O problema não está no alinhamento de preços com o mercado internacional ou na periodicidade dos reajustes, mas em não alinhar suas ações com uma política pública setorial e simultânea para amortecimento das variações do petróleo potencializadas pela instabilidade cambial, o que vem se repetindo em todos os períodos pré-eleitorais no Brasil.

Uma sociedade de economia mista não pode assumir a responsabilidade pelo desenvolvimento e execução de políticas de Estado, tarefas do governo federal, usando o dinheiro dos seus acionistas privados. Porém, o tom de Pedro Parente ao comunicar a redução de 10% no preço do diesel por 15 dias, em nome de uma suposta estabilidade para negociação entre governo e grevistas, politizou uma decisão que era estritamente técnica.

O anúncio de nova interferência do governo atinge os planos da empresa de vender ativos no setor de refino

Mesmo contrariando a elevação da cotação do petróleo no mercado internacional, a redução do preço do óleo diesel no mercado interno seria um caminho natural para as refinarias brasileiras após mais de uma semana sem conseguir escoar sua produção, esgotando a capacidade de armazenamento de petróleo e derivados refinados. Não vendendo combustível no mercado interno, a estatal pode ser obrigada a reduzir ou até parar completamente a produção de suas refinarias, impactando também a produção dos poços de petróleo.

Sem o consumo das refinarias brasileiras, nossos poços de petróleo devem reduzir a produção ou exportá-la pelo preço que os compradores internacionais se dispuserem a pagar, sempre abaixo do preço de referência internacional, em razão da distância do Brasil para os grandes mercados de petróleo (EUA, Europa e Ásia), o que nos obriga, no mínimo, a descontar do preço de venda ao exterior o custo com transporte.

Exportando a produção de nossas refinarias com preços abaixo do mercado para alcançar a competitividade das grandes e modernas refinarias concorrentes, ocorre a redução de receitas no refino e nos campos de petróleo. A empresa deve calcular o tamanho do seu potencial prejuízo com a parada na produção de refinarias e poços de petróleo e propor, de forma pontual, ressalte-se, uma equivalente redução no preço dos derivados no mercado interno buscando acelerar o escoamento de produtos e manter suas operações regulares.

Ou seja, a restrição na comercialização dos combustíveis refinados no Brasil reduz o fluxo de caixa das refinarias, dificulta o investimento em modernização e ampliação do nosso parque de refino, desvaloriza os ativos existentes e consolida o país como exportador de commodity (óleo cru) e importador de produtos com maior valor agregado (os derivados do petróleo).

A solução definitiva está nas mãos do governo, mais precisamente no escopo do programa Combustível Brasil que tem por premissas a estabilidade regulatória, previsibilidade para investidores e preços livres, devendo atuar como agente regulador do mercado, através da Agência Nacional de Petróleo (ANP), estabelecendo regras sólidas que favoreçam investimentos privados, desonerando a Petrobras dos custos e responsabilidades por garantir o suprimento do país a qualquer preço, estimulando o crescimento desse importante segmento da economia e tão estratégico para nosso desenvolvimento. E também promover iniciativas voltadas ao desenvolvimento da nossa infraestrutura (dutos, ferrovias, hidrovias, rodovias e portos), protegendo os ativos existentes no país e estimulando investimentos em

projetos de refino e transporte, principalmente interligando mercados internos e garantindo o escoamento da produção de nossas refinarias, reduzindo custos de produção e impactando diretamente a competitividade da nossa economia.

O anúncio de nova interferência do governo federal sobre a Petrobras, ao contrário, atinge em cheio os planos da empresa de vender ativos no setor de refino, como já anunciado ao mercado. Afinal, é pouco provável encontrar quem se sujeitará a ser sócio do país em um empreendimento que poderá ser usado pelo acionista controlador para impor medidas que afetam sua própria sobrevivência.

Bruno Cesar de Paiva e Silva é advogado e especialista em Gestão de Negócios e membro do Conselho de Administração da Petrobras Distribuidora eleito pelos empregados...

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Opinião

Autor: Por Suzana Kahn e Carlos Nobre

Título: Que futuro queremos?

O mundo está em profunda e rápida transformação e as nações que almejam o progresso precisam se antecipar às mudanças. Em termos de mobilidade, inovações tecnológicas em forma de eletrificação estão mudando a maneira como nos locomovemos.

O Brasil deve decidir se quer ser protagonista ou coadjuvante neste processo inevitável. Nesse sentido a nossa velocidade de ação poderá colocar o Brasil entre os líderes mundiais, dada as suas enormes vantagens comparativas na geração de energia elétrica limpa, ou, por outro lado, nos manter em posição de importador de bens e serviços de alto valor agregado.

A eletrificação dos veículos - onde é esperado que representem um terço do mercado rodoviário mundial até 2035 -, terá inúmeros efeitos nas cidades, principalmente em relação aos recursos energéticos distribuídos. O custo da bateria deverá ter uma redução acelerada, o que já deve acontecer em curto prazo com a nova fábrica de bateria da Tesla de grandes proporções, que já entrou parcialmente em operação em 2017 e tem previsão de entrar em operação completa ao final de 2020. Os custos das baterias despencaram em mais de 50% em 5 anos e espera-se que caiam ainda mais, chegando a um décimo do que custavam em 2015.

O Brasil resiste em se preparar para dominar a tecnologia para o desenvolvimento da eletrificação da frota

A baixa autonomia dos veículos elétricos tem sido resolvida em alguns municípios por meio da implantação de infraestrutura de carregamento. Outra iniciativa que contribui para o crescimento desse mercado é o avanço das tecnologias de transferência de energia dos veículos para a rede elétrica (V2G) para outro veículo (V2V) e para a residência (V2H). O desenvolvimento dessas novas tecnologias de armazenamento de energia próximas ao consumidor é complementar ao da geração distribuída. Com isso, os "prosumidores" - consumidores que produzem energia elétrica - contribuirão no armazenamento de energia quando ela não estiver sendo necessária. Além disso, a geração de energia distribuída a partir de fontes renováveis fará com que o veículo elétrico seja mais atrativo como meio de redução de emissões de carbono no setor de transporte.

Dessa forma, estima-se que até 2020 o custo do veículo elétrico (VE) será equivalente ao de um carro de motor a combustão interna, e combinado a outros fatores como a implantação de infraestrutura de recarga necessária para os VEs e aceitação cultural dessa nova tecnologia, se espera uma profunda alteração da frota mundial de automóveis, veículos leves de carga, ônibus e até mesmo veículos pesados de carga.

Apesar de todas essas evidências, o Brasil resiste em se preparar para dominar a tecnologia necessária para o desenvolvimento da eletrificação da frota de veículos e dirigir o emprego da bioenergia para mercados mais promissores. Um desses mercados seria o do transporte aéreo. Não se antevê ainda a eletrificação na aviação, que dependerá de combustíveis líquidos por algumas décadas. Assim, o emprego do etanol e produção de bioquerosene deveriam ser incentivados. No entanto, para migrar para estes outros usos, algum esforço é necessário, em termos de pesquisa, desenvolvimento e inovação.

A habitual visão de curtíssimo prazo leva o país a incentivar a manutenção de uma tecnologia já esgotada de motores a combustão interna. Ao resistir às evidências seremos muito provavelmente um mercado para tecnologias e fábricas obsoletas dos países desenvolvidos. O argumento de que os veículos e a infraestrutura são mais caros não se sustenta no médio prazo. O Brasil também resistiu a investir em energia solar fotovoltaica usando os mesmos argumentos, o que nos deixou com uma participação pífia desta fonte de energia. Em 2004 as previsões de incremento anual de geração solar fotovoltaica eram de 6 GW no ano de 2030. Em 2016 este incremento chegou a 80 GW com os custos caindo vertiginosamente.

É bem provável que o mesmo ocorra com a eletrificação dos transportes e, a exemplo do que ocorreu com a energia solar, nós não estaremos alinhados com o avanço tecnológico.

O programa Renovabio, criado para subsidiar a expansão do uso do bioetanol como combustível de veículos flex para além de 2030 visando a redução de emissões de carbono, já nasce defasado com as tendências mundiais no setor de transportes. Entretanto, pode-se pensar em aliar o progresso tanto na produtividade da cana como nas tecnologias de segunda e terceira geração para a produção de biocombustíveis e a própria biomassa para primordialmente gerar bioeletricidade em usinas elétricas distribuídas.

Estas usinas se aliariam à hidreletricidade para aumentar a robustez do sistema elétrico interligado frente à intermitência com a entrada crescente das fontes renováveis eólica e solar. Assim como não observou o potencial de crescimento da energia solar fotovoltaica, o Brasil não está atento para a crescente importância mundial da bioeletricidade. A geração de energia elétrica a partir de biomassa no mundo, que era de 300 TWh em 2010, duplicará no final desta década e estima-se que em 2050, chegue a 3 mil TWh de acordo com dados de agências internacionais de energia.

Além disso, se as tecnologias de captura e armazenamento permanente do gás carbônico (CO₂) efluente destas usinas de bioeletricidade em poços profundos evoluírem e se mostrarem viáveis, o Brasil poderia se transformar num dos principais países a contribuir com remoções de CO₂ da atmosfera - complementar aos planos de reflorestamento e restauração de ecossistemas -, meta necessária do Acordo de Paris para mantermos o aquecimento global abaixo de 2 graus Celsius.

A greve dos caminhoneiros fez a poluição na cidade de São Paulo reduzir-se em mais de 50% e a qualidade do ar esteve satisfatória durante a maior parte do período da paralisação, mesmo sob condições meteorológicas desfavoráveis à dispersão de poluentes. A diminuição da queima de combustíveis fósseis nas cidades trará palpáveis benefícios à saúde dos brasileiros com a eletrificação da frota de veículos. Contribuirá igualmente para a saúde planetária. É hora de iniciar a transformação do Renovabio em Renovabioeletricidade.

Suzana Kahn é professora da Coppe-UFRJ.

Carlos A. Nobre é pesquisador do Instituto de Estudos Avançados da USP e Sênior Fellow do WRI Brasil

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Especial

Autor: Por Ana Conceição, Sergio Lamucci e Thais Carrança | De São Paulo

Título: Greve compromete 2º trimestre da indústria

A greve dos caminhoneiros pode ter provocado uma queda brutal na produção da indústria brasileira em maio. Analistas acreditam que os efeitos podem se estender a junho, o que seria um fechamento melancólico para o segundo trimestre - com implicações sobre toda a economia -, que começou com números positivos em abril.

Após a divulgação dos dados de fabricação de veículos, primeiro indicador da atividade econômica relativos a maio, estimativas preliminares de bancos e consultorias apontam diminuição de até 13% na produção total da indústria que o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) divulgará apenas no início de julho. A paralisação, que durou 11 dias, também afetou o varejo e as expectativas dos consumidores, segundo pesquisas da Serasa e da FecomercioSP.

Segundo a Anfavea, que reúne as montadoras, a produção total de veículos (leves, motocicletas, caminhões, etc) caiu 20,2% em maio, na comparação com abril e recuou 15,3% sobre o mesmo período do ano passado. A estimativa da entidade é que a greve ainda tenha efeito sobre os números de junho, uma vez que a operação de algumas unidades ainda não foi totalmente retomada.

Por causa do longo encadeamento da indústria de veículos, que envolve autopeças, produtos de borracha, eletrônicos, o que acontece com esse segmento se dissemina por vários outros.

Os números foram piores que o esperado e apontam que a produção industrial de maio pode cair 13,2% na comparação com abril, segundo estimativa da LCA Consultores. "Os efeitos adversos da paralisação superaram nossa expectativa", afirma o economista Rodrigo Nishida.

Na comparação com maio do ano passado, a queda estimada é de 9%. Nishida ressalta que a projeção "é bem preliminar" e pondera que a maior parte do prejuízo no setor automotivo pode ser compensada nos próximos meses.

No ajuste sazonal feito pela GO Associados, a produção total de veículos caiu 26% em maio, ante abril. Segundo o economista Luiz Castelli, o dado aponta um recuo de 4% na produção industrial de maio ante abril. Ele também pondera que o número é muito preliminar porque vários indicadores coincidentes da indústria ainda não são conhecidos.

O Itaú Unibanco revisou a estimativa para a queda da produção industrial de 5% para 6,4%, após os números da Anfavea, o que representaria uma baixa de 3,4% na comparação anual.

Já a MCM Consultores calcula que a produção industrial deve ter registrado uma queda de 8,8% em maio, em relação a abril e feito o ajuste sazonal, equivalente

a uma retração de 4,6% na comparação com maio de 2017. A produção de veículos caiu 25,6% em maio, na base mensal ajustada, após avanço de 7,5% no mês anterior. A média móvel trimestral recuou 5,2%, ante alta de 2,1% há um mês, calcula a MCM. A consultoria ainda observa que o recuo pode ser parcialmente revertido em junho, mas que a Copa do Mundo também pode contribuir para a redução das horas trabalhadas nas fábricas.

Para Fernando Montero, economista-chefe da Tullett Prebon, a economia que sairá do episódio da greve dos caminhoneiros deverá estocar mais insumos. "Por mais pessimista que estejam, [os empresários] vão querer trabalhar com estoques preventivos; o 'just in time' [sistema de produção sem estoques] atrapalhou", diz ele. "Normalizada a conjuntura, pode dar algum sustento adicional."

Nas suas contas, a produção de veículos em maio caiu 30% em relação a abril, feito o ajuste sazonal dos números da Anfavea. Esse resultado "dobrou" a queda de 15% que havia sido registrada pelos emplacamentos, nota ele. "É como se a paralisação dos caminhoneiros tivesse efetivamente subtraído um terço do mês às montadoras."

Montero ressalta ainda a queda das exportações, "juntando-se à piora do mercado argentino", destino de parcela considerável das vendas externas de veículos brasileiros. Em números, diz, as séries ajustadas sazonalmente mostraram que, em maio, houve 80 mil unidades produzidas a menos, redução de 35 mil emplacamentos, 14 mil unidades a menos exportadas e diminuição de 26 mil nas unidades estocadas.

Indicadores do comércio também mostram efeitos da greve. Segundo a Serasa Experian, o movimento nas lojas do país caiu 2,2% em maio ante abril, com ajuste sazonal. A abertura dos dados, destaca o Itaú, aponta o impacto da paralisação dos caminhoneiros na última semana do mês. Os setores mais afetados foram veículos e peças (-10,3% com ajuste) e combustíveis e lubrificantes (-6,5%). "Combinado a outros indicadores, nossa previsão preliminar é de queda de 1,6% no varejo restrito e de 3,4% no varejo ampliado em maio, ante abril", diz o banco.

A FecomercioSP mediu o humor do paulistano durante a greve e calculou o Índice de Confiança do Consumidor (ICC) em dois períodos distintos. De acordo com as entrevistas feitas com 1,1 mil pessoas na capital paulista em 11 de maio (antes da paralisação), o ICC atingiu 113,2 pontos; e em 25 de maio (quinto dia de paralisação), em uma nova coleta com mais 1,1 mil consumidores, o ICC marcou 95,5 pontos - uma queda, de 15,6% nesse intervalo de 15 dias. As expectativas também pioraram. Os consumidores mostraram, segundo a FecomercioSP, uma evidente desconfiança na capacidade do governo de

solucionar a crise, e também de como serão os próximos meses até o fim do mandato.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Empresas

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

Título: Petrobras vence leilão e mantém força na exploração do pré-sal

Valendo-se da lei que lhe dá preferência na aquisição de blocos ofertados sob o regime de partilha, a Petrobras foi a grande protagonista da 4ª Rodada do pré-sal, ontem, ao arrematar, como operadora e líder de consórcio, todas as áreas leiloadas. A estatal desembolsará cerca de R\$ 1 bilhão pelos ativos. Ao todo, a licitação negociou três dos quatro blocos ofertados e gerou uma arrecadação de R\$ 3,15 bilhões à União, em bônus de assinatura.

Por duas vezes, a Petrobras apresentou oferta original abaixo da concorrência e optou por acompanhar as melhores propostas e, assim, assumir a operação dos consórcios vencedores. Foi a primeira vez que isso aconteceu desde a regulamentação, em 2017, da lei que acabou com a exclusividade da operação da estatal no pré-sal - mas criou um mecanismo que permite à empresa optar por integrar o consórcio vencedor.

Foi assim que aconteceu no bloco de Uirapuru, que recebeu propostas de quatro consórcios diferentes. A Petrobras entrou originalmente numa sociedade com BP e Total, ofereceu um excedente em óleo (percentual da produção que vai para a União) de 72,45%, mas perdeu. A Petrobras optou, então, por acompanhar a oferta vencedora (75,49%) e assumiu a liderança do consórcio, ao lado da Petrol, Equinor (ex-Statoil) e ExxonMobil.

Resultado do certame mostra que não existe espaço para petroleiras fora das chamadas "majors" nessa área

A história se repetiu no leilão de Três Marias, onde o consórcio Petrobras/BP/Total apresentou um excedente de 18%. A estatal brasileira decidiu acompanhar a proposta vencedora (49,95%) e assumiu a operação do consórcio, que conta com a Chevron e Shell.

O presidente da Petrobras Ivan Monteiro, disse que os resultados da companhia no leilão são positivos e estão em linha com a premissa da empresa de ampliar seu portfólio exploratório, dentro do orçamento previsto para o ano.

"A avaliação é muito positiva. Somos operadores das três áreas. Temos um longo histórico de relacionamento com as empresas com as quais vamos participar nos consórcios. Estamos extremamente satisfeitos", afirmou.

Ao todo, desde 2017, a Petrobras adquiriu 20 novos ativos nos leilões de blocos exploratórios, por R\$ 6,1 bilhões. O foco está no pré-sal, área de negócios que a estatal elegeu como "core business". Uirapuru, Dois Irmãos e Três Marias somam cerca de 12 bilhões de barris 'in situ', segundo a Agência Nacional de Petróleo (ANP). Os recursos representam estimativa preliminar do volume de óleo originalmente contido nos reservatórios, mas ainda não comprovado e não necessariamente recuperável.

A única área que não recebeu ofertas foi a de Itaimbezinho. O diretor-geral da ANP, Décio Oddone, explicou que o ativo não fazia parte do leilão, inicialmente, mas que o governo decidiu incluir o bloco na rodada a pedido de uma das empresas inscritas, mas que acabou não confirmando o interesse pelo ativo. Para Oddone, a falta de ofertas pela área de Itaimbezinho é "uma pena, mas não frustra" o resultado da 4ª Rodada do pré-sal.

"Em qualquer aspecto, [o leilão] foi um sucesso", afirmou Oddone, citando o ágio médio de 202,3% em excedente em óleo e a presença das principais petroleiras do mundo na licitação.

Nas três áreas arrematadas, a Petrobras será sócia de seis empresas diferentes: Chevron, Shell, Petrogal, Exxon, Equinor e BP. O leilão confirmou expectativas e contou com a presença apenas das grandesadoras. Onze das 16 empresas inscritas na rodada fizeram propostas, e só sete ganharam.

O presidente da Equinor no Brasil, Anders Opedal, disse que a empresa saiu do leilão muito bem posicionada. A norueguesa adquiriu Dois Irmãos (Bacia de Campos), próxima da concessão BM-C-33, que concentra quatro descobertas de gás (dentre elas Pão de Açúcar e Gávea), da ordem de 1 trilhão de pés cúbicos. Já Uirapuru (Bacia de Santos) fica próximo de Carcará, também operada pela norueguesa. "Temos duas áreas agora e estamos muito bem posicionados nas bacias de Campos e Santos", disse.

Já a Exxon classificou Uirapuru como um ativo de "altíssimo valor" e que o Brasil continua sendo um investimento chave para a empresa. Petroleira mais atuante nos leilões do país desde o ano passado, a Exxon elevou sua carteira exploratória de duas para 25 concessões em menos de um ano.

Destaque também para a Chevron, que pela primeira vez adquiriu uma área num leilão de partilha. A companhia produz nos campos de Frade e Papa-Terra, no pós-sal da Bacia de Campos. Na 15ª Rodada, de março, a empresa já havia

comprado quatro blocos com potencial para o pré-sal, mas que estão fora do polígono e foram contratadas sob concessão.

O presidente da Shell no Brasil, André Araujo, avalia que o resultado vai consolidar a posição do país como um dos principais destinos dos investimentos da petroleira em águas profundas. A meta da empresa é de chegar a 2020 produzindo mais de 900 mil barris diários extraídos no Brasil, Golfo do México, Nigéria e Malásia. Ele afirmou, ainda, que a empresa avalia "com carinho" participar da 5ª Rodada do pré-sal, em novembro.

Um executivo que ficou de fora do leilão disse que o resultado mostra como não existe espaço para as não "majors" no pré-sal. A fonte destaca que a participação governamental (excedente em óleo, royalties e impostos) no regime de partilha ultrapassa os 90% da renda dos projetos. "Ainda não consegui fechar essa conta [como uma empresa média]", afirma o executivo.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Empresas

Autor:

Título: Destaque

Rio Tinto avança na China

A australiana Rio Tinto informou ontem a assinatura de um acordo com a mineradora chinesa Minmetals para formar uma joint venture que explorará depósitos minerais na China. As empresas terão participação igual na nova companhia, que terá um capital de 200 milhões de yuans (US\$ 31,3 milhões). "A formação da joint venture de exploração é um marco importante em nossa crescente parceria com a China e a Minmetals, que é cada vez mais um ator importante na indústria global de mineração", afirmou, em nota, o diretor-presidente da Rio Tinto, Jean-Sébastien Jaques. A Minmetals é uma das principais mineradoras da China. Ela é resultado da combinação da mineradora e comercializadora de commodities China Minmetals com a estatal MCC Group, fabricante de produtos metalúrgicos voltados principalmente para o setor de construção. Além da China, ela possui minas de cobre, zinco e níquel na Austrália, América do Sul, Ásia e África. No ano passado, ela registrou receita de 500 bilhões de yuans (US\$ 78,2 bilhões).

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Empresas

Autor: Por Rodrigo Polito e André Ramalho | Do Rio

Título: Petrobras mantém política de preços enquanto espera ANP

Em sua primeira aparição pública como presidente da Petrobras, Ivan Monteiro afirmou ontem que a companhia vai aguardar os resultados da consulta pública aberta pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) sobre a periodicidade dos reajustes dos preços dos combustíveis no país antes de tomar uma decisão sobre a atuação comercial da empresa. Enquanto isso, afirmou o executivo, a petroleira continuará praticando o reajuste diário do preço da gasolina.

"A Petrobras vai aguardar o final desse processo. Estamos no início desse processo de consulta pública, que me parece que tem dois pilares muito claros: liberdade e competição. Vamos aguardar com calma. Vamos contribuir para essa consulta pública e tomar a decisão sobre a atuação comercial da Petrobras após o resultado", disse Monteiro, após participar da 4ª Rodada de áreas do pré-sal, no Rio.

"A Petrobras hoje pratica reajuste diário [dos preços da gasolina] dentro da atuação comercial que temos hoje. É importante aguardar o resultado da consulta pública", completou ele.

O executivo acrescentou, ainda, que a prática de reajustes diários depende de uma atuação comercial da empresa.

"Atuamos de acordo com a liberdade do mercado." Ele destacou anúncio feito ontem pela petroleira sobre a liquidação de uma operação de recompra de bonds no mercado financeiro. "Está lá o novo perfil de endividamento, do vencimento da dívida da Petrobras. É isso que fazemos o tempo inteiro. Essas coisas não são isoladas", completou.

Ontem, após o leilão do pré-sal, o diretor-geral da ANP, Décio Oddone, voltou a afirmar que a iniciativa da autarquia não significa intervenção na forma de atuar da Petrobras. Segundo ele, a abertura da consulta pública foi uma alternativa proposta pela própria agência, diante do agravamento da crise dos combustíveis no país.

"Aconteceu o que aconteceu no Brasil. Existe uma agência reguladora de petróleo. E ela não tem nada a ver com isso?", questionou Oddone. "Não é interferência na política da Petrobras. É uma intervenção em um mercado imperfeito [...] O que espero é ter rapidamente um sistema de livre mercado aberto competitivo, em que ninguém tenha que ficar explicitando sua prática de preços de mercado", completou, reiterando que a política de preços da Petrobras é legítima e não será alterada por fora.

Diretor-geral da ANP, Décio Oddone disse que a decisão da agência não foi influenciada pelo governo

O diretor destacou ainda que a decisão da ANP não foi influenciada pelo governo. "Não houve em nenhum momento pedido, insinuação, solicitação, instrução ou ordem para que a ANP fizesse qualquer coisa", completou o executivo.

E defendeu a decisão da agência de regular o ritmo dos reajustes dos combustíveis após a greve dos caminhoneiros "Existe uma agência reguladora de petróleo. Ela regula o fornecimento de combustível no Brasil. Isso vale para a Petrobras e para todos os agentes. Vamos editar uma resolução. Não é interferência."

O presidente da Shell Brasil, André Araujo, disse que a recente crise dos combustíveis não afetou o interesse dos investidores com relação ao leilão realizado ontem. Três das grandes empresas que participaram do leilão se afastaram do negócio de distribuição na década passada. A Esso (subsidiária da ExxonMobil) e a Chevron (que controlava a Texaco) venderam suas distribuidoras de combustíveis no Brasil em 2008 e 2009. A rede da Esso passou primeiro para as mãos da Cosan e a Texaco foi comprada pela Ultrapar. Posteriormente a Shell uniu o negócio de distribuição com a Cosan, formando a Raízen.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Empresas

Autor: Por Rodrigo Rocha | De São Paulo

Título: Eólicas veem novas oportunidades no mercado livre

Ainda muito atrelada aos contratos no mercado regulado, as geradoras eólicas enxergam na estruturação de novos modelos de financiamento a oportunidade para avançar no mercado livre de energia. O principal fator para o relativo otimismo vem do BNDES, que quer ser um indutor de novos projetos no setor.

"Há 18 anos eu acompanho o mercado e nunca vi uma oportunidade tão boa dos dois lados, tanto da demanda como da oferta", afirma Elbia Gannoum, presidente da Associação Brasileira de Energia Eólica (Abeeólica). "A gente tinha dificuldade com os financiamentos, que requerem contratos mais longos, e os contratos do mercado livre tem uma média de dois a seis anos."

A executiva explica que a demanda por energia eólica avançou por conta da queda nos preços de geração da matriz. Já a oferta fica mais plausível com o banco de fomento disposto a aceitar contratos de curto prazo, mesmo para financiamento com amortização mais longa.

Para tornar os financiamentos viáveis, mesmo sem longos contratos, o BNDES utilizou para os cálculos de geração de caixa um Preço de Liquidação das Diferenças (PLD) de suporte de R\$ 90 o megawatt-hora (MWh). O valor é considerável mais próximo ao praticado pelo setor no mercado regulado, tornando a estruturação dos projetos para o mercado livre mais próxima do cenário atual. O PLD mínimo considerado pelo banco é de R\$ 40 MWh.

O PLD adotado pelo BNDES também é considerado factível para o cálculo do Índice de Cobertura do Serviço da Dívida (ICSD), indicador de alavancagem adotado pelo banco, de 1,2 vez, levando em conta um sistema de amortização constante.

Além da mudança na métrica, o banco também estuda abrir oportunidade para as "garantias rolantes", ou seja, os contratos de curto prazo podem ser substituídos por novos contratos quando os anteriores estiverem perto de seu encerramento.

"O BNDES tem histórico no mercado livre para o setor eólico, porém com contratação de 10 a 12 anos. Nossa intenção agora é ampliar a heterogeneidade de maturidade de contratos. Vamos nos aproximar do que é a maior dinâmica de contratação no mercado livre", explicou Alexandre Siciliano, gerente de estudos da área de energia do BNDES, durante evento promovido pela Abeeólica.

A janela surge em um momento oportuno para o desenvolvimento no mercado livre, uma vez que as contratações reguladas estão em baixa. Depois de dois anos sem leilões, os certames mais recentes tiveram contratação pequena.

A Abeeólica calcula que a capacidade voltada para o mercado livre deve dobrar até 2023, para 2 gigawatts (GW). Para a geração eólica como um todo, o crescimento deve ser dos atuais 13 GW para 18 GW.

A iniciativa do BNDES também deve se estender para outros bancos de desenvolvimento, como o Banco do Nordeste, que inicia estudos para apresentar um modelo de financiamento que também inclua a negociação no mercado livre. "Temos sido bastante procurados para o mercado livre, tanto para projetos puros como mistos", disse Humberto Leite, gerente de promoção do banco regional.

As empresas, no entanto, veem a melhoria ainda em estado inicial, exatamente por conta da dificuldade de acesso a financiamento.

"O estágio ainda é de caminhada do ponto de vista do mercado livre. Os gargalos ainda estão muito em cima da financiabilidade", afirmou Luciano Freire, diretor de engenharia da Queiroz Galvão. A companhia possui 200 MW

contratados diretamente para o mercado livre em um contrato de longo prazo, algo pouco comum para o segmento.

A expectativa é de que os primeiros projetos sob financiamento nos novos moldes saiam ainda neste ano. "Possivelmente tenhamos alguns contratos do BNDES em dezembro para apresentar", projeta Elbia.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Empresas

Autor: Por Fernanda Pires | De São Paulo

Título: Cresce carga na MRS após greve dos caminhoneiros

Em um país muito dependente das rodovias - mais de 60% da matriz de transporte é feito sobre pneus -, a transportadora ferroviária MRS começa a obter ganhos em razão da greve dos caminhoneiros. Apesar de as ferrovias dependerem do caminhão para acessar os terminais intermodais, já houve migração de cargas para os trilhos em determinados negócios.

No transporte de contêineres, carga que tem mais flexibilidade para migrar instantaneamente do caminhão para o trem por ser uma unidade isolada, a MRS está com uma taxa de ocupação média dos trens de 100%. Antes da greve, esse indicador variava entre 45% e 60%. A empresa tem condições de ampliar a capacidade e absorver a demanda adicional.

Isso ocorre em todas as nove rotas da empresa que fazem esse tipo de transporte: Santos-Jundiaí, Santos-Campinas, entre as margens do porto de Santos, Santos-Suzano, Santos-Vale do Paraíba, Santos-São Paulo, Rio-Belo Horizonte, Rio-São Paulo, e Rio-Vale do Paraíba Fluminense. Cada rota opera com uma média de dois trens por dia.

"A carga geral vem mais rapidamente. Houve pelo menos mais cinco clientes de grande porte, sendo que dois já estavam em negociação antes da greve", diz o gerente-geral de negócios de carga geral da MRS Guilherme Alvisi.

Desde a greve, a concessionária controlada por Vale, CSN, Usiminas e Gerdau contabilizou aumento de três vezes no número de visitas em seu endereço eletrônico.

Com clientes novos, a empresa Contrail, que opera um terminal ferroviário intermodal em Jundiaí para a MRS, deve dobrar para 1.344 Teus (contêineres de 20 pés) a operação semanal de transporte entre Jundiaí e Santos até o fim da próxima semana.

"Antes da greve a gente fazia quatro trens por semana. Na semana em que estourou a greve a MRS conseguiu disponibilizar seis trens e na próxima semana serão oito. Durante a greve tivemos um aumento de 50% no movimento", afirma o presidente da Contrail, Rodrigo Paixão.

"Não queremos surfar na onda da greve, somos parceiros do caminhão. O que houve foi uma descoberta da ferrovia num país extremamente voltado para o rodoviário", explica Alvisi. Segundo ele, houve dois movimentos. Um reativo, em que a falta continuada do caminhão desencadeou uma procura adicional pela ferrovia, e outro pró-ativo, de buscar a ferrovia como alternativa perene.

No primeiro exemplo, há casos de clientes que, pela natureza da urgência do negócio, são típicos do transporte rodoviário mas não tiveram outra alternativa a não ser recorrer ao trem. Por exemplo, uma empresa que faz a gestão de cemitérios e precisou transportar defuntos. Outro caso foi uma empresa de lixo hospitalar, que precisa de trânsito rápido mas recorreu aos trilhos.

O **Valor** procurou a VLI e a Rumo, duas outras transportadoras ferroviárias. Por e-mail, a VLI informou que está "em contato com seus clientes avaliando alternativas de maior utilização do seu sistema de logística integrada". Já a Rumo disse, também por e-mail, que não tinha dados para informar sobre o assunto.

MME / ASCOM .