

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: Mandos e desmandos	15
--	----

Sumário

VEÍCULO: O Globo	2
Título: Procura-se candidato	2
Título: Um PIB que cai	3
Título: O professor caminhoneiro	4
Título: Estranhezas e bizarrices	5
Título: Artilharia eficiente	7
Título: Governo estuda preços diferentes de frete para safra e entressafra	9
Título: STF multa mais 46 empresas	11
Título: Pezão alivia empresas na cobrança do ICMS	11
Título: Energia e gasolina fazem inflação acelerar	12
Título: G-6 + Trump	14
VEÍCULO: Folha de S. Paulo	15
Título: Mandos e desmandos	15
Título: Soluções para o transporte de cargas	16
Título: Importador vê ameaças com decreto do diesel	18
Título: Sob impacto dos caminhoneiros, IPCA dobra em maio	19
Título: Governo admite fim da tabela de frete e torce por saída judicial para impasse	20
Título: STF cobra R\$ 507 mi em multas de mais 46 transportadoras	22

Título: Empregados da Eletrobrás anunciam greve de 72 horas	22
VEÍCULO: O Estado de S. Paulo.....	23
Título: Enel promete investir pesado na Eletropaulo	23
Título: Em busca de proteção, analistas tiram Petrobrás das carteiras.....	24
Título: Fazendo água	25
Título: Tamo junto	27
Título: Greve, dólar, eleição e preços	27
Título: Temer pede 'mais otimismo' aos brasileiros	29
Título: Empregados da Eletrobrás marcam greve de 72 horas.....	29
Título: Frete mínimo cria impasse para o governo	30
Título: Já com reflexos da greve dos caminhoneiros, IPCA vai a 0,4%.....	32
Título: Maia vê 'folga' no teto de gastos para subsidiar o gás.....	33
Título: Aneel dá aval para Queiroz vender ativo.....	35
VEÍCULO: Correio Braziliense.....	35
Título: Frete, o problema da vez	35
Título: Nova operação contra empresários no Sul.....	37

VEÍCULO: O Globo

Seção: Colunas

Autor: Ancelmo Gois

Título: Procura-se candidato

Sem entusiasmo pelo apático Alckmin e, muito menos, pelos encraveiros Jair Bolsonaro e Ciro Gomes, o "centrão", depois de investir no outsider Josué Alencar, flerta, de novo, com Nelson Jobim. Ministro de FH, Lula e Dilma, ele tem boa relação com o mercado — atualmente é sócio do BTG.

Vou pensar melhor!

Sabe esse bloco de Itaimbezinho, no pré-sal da Bacia de Campos, que não recebeu oferta na 4ª Rodada de Partilha da ANP? O tal bloco só entrou no leilão a pedido de uma das grandes petrolíferas que operam no pré-sal. Na Hora H, ela desistiu.

VEÍCULO: O Globo**Seção: Colunas****Autor: Miriam Leitão****Título: Um PIB que cai**

O Banco Central conseguiu derrubar a escalada do dólar, mas o estrago provocado pelas incertezas e pela volatilidade das últimas semanas já está feito. Ontem mesmo, os dois maiores bancos privados do país, Bradesco e Itaú, revisaram os seus cenários e agora estimam menos crescimento, mais juros e mais inflação para este ano e o próximo. O governo Temer, ao se aproximar do final, reabriu a torneira dos gastos e dos subsídios e isso está ajudando a minar a recuperação.

A intervenção do Banco Central no mercado de câmbio foi precisa, pelo uso dos swaps cambiais. O que não fazia sentido era a ideia de elevação dos juros, como chegou a circular no mercado na quinta-feira. Seria o tiro de misericórdia nas projeções de crescimento que já estão em queda. A economista Monica de Bolle, diretora do programa de Estudos Latino-Americanos e de Mercados Emergentes da SAIS/ Johns Hopkins, em Washington, nos EUA, explica que os países que subiram a taxa nas últimas semanas, como Argentina, Índia e Turquia, têm problemas diferentes dos nossos.

Aqui, a crise é fiscal, de desequilíbrio nas contas públicas. Lá, há dependência de dólares. — O Brasil tem risco político, um governo frágil e que cede a pressões por mais gastos. Nos outros países, o problema é cambial. Argentina e Turquia têm déficit em conta-corrente que passa de 5% do PIB. Aqui, está em 0,4%. As empresas indianas têm dívidas elevadas em dólar. Subir juros só iria afetar o crescimento brasileiro, diminuir a arrecadação do governo e agravar o problema das contas públicas — explicou.

O Bradesco revisou o seu número para o PIB deste ano, de 2,5% para 1,5%, enquanto o Itaú cortou de 2% para 1,7%. O banco já chegou a prever 4%, no auge do otimismo com a nova equipe econômica do governo. O gráfico mostra a mediana das projeções do mercado financeiro para o PIB. O número já vinha caindo, semana a semana. Agora, 2% de alta já está sendo visto como um percentual difícil de ser atingido.

Caminhões do BNDES O presidente do BNDES, Dyogo Oliveira, encomendou à área técnica do banco um estudo sobre o PSI e o frete dos caminhões. O programa de subsídios que vigorou nos governos Lula e Dilma vem sendo apontado por alguns economistas como uma das causas para a greve dos caminhoneiros. O BNDES se defende e diz que não houve crescimento explosivo da frota e que a recessão teve um efeito muito pior.

O banco pode ter razão, mas isso não muda o enorme custo fiscal do incentivo, que ajudou a desequilibrar as contas públicas. Voto de confiança A linha de crédito de US\$ 50 bilhões que o FMI concedeu à Argentina chamou a atenção da economista Monica de Bolle, que trabalhou no Fundo. Ela explica que o valor ficou bem acima das cotas pré-estabelecidas para países em risco. Ou seja, são um sinal de apoio ao governo Macri, que vinha sendo criticado pelo gradualismo do ajuste fiscal no país. "O montante mostra que a Argentina está muito bem posicionada com a comunidade internacional, sobretudo com os EUA, que já tinham criticado o FMI por conceder valores acima do limite estabelecido".

Não engrenou os consultores Sérgio Nóia e Rogério Soares, da consultoria Enéas Pestana, especializada em varejo, enxergam um cenário de desânimo entre os consumidores brasileiros. O desemprego não caiu como esperado, as taxas de juros continuam altas e há a incerteza eleitoral. "Acho que não dá nem para dizer que este ano foi de recuperação, porque a base de comparação é muito baixa. O que está acontecendo é uma estagnação. Ainda não vemos mudança significativa de tendência no varejo", avaliam

VEÍCULO: O Globo

Seção: Artigo

Autor: Cristovam Buarque

Título: O professor caminhoneiro

Há décadas o Brasil desvia recursos da educação, do saneamento, da saúde, da moradia e de outros setores sociais para fazer as estradas, pontes, viadutos, avenidas que a indústria automobilística exige; além dos sacrifícios fiscais e das taxas de juros subsidiados, sem os quais o Brasil não se transformaria no 8º maior produtor de automóveis do mundo. Esses sacrifícios foram feitos sem reclamação, porque a inflação permitia a ilusão de recursos públicos para todas as prioridades: as sociais e as automobilísticas.

O resultado é sermos grandes produtores de carros e um dos últimos países em educação, saúde, distribuição de renda, com uma cultura que prioriza mais o tanque de gasolina dos automóveis do que a qualidade de alimentação dos filhos; mais a pavimentação das vias do que a qualidade das escolas; vota mais na política que promete carros do que na que defende educação. Graças aos caminhoneiros, estamos descobrindo que, para reduzir o preço do diesel, será necessário tirar dinheiro de outros gastos.

Os caminhoneiros estão mostrando que um real gasto em uma despesa não pode ser gasto simultaneamente em outra. Antes isso era possível graças ao estelionato da inflação. Descobrimos a aritmética; falta descobrir a política para escolher de onde retirar os recursos necessários, sem comprometer a educação

e outros gastos sociais. Do total de R\$ 9,5 bilhões destinados ao subsídio para o diesel, o governo propõe retirar R\$ 55 milhões da educação.

Os defensores da educação devem descobrir que não basta mais reivindicar, é preciso lutar para retirar recursos de outros setores: das mordomias e de outros desperdícios históricos pagos pelo Estado brasileiro, beneficiando a elite. A greve nos ensinou que o Brasil esgotou o modelo econômico e social pelo qual o progresso está no aumento do PIB, mesmo ao custo da depredação ecológica; concentração de renda; violência; atraso educacional, científico e tecnológico; cidades degradadas. Mostrou também que foi um erro a opção pelo transporte rodoviário entre cidades, no lugar do ferroviário, hidroviário ou por cabotagem; como foi erro priorizar o transporte urbano por carros privados, no lugar do transporte coletivo, de preferência movido por combustíveis renováveis.

Recebemos a lição de que é estúpido o sistema de distribuição que obriga um litro de leite ou uma dúzia de ovos a viajar centenas de quilômetros entre produtor e consumidor, contrariando o eficiente modelo do "slow food", criado pelo italiano Carlo Petrini e defendido no Brasil pelo agrônomo João Luiz Homem de Carvalho, que propõe a produção de alimentos próximo ao consumidor.

A paralisação foi suficiente para o governo decidir subsidiar o óleo diesel, sacrificando gastos em outros setores. Pena que os militantes continuem prisioneiros da época da reivindicação em vez de lutar para que o subsídio seja financiado sem sacrifício de gastos na educação e sem cair na ilusão inflacionária. Para tanto, bastaria lutar por reduzir apenas 0,6% dos gastos previstos para o Senado e a Câmara de Deputados.

Cristovam Buarque é senador pelo PPS-DF e professor emérito da Universidade de Brasília (UnB)

VEÍCULO: O Globo

Seção: Opinião

Autor: Ana Maria Machado

Título: Estranhezas e bizarrices

"Sétimo dia da greve dos caminhoneiros. O país continua com paralisações em todas as rodovias. Não há mais tiroteios, assaltos, explosão de caixa eletrônico, roubo de cargas, bala perdida. O Brasil que eu quero para o futuro é um Brasil sem gasolina". O comentário postado nas redes sociais pretendia ser uma piada. Meio sem graça, talvez. Mas chamou a atenção, com clareza, para uma das inúmeras esquisitices desse movimento que virou um tormento ao paralisar o país e deixar a população refém de um bando de irresponsáveis.

Pois é, a sensação geral foi de que a violência urbana diminuiu enquanto durou o protesto dos caminhoneiros. Ou os bandidos dependem diretamente de combustíveis para agir, ou a cobertura do crime ficou em segundo plano porque surgiu um assunto mais interessante como pauta midiática. Aliás, a mídia não estava mesmo sendo capaz de ver qualquer violência — a não ser na distorção apresentada pelos números trazidos pelo governo.

Centenas de repórteres, talvez milhares pelo Brasil afora, estavam num mutirão cobrindo os protestos pelas estradas e só no nono dia foi possível começar a perceber que havia caminhoneiros impedidos à força de trabalhar, embora quisessem, ou sofrendo ameaças de todo tipo. O que houve? Os jornalistas só ouviram porta-vozes parciais? Decidiram amplificar a voz oficial do movimento sem observar por conta própria o que ocorria? Acreditaram piamente que havia unanimidade sem intimidações truculentas? E que não havia brutamontes em cena? Essa foi só mais uma esquisitice entre tantas estranhezas e bizarrices — a começar pela facilidade em chamar de greve um estranho protesto com fundamentos justos misturados de cambulhada a reivindicações estapafúrdias (tipo intervenção militar), em algo que nem era um movimento de assalariados contra patrões por melhores condições de trabalho, nem tinha interlocutores claros para negociar. Bizarro.

E bizarramente veio a escalada, em total irresponsabilidade, causando prejuízos incalculáveis, sem qualquer limite — já que entre nós não se compreende que o sagrado e democrático direito à greve (fundamental e exigindo respeito) possa existir sem se apoiar na criminoso atuação de piquetes que instauram a lei do mais forte e a imposição da truculência, a substituir e dispensar qualquer argumentação ou tentativa de convencimento racional.

Mas talvez o mais estranho seja constatar como tudo começou de repente e se alastrou como fogo em capinzal seco, sem que os órgãos de segurança tivessem detectado. Tanto assim, que de início o presidente estava participando de solenidade para promover automóvel e dizendo que aquilo era o fato mais importante do dia. A Abin não percebeu o que estava se armando e seu risco? Ou percebeu e não informou? Ou informou e ninguém deu a mínima? Difícil saber o que é mais esquisito e bizarro. Qualquer hipótese é altamente preocupante.

Em seguida, há outro degrau de estranhamento. Não havia nenhum plano para enfrentar uma situação desse tipo? Para o aeroporto de Brasília ter combustível foi preciso um imenso comboio de caminhões-tanques vir escoltado de Minas, devagarzinho, em dias pela estrada. A Latam encontrou uma alternativa mais rápida e usou um avião carregado de querosene para reforçar seu estoque na capital. Em horas. E o que dizer da bizarra apoteose de Papai Noel? Uma pesquisa constatou que 87% da população apoiava a "greve", recusava a

possibilidade de preços alinhados com custos e concordava com o subsídio mas não sabia que fazia isso nem se dispunha a pagar. Passou na cabeça de alguém perguntar sobre a origem dos recursos que cobrissem a despesa, já que não se consegue que o Bom Velhinho dê conta da situação? Ao menos para, didaticamente, recordar que não há almoço grátis e seria conveniente pensar a respeito. Ainda mais em ano de eleição.

De onde deve vir a grana? Vamos suspender pensões de filhas de militares? Atrasar pagamento de aposentadorias ou desvinculá-las do salário mínimo? Deixar de garantir universidade gratuita? Cortar o Fies? Reduzir drasticamente o número de cargos comissionados? Igualar a previdência dos servidores à dos outros? Pedir emprestado? Aumentar impostos? Imprimir cédulas sem lastro? O jeito é mesmo apelar para Papai Noel — como outra postagem bizarra na internet: "O Brasil que eu quero para o futuro é um país que terá feito as reformas estruturais necessárias.

Com isso terá um desenvolvimento à altura de seu potencial e um Congresso decente. Assim, pode até ser parlamentarista e ter alguém com a competência de um Pedro Parente como primeiro-ministro." A vantagem é que, se não der certo, é fácil substituir — sem precisar ficar meses para votar um impeachment ou repetindo "Fora Fulano". Bizarro, né? Sabe quando pode acontecer? No dia de São Nunca. Escalar o paredão desde o fundo do abismo para sair dele leva uma eternidade. Tarefa para gerações. Mesmo se 87% forem a favor — claro, desde que não custe nada, não dê trabalho e Papai Noel dê uma mãozinha.

Ana Maria Machado é escritora

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor: Ana Paula Ribeiro, João Sorima Neto e Bárbara Nascimento

Título: Artilharia eficiente

Declarações de Ilan e ação do BC fazem dólar cair 5,5%, a R\$ 3,709, maior queda desde 2008

-SÃO PAULO E BRASÍLIA- A disposição do Banco Central (BC) em usar toda a sua artilharia para conter a volatilidade no mercado de câmbio surtiu efeito e fez o dólar comercial ter a maior queda em quase dez anos. A moeda americana encerrou cotada a R\$ 3,709, com queda de 5,50% — a maior para um dia desde 13 de outubro de 2008.

O presidente do BC, Ilan Goldfajn, que na quinta-feira, quando o dólar fechou a R\$ 3,925, havia convocado uma entrevista coletiva para anunciar as ações

relativas ao câmbio, voltou a afirmar ontem que a autarquia está preparada para garantir recursos ao mercado, bem como minimizar o efeito da recente alta do dólar sobre a inflação. — Temos nossos amortecedores. Agora, o que queremos é dar tranquilidade, liquidez e hedge (proteção) para o mercado. Basta ter demanda e necessidade. Vamos ajudar o mercado enquanto for necessário — disse Goldfajn em evento do Instituto Brasileiro dos Executivos de Finanças (Ibef), em São Paulo, no início da tarde.

Na quinta-feira, ele havia anunciado que, até o fim da semana que vem, o BC colocará no mercado US\$ 24,5 bilhões em contratos de swap cambial, operação que equivale a uma venda da moeda no mercado futuro. Isso inclui os US\$ 750 milhões que o BC oferece diariamente desde o fim de maio, mais US\$ 20 bilhões. O volume pode ser elevado caso haja necessidade, ressaltou Ilan, que não descarta o uso de reservas, atualmente em US\$ 380 bilhões.

Essa estratégia começou ontem mesmo. No total, o BC injetou US\$ 3,75 bilhões no mercado. Além da oferta diária de US\$ 750 milhões, fez um leilão extraordinário de US\$ 3 bilhões. Não é a primeira vez que o BC eleva o estoque de swaps cambiais para conter a volatilidade. Na gestão anterior, de Alexandre Tombini, esse estoque chegou a US\$ 115 bilhões.

Quando Ilan assumiu, recuou para cerca de US\$ 20 bilhões. Com as operações das últimas semanas, o montante subiu para os atuais US\$ 60 bilhões. Apesar da disposição de conter a volatilidade no câmbio, que ele atribui principalmente ao cenário externo, Ilan explicou que a atuação do BC não inclui a política monetária, ou seja, uma elevação da Taxa Selic, hoje em 6,5% ao ano. Ele reforçou que a decisão sobre os juros leva em conta as expectativas de inflação, atualmente abaixo da meta do governo, de 4,5% para 2018. — As expectativas de inflação estão ancoradas na meta, o que faz com que o repasse da alta do dólar para os preços seja baixo — observou Ilan.

BOLSA TEM QUARTO DIA DE QUEDA

À plateia de executivos, o presidente o BC deixou claro que as decisões sobre a Selic são tomadas nas reuniões do Comitê de Política Monetária (Copom). Na véspera, operadores especularam que a autoridade monetária poderia convocar reunião extraordinária para elevar juros a fim de conter a alta do dólar e minimizar um possível impacto sobre a inflação, mas, na própria quinta-feira, o BC negou a hipótese. — Isso é o que fazemos a cada 45 dias.

Vemos o impacto desses choques na economia — disse Ilan, referindo-se ao intervalo das reuniões do Copom. O ministro da Fazenda, Eduardo Guardia, endossou o discurso de Ilan e destacou a pronta reação do mercado às medidas do BC. Em entrevista à Rádio Bandeirantes, Guardia reforçou que o governo não

pretende aumentar a taxa de juros. — Estamos vendo o mercado reagir às medidas que anunciamos — afirmou. — A política de juros está relacionada ao controle da inflação, e a inflação no Brasil está sob controle. Hoje tivemos a divulgação do IPCA de maio, e a inflação acumulada em 12 meses é baixa.

O recuo do dólar mostra que o discurso e a ação do BC surtiram efeito. Mas analistas ainda veem tendência de alta para o dólar, devido à indefinição eleitoral e à expectativa de que os EUA elevem sua taxa básica de juros na semana que vem, o que reduzirá a atratividade dos papéis de economias emergentes, como o Brasil. — O que ocorreu ao longo da semana foi um ataque especulativo. A situação da economia não teve uma piora tão grande assim em dez dias.

O BC decidiu elevar o tom e garantiu que ofertará esse volume de recursos. Isso não quer dizer que reverteu a tendência de alta da moeda, mas tirou um pouco da loucura dos últimos pregões — avaliou Cleber Alessie, operador da corretora H.Commcor. Houve também alívio no mercado de juros. Os contratos com vencimento em janeiro de 2019 caíram de 7,585% para 7,34%, e os de 2020, de 8,84% para 8,71%. Apesar da melhora no câmbio, o Ibovespa, principal índice do mercado acionário local, teve queda de 1,23%, aos 72.942 pontos, a quarta seguida. Em uma semana, perdeu 5,56%.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor: Geralda Doca E Glauce Cavalcanti

Título: Governo estuda preços diferentes de frete para safra e entressafra

Custo de indefinição da tabela vai recair sobre população, empresas e União

-BRASÍLIA E RIO- A indefinição no preço do frete para o transporte rodoviário de cargas — que continua travado no país — ganhou um novo capítulo ontem. O governo adiou mais uma vez a divulgação da terceira versão da tabela para a semana que vem, enquanto o ministro dos Transportes, Valter Casimiro, sinalizou que poderá haver preços diferentes para períodos de safra e entressafra. Apesar da indefinição no valor do frete, já é certo que o aumento do custo será rateado entre a população, o setor produtivo e o próprio governo, avaliam especialistas.

É que ele significará alta de preços para o consumidor ou corte em rentabilidade para produtores e empresas. A consequência, dizem os consultores, virá em corte de investimentos, menos empregos e queda na atividade econômica, encolhendo a arrecadação pública. — É um tremendo gol contra. O tabelamento será inócuo, se ficar abaixo do preço de equilíbrio de mercado. Ou,

se ficar acima, vai gerar excesso de oferta e contração de demanda. Vai trazer um choque de custo, de cara. É que, apesar de a economia estar pouco aquecida, há forte demanda por frete por causa da greve. Está claro que a negociação focou em elevar o preço do frete. Mas esse custo terá de ser repassado. O consumidor vai pagar uma parte.

O restante virá em retração da economia, corte de investimentos e de empregos — avaliou Gesner Oliveira, sócio da GO Associados. O ministro afirmou que, apesar das críticas ao tabelamento do frete, o governo vai insistir na proposta. Nessa linha, integrantes do agronegócio defendem um piso para a entressafra. Já na safra, quando o custo do frete sobe, as partes teriam liberdade para negociar os valores. Ele explicou que a tabela anunciada anteontem e que perdeu a validade horas depois havia sido apresentada antes a lideranças dos caminhoneiros e a representantes do setor do agronegócio. Em média, reduzia o custo do frete em 20% sobre a tabela anterior, de 30 de maio. — Os caminhoneiros reclamaram, porque o custo do frete ficou abaixo do praticado no mercado atualmente. Já o setor do agronegócio concordou. Estamos na safra, e o frete está mais caro.

Uma das alternativas seria fixar preços diferenciados para períodos de safra e entressafra — disse Casimiro. A previsão, destacou ele, é que, até o início da próxima semana, caminhoneiros e produtores cheguem a um acordo sobre a nova tabela. As negociações vão continuar neste fim de semana, conduzidas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). A presidente da Frente Parlamentar da Agropecuária, deputada Tereza Cristina (DEMMS), disse que, depois da revogação da tabela, as negociações se intensificaram: — Se não houver acordo, a medida provisória 832 (que institui uma política de preços mínimos para o frete) vai fracassar — disse a deputada, informando que grandes grupos que contratam fretes, como a BRF, se reunirão na segunda-feira, em São Paulo, para se posicionarem sobre o assunto.

ENTIDADES RECORREM AO STF

A MP já recebeu 55 emendas e enfrenta forte resistência da bancada ruralista. Entidades representativas do setor produtivo estão se movimentando para derrubar a medida. A Confederação Nacional da Indústria (CNI) informou ontem que recorrerá ao Supremo Tribunal Federal (STF) contra o tabelamento do frete, alegando que a medida trará prejuízos para a economia e para a população. A Associação do Transporte Rodoviário de Cargas do Brasil (ATR) também decidiu recorrer ao STF. Especialistas destacam que a tendência, com a menor eficiência no setor de carga rodoviária, é a de verticalização dos serviços: — O custo do transporte rodoviário é de R\$ 380 bilhões por ano. Com a tabela, pode subir em R\$ 80 bilhões. Essa conta vai mudar as relações de trabalho. O autônomo vai sumir.

E se a economia der um passo para trás, o transporte rodoviário também vai cair. As transportadoras serão afetadas com desemprego ou menor demanda — ponderou Maurício Lima, sócio-diretor do Instituto de Logística e Supply Chain (Ilos). Para Fábio Silveira, sócio-diretor da Macro Sector, faltou atenção do governo aos entraves em um setor relevante para a economia: — Parece haver uma falta de percepção por parte do governo, e talvez da própria Petrobras, que não deram atenção ao encarecimento do (preço do) diesel, que afeta toda a cadeia produtiva do país.

A freada brusca que isso causou vai ter um preço, que é a queda da atividade no país. Vamos crescer 1,5% este ano. José Carlos Hausknecht, sócio- diretor da MB Agro, diz que a conta será dupla: — Uma vem do aumento do déficit público pelo subsídio ao diesel; a outra, da tabela de preço do frete. Em alguns setores, vamos perder rentabilidade e competitividade. Em outros setores, como carnes e leite, a alta de preço é certa.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor:

Título: STF multa mais 46 empresas

-BRASÍLIA- O ministro Alexandre de Moraes, do Supremo Tribunal Federal (STF), concedeu ontem liminar determinando o pagamento de multa a mais 46 transportadoras que descumpriram a ordem de desbloquear rodovias estaduais e federais durante a greve dos caminhoneiros.

As multas somam R\$ 506,8 milhões. As empresas que não pagarem poderão ter os bens penhorados. O prazo previsto é de 15 dias. É a terceira decisão de Moraes com sanções a transportadoras. Ao todo, já foram aplicados R\$ 715,1 milhões em multas a 151 empresas. (Carolina Brígido)

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor: Nelson Lima Neto

Título: Pezão alivia empresas na cobrança do ICMS

Estado vai recolher o imposto pago em 2017. Diferença será recebida em julho

O governador Luiz Fernando Pezão decidiu conceder um alívio fiscal para as empresas instaladas no estado. Ontem, Pezão assinou decreto que permite o recolhimento do ICMS relativo a maio de 2018 com base no valor recolhido em

2017. Qualquer eventual diferença a mais na arrecadação poderá ser compensada no mês que vem.

A medida atende, de forma parcial, ao pedido de entidades empresariais do Rio, como Firjan, Fecomércio-RJ e Associação Comercial, que, em razão da greve dos caminhoneiros, pediram até 30 dias de prorrogação no prazo para o recolhimento do tributo. Na última quarta-feira, após reunião com as associações, Pezão barrou a solicitação para ampliar o prazo de recolhimento para além do dia 10 deste mês (ou dia útil subsequente).

A alternativa indicada pelas entidades, então, foi manter o prazo de cobrança, porém substituir a base de recolhimento pelo valor pago em 2017. Uma reunião na tarde de quinta-feira, na secretaria de Fazenda e Planejamento, concluiu a negociação. De acordo com o decreto, as empresas terão que recolher agora o ICMS referente ao mês de maio, com base no que desembolsaram no mesmo período de 2017, corrigido apenas pela variação anual da Unidade Fiscal de Referência do Estado do Rio de Janeiro (UFIR-RJ).

Se houver diferença entre o ICMS devido e o imposto efetivamente recolhido, essa compensação poderá ser feita em julho. Na justificativa para a edição do decreto, o governo alegou ter considerado "os efeitos da recente greve dos caminhoneiros que, por limitar a circulação de mercadorias, produziu distorções nos valores de ICMS relativos ao mês de maio de 2018".

Ainda de acordo com o decreto, é preciso "regularizar o fluxo de arrecadação, sem prejuízos para a Fazenda e os contribuintes". No fim de maio, ainda em meio à greve dos caminhoneiros, as associações empresariais do Rio pediram ao governo estadual o adiamento do recolhimento de impostos e a prorrogação da validade de notas fiscais para garantir o pagamento dos salários de maio neste início de junho, diante da "drástica redução dos negócios em todos os setores".

A Assembleia Legislativa do Rio (Alerj), como forma de pressionar o governo, articulou emenda que autorizou Pezão a prorrogar o recolhimento de impostos por até 15 dias. A brecha oferecida pela Alerj, porém, não foi aceita por Pezão.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor: Daiane Costa

Título: Energia e gasolina fazem inflação acelerar

Alta de 0,40% em maio supera previsões. Índice ainda não reflete integralmente efeito da greve dos caminhoneiros

A greve dos caminhoneiros elevou os preços de alimentos in natura em maio, mas não foi suficiente para impactar o índice geral da inflação, que acelerou 0,40% no mês passado, em relação ao anterior, por causa de altas relevantes nos preços da gasolina e da energia elétrica. Juntos, esses dois itens foram responsáveis por quase três quartos do índice geral, informou ontem o IBGE.

A taxa veio bastante acima do esperado pelos analistas (0,29%) e do resultado do mês anterior (0,22%), nessa mesma comparação. Para junho, a previsão é de inflação ainda maior, em torno de 1%, por conta de mais pressão desses dois itens e possíveis impactos prolongados da greve dos caminhoneiros sobre os preços de hortifruti e carnes. — Em junho, poderemos ter aves, ovos e carnes suína e bovina mais caras por conta das perdas causadas pela greve. Haverá menos oferta, e os preços tendem a aumentar — explica Maria Andreia Parente Lameiras, economista do Ipea.

ATIVIDADE FRACA FREIA REPASSES

A alta do dólar, cuja cotação média foi de R\$ 3,63 em maio, frente a R\$ 3,40 em abril e R\$ 3,27 em março, já teve reflexos nos preços da farinha de trigo, que passou de -0,79% para 2,18%; do pão francês, que saiu de -0,01% para 0,65%; e do macarrão, que passou de alta de 0,20% em abril para 0,81% em maio. Mas, segundo analistas, o câmbio desvalorizado não ameaça o cumprimento da meta da inflação, que é de 4,5% para este ano. — Parte da alta do trigo reflete a quebra de safra argentina, que faz com que paguemos mais pelo trigo.

Mas o câmbio, mesmo que se estabilize no atual patamar (fechou a semana em R\$ 3,709), além de levar entre três e quatro meses para impactar preços sensíveis a ele, encontra uma força contrária no país: a atividade fraca freando um repasse maior aos preços — conta Maria Andreia.

DEFLAÇÃO DE FRUTAS E OVOS

O impacto da greve dos caminhoneiros na inflação de maio foi difícil de captar, segundo o coordenador de Índices de Preços do IBGE, Fernando Gonçalves, porque, assim como os consumidores, os coletores de preços tiveram dificuldades de encontrar alguns produtos. A captação de preços ocorreu de 28 de abril a 29 de maio. Então, se na última semana de coleta os estabelecimentos visitados estavam desabastecidos, a média de preços daqueles produtos foi feita com base no captado nas três semanas anteriores.

E, como a greve começou em 21 de maio, o índice só pegou alguns dias dos problemas de abastecimento e de aumento de preços causados pela paralisação. No caso das frutas, do ovo e do botijão de gás, por exemplo, o IBGE registrou deflação em maio: de -2,08%, -1,62% e -0,07%, respectivamente.

O preço da gasolina subiu 3,34% em relação a abril. Os especialistas dizem que essa alta não reflete a aplicação de preços abusivos durante a greve e sim a política de revisão diária de preços da Petrobras, que fez com que, ao longo do mês, esse combustível tivesse alta de 8% nas refinarias.

A energia elétrica, após alta de 0,99% em abril, em relação a março, acelerou para 3,53% em maio, por causa da bandeira amarela sobre as contas de luz, que adicionou a cobrança de R\$ 0,010 para cada quilowatt-hora (kWh) consumidos.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor:

Título: G-6 + Trump

Cúpula de países ricos é marcada por desavenças abertas entre americano e aliados

-LA MALBAIE, CANADÁ- A reunião do G-7 no Canadá começou ontem num clima de confronto aberto poucas vezes visto nas cúpulas do grupo que reúne sete dos países mais ricos do mundo. De um lado, o presidente dos Estados Unidos, Donald Trump; do outro, os líderes de Reino Unido, França, Alemanha, Itália, Canadá e Japão. Já tenso por uma disputa tarifária sobre aço e alumínio — cuja importação desses países Trump decidiu sobretaxar — e pelas críticas europeias à saída dos EUA do acordo nuclear com o Irã, o turbulento relacionamento do americano com seus aliados ganhou um novo capítulo. Antes do início oficial da cúpula do G-7, Trump, falando a repórteres na Casa Branca, sugeriu que a Rússia fosse reintegrada ao grupo — sendo rebatido pelos quatro europeus do grupo, que rejeitaram a ideia, expondo as desavenças na reunião, ontem e hoje em La Malbaie, na província canadense de Quebec. — Eu tenho sido o pior pesadelo da Rússia.

Mas, dito isto, a Rússia deveria estar nesta reunião — afirmou o presidente americano. — Goste você ou não, e isso pode não ser politicamente correto, temos um mundo para governar, e no G-7, que costumava ser o G-8, eles jogaram a Rússia fora. Eles deveriam deixar a Rússia voltar porque deveríamos ter a Rússia na mesa de negociação. Às vésperas de sua primeira cúpula internacional, o novo premier italiano, Giuseppe Conte — que defende o fim das sanções internacionais à Rússia — afirmara concordar com a sugestão de Trump. "A Rússia devia ser readmitida no G-8. É do interesse de todos", disse no Twitter.

No entanto, após encontrar a realização da cúpula, Trump partiu para o Canadá disposto a defender o lema de seu governo — "Estados Unidos em primeiro

lugar" — gerando temores de que esse possa ser o primeiro encontro do G-7 a terminar sem uma declaração conjunta por falta de consenso. — Teremos que lidar com práticas comerciais injustas — afirmou Trump em Washington antes de embarcar. — Se examinarmos o que Canadá, México e União Europeia, todos eles, têm feito conosco por muitas décadas... Temos que mudar isso. E eles sabem que isso vai acontecer. Todos esses países se aproveitaram comercialmente dos Estados Unidos. Temos déficits comerciais enormes com quase todos os países e eu resolverei isso.

TROCA DE FARPAS COM O ANFITRIÃO

Além da falta de sintonia com os europeus, Trump também tem vivido momentos de atrito com o anfitrião do evento, o premier canadense, Justin Trudeau. Parceiro de Washington no Tratado de Livre Comércio da América do Norte (Nafta), o Canadá foi a nação mais afetada pela imposição americana de tarifas às importações de aço e alumínio na semana passada e, na chegada a La Malbaie, os dois líderes trocaram indiretas. — Estou muito feliz — afirmou Trump. — Justin concordou em cortar todas as barreiras comerciais entre o Canadá e os Estados Unidos. — Então eu diria que o Nafta está uma beleza — rebateu rapidamente Trudeau. Último líder a chegar à cúpula, Trump muito possivelmente também será o primeiro a sair, uma vez que terá o aguardado encontro com o líder norte-coreano, Kim Jong-un, em Cingapura, no próximo dia 12.

Com isso, perderia importantes discussões sobre mudanças climáticas e energia limpa — temas em que também tem se colocado em campo oposto a seus aliados.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Opinião

Autor: Julianna Sofia

Título: Mandos e desmandos

Brasília- A tragédia de erros do governo Michel Temer para pôr em prática o acordo que suspendeu a paralisação dos caminhoneiros agregou o ingrediente faltante ao clima volátil que, gradativamente, vinha se instalando no mercado financeiro dadas as incertezas no cenário externo e a indefinição do quadro eleitoral. Não só o anacronismo das decisões — como o subsídio para o diesel e o tabelamento do frete —, mas os inúmeros mandos e desmandos sedimentaram a imagem de que o "piloto sumiu", como bem classificou um gestor de investimentos.

Enquanto o ministro Eduardo Guardia (Fazenda) reiterava não haver espaço orçamentário para ampliar a subvenção federal à gasolina, o colega **Moreira Franco (Minas e Energia)** insistia na criação de um colchão tributário para amortecer altas nos preços dos combustíveis. O choque de versões foi aparentemente aplacado ao se jogar a batata quente nas mãos da ANE A agência reguladora pretensamente quer discutir a periodicidade dos reajustes dos combustíveis, tirando o foco do governo e da Petrobras.

Com dificuldade de cumprir o tabelamento do frete, o governo vai para uma terceira versão da planilha de preços. Blairo Maggi (Agricultura) e o escudeiro de Temer, Eliseu Padilha, falam línguas diferentes. À ordem de rever a tabela por prejudicar o setor produtivo e gerar inflação, a contraordem para apenas retificar erros, sob a espreita de caminhoneiros ainda pintados para greve.

Em meio à histeria da banca financeira, o Palácio do Planalto e o próprio presidente do Banco Central, Ilan Goldfajn, negaram boatos de que ele vá deixar o cargo. Chamuscado, o BC de Ilan está sendo testado pelo mercado, que age desconfiadamente em movimento de manada. Foi já no ambiente crítico de bate-cabeça que Moreira respondeu em entrevista à Folha na semana passada sobre uma eventual saída do então presidente da Petrobras, Pedro Parente: "É como na música do Tim Maia: não há motivo". Cinco dias depois, o executivo encontrou um.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Colunas

Autor: Marcos Sawaya Jank

Título: Soluções para o transporte de cargas

Temos de nos comprometer com uma agenda de Estado para a logística

Engenheiro-agrônomo, doutor e livre docente pela USP trabalha em Cingapura e é especialista em questões globais do agronegócio

A crise que vivemos depois da greve dos caminhoneiros pode ser resumida pelo famoso ditado: "Quando a farinha é pouca, meu pirão primeiro". Em vez de cortar na própria carne, o governo corta acame de outros setores para manter a arrecadação. E, ao tabelar o frete, eleva brutalmente o preço da farinha para centenas de cadeias produtivas, gerando aumento generalizado de preços. Ocorre que, com o aumento do desemprego, muito desempregado acabou levantando o FGTS para comprar um caminhão e "puxar frete". Com isso, houve grande aumento na oferta de transporte rodoviário, principalmente a partir de um número expressivo de transportadores autônomos, que acabam se

sujeitando a preços aviltantes de fretes que remuneram unicamente seus custos diretos (combustíveis, por exemplo). O que fazer, então?

Primeiro, controlar artificialmente o preço do diesel e da gasolina definitivamente não é solução. Precisamos sim de uma política transparente de formação de preço de combustíveis que mantenha a correlação com o mercado mundial, mas evite variações extremas. Tributos sobre combustíveis — como a Cide ou o PIS-Cofins — poderiam exercer esse papel, desonerando quando o petróleo sobe demais e onerando quando ele cai. Isso atenuaria variações abruptas como vemos hoje. Ademais esses mesmos impostos deveriam tratar diferencialmente combustíveis fósseis e renováveis, em favor destes, beneficiando a redução de emissões e a qualidade do ar nas grandes cidades.

Segundo, tabelar os preços dos fretes, não é solução para alavancar os transportadores, pois piora a situação do resto da economia, e a renda deles por tabela, destruindo o pouco de pirão que ainda resta. O frete é o preço cobrado para a movimentação de um determinado bem, mas ele envolve diversas variáveis. É fato que temos o costume de estimar o valor de frete de acordo com a distância percorrida.

Entretanto, há muitos outros fatores que também impactam o valor; como o tipo e a quantidade de carga transportada, a sazonalidade da demanda por transporte, as peculiaridades regionais (na origem e/ou destino do frete), a possibilidade de carga de retorno, os custos operacionais (de acordo com o tipo de veículo utilizado), a concorrência ou complementaridade com outras modalidades de transporte, o estado de conservação das vias, a existência de pedágios e balanças, o prazo de entrega, a forma de contratação.

É muito difícil, se não impossível, cruzar todas essas variáveis numa tabela de valor mínimo de fretes. Terceiro, nos últimos anos não tivemos uma agenda de Estado para infraestrutura de transportes e logística. O Brasil depende demais do transporte rodoviário, movido por combustível fóssil. Não temos um "Plano B" alternativas abrangentes disponíveis para um país continental (ferrovias, hidrovias, dutovias) que possam complementar ou substituir a estrutura rodoviária.

No curto prazo, a única solução possível — que envolve esforços simultâneos dos setores público e privado — é a criação de novos postos de trabalho, diminuindo a oferta ociosa dos autônomos, que têm se sujeitado a baixos valores de frete. No longo prazo, temos de nos comprometer com uma agenda de Estado para a logística, estabelecendo metas espaciais e temporais factíveis para a construção de ferrovias e dutovias, viabilizando o transporte fluvial e por cabotagem, além de privilegiar a melhoria da qualidade das estradas.

Não existe milagre. São essas as únicas soluções possíveis para não faltar pirão. Esta coluna foi escrita em coautoria com José Caixeta, professor titular de logística agroindustrial e ex-diretor da Esalq-USP

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Colunas

Autor: Nicola Pamplona

Título: Importador vê ameaças com decreto do diesel

Setor afirma que combustível subsidiado coloca em risco importações e pode deixar regiões do país desabastecidas

Rio de Janeiro- Importadores privados de combustíveis dizem que os preços do diesel estabelecidos no decreto de subvenção publicado na quinta-feira (7) inviabilizam importações, o que deve jogar sobre a Petrobras a responsabilidade de trazer o combustível do exterior. A limitação das importações privadas gera no setor receio de risco de desabastecimento em regiões hoje abastecidas por combustível importado, segundo antecipou a coluna Mercado Aberto.

O decreto estabeleceu preços de referência para a venda de diesel em diferentes regiões, sobre os quais se aplicará o desconto de R\$ 0,30 por litro, que será ressarcido pelo governo federal em duas parcelas mensais. Na região Norte, por exemplo, o preço de referência é R\$ 2,2681 por litro, enquanto a cotação do Golfo do México, usada como referência para o mercado brasileiro, equivalia na quinta a R\$ 2,20 por litro, sem considerar custo de frete.

O presidente da Abicom (Associação Brasileira dos Importadores de Combustíveis), Sérgio Araújo, disse que as empresas do setor teriam prejuízo com preço de referência estabelecido e que hoje não há encomendas de novas cargas do exterior. As associadas da entidade importam em média 450 a 500 milhões de litros por mês, valor que terá de ser suprido por outros importadores, como as grandes distribuidoras e a própria Petrobras, que têm estrutura logística mais competitiva.

Araújo diz que há risco de desabastecimento, mas especialistas no setor dizem acreditar que a estatal ocupará o espaço deixado pelas importadoras privadas. A Folha apurou que o tema preocupa também distribuidoras regionais de combustíveis, que são hoje os principais clientes do diesel importado por empresas independentes. No primeiro bimestre, segundo dados da ANP (Agência Nacional de Petróleo, Gás e Biocombustíveis), a Petrobras já recuperou parte do terreno perdido para importações privadas. A empresa foi responsável por 8,4% das importações do combustível, quase o dobro dos 4,3% verificados

na média de 2017. No primeiro bimestre deste ano, o país importou 2,6 bilhões de litros.

Uma postura mais agressiva nas importações, porém, vai contra a estratégia adotada pela Petrobras nos últimos anos, deixando espaço para empresas privadas atuarem no mercado para fomentar a competição. Para o analista Luiz Carvalheiro, do UBS, a imposição de preços pelo governo é também prejudicial para o plano de negócios da estatal, ao expor a empresa a riscos cambiais e do preço do petróleo e dificultar o processo de venda de ativos em refino. Além disso, o decreto limita a subvenção a R\$ 0,30 por litro, mesmo que os preços internacionais disparem. Eventuais diferenças seriam corrigidas no reajuste de preços em agosto, após o fim do congelamento. "A história sugere que o governo brasileiro não deverá dar subsídios ilimitados, dada a situação fiscal do Brasil. Menores preços do petróleo e um real mais forte podem ajudar, mas as incertezas sobre os próximos passos do governo nos deixam cautelosos", escreveu Carvalho.

Nesta sexta (8), a Petrobras informou que seu conselho de administração aprovou a adesão ao programa de subvenção do diesel. Segundo a ANP, outras 27 empresas pediram adesão, entre elas há importadoras privadas.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor: Nicola Pamplona

Título: Sob impacto dos caminhoneiros, IPCA dobra em maio

Rio de Janeiro- Pressionada pelos preços da gasolina e da energia, o índice oficial de inflação fechou maio em 0,40%, quase o dobro do 0,22% de abril. A alta teve impacto ainda de aumento nos preços dos alimentos durante a paralisação dos caminhoneiros. Para economistas, o choque inflacionário deve se aprofundar em junho, mas é temporário. Um dos indicadores é a desaceleração da inflação de serviços, que responde à perda de poder aquisitivo da população. "O desemprego continua em níveis altos, e as famílias ainda têm um certo receio de consumir", disse o economista do IBGE Fernando Gonçalves, em entrevista para divulgar o IPCA, que é usado para definição das metas de inflação.

No acumulado do ano, o IPCA soma 1,33%, a menor taxa desde o início do Plano Real. Em 12 meses, está em 2,86%, ainda abaixo da meta oficial, que é de 4,5% com tolerância de 1,5 ponto percentual para cima ou para baixo. Gasolina e energia foram responsáveis por 67% da inflação de maio. Com os reajustes promovidos pela Petrobras, a gasolina subiu 3,34% no mês. O preço da energia foi pressionado pela adoção da bandeira amarela na conta de luz e subiu 3,53%

no mês. Com a mudança para bandeira vermelha nível 2 em junho, o item continuará pressionando os preços. "Para junho, esperamos aceleração, mais impulsionada por alta generalizada nos alimentos", disse Breno Martins, economista da Mongeral Aegon Investimentos, que espera índice próximo de 1%.

A previsão considera os aumentos de preços dos alimentos durante os últimos dias da paralisação dos caminhoneiros. Em maio, segundo o IBGE, já houve impacto da paralisação nos transportes. O grupo Alimentos e Bebidas teve inflação de 0,31% no mês, ante queda de 0,35% em maio de 2017. O preço da batata, por exemplo, subiu 17,51%. Hortaliças tiveram alta de 4,15%, e o leite, de 2,65 %.

A alta da gasolina, além dos reajustes da Petrobras, que somaram 8% no mês, também pode refletir efeitos da paralisação, diz Gonçalves. O custo dos serviços registrou deflação de 0,09%, a maior desde o início da série, em 2012. A última vez que o setor tivera deflação foi em julho de 2014 (0,06%). A queda dos preços foi puxada pelas passagens aéreas (-14,71%), mas também foi impactada pela crise. Houve queda, por exemplo, nos preços de excursões (-3,3%), conserto de automóvel (-1,31%) e hotéis (-0,86%).

Martins diz que, excluindo passagens aéreas e outros serviços de turismo e educação, a inflação de serviços ainda é positiva, mas vem desacelerando nos últimos meses, como reflexo da recessão.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor: Laís Alegretti e Gustavo Uribe

Título: Governo admite fim da tabela de frete e torce por saída judicial para impasse

Avaliação é que acordo com caminhoneiros foi afobado; Guardia diz que solução não é a melhor

Brasília- A tentativa apressada de fazer uma tabela de frete mínimo para atender os caminhoneiros levou o presidente Michel Temer a reacender a crise com a categoria e a se indispor com a indústria e o agronegócio, pilares de sustentação de seu mandato. Pressionado pelos dois lados, o Palácio do Planalto já admite a chance de a tabela ser extinta. O melhor cenário para o governo Temer, depois de recuos e muita dificuldade para negociar, é que a tabela seja derrubada pelas mãos do Poder Judiciário.

Até esta sexta-feira (8), 15 ações judiciais contra a medida já haviam sido apresentadas em todo o país, segundo balanço da AGU (Advocacia-Geral da União). A ATR (Associação do Transporte Rodoviário de Cargas do Brasil) entrou no STF (Supremo Tribunal Federal) com uma ação para suspender os efeitos do tabelamento. A entidade pede a concessão de uma liminar para suspender a vigência da medida provisória 832, editada por Temer, e da resolução 5.820, da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). A CNI (Confederação Nacional da Indústria) informou que também vai acionar o STF para questionar a constitucionalidade da medida. O diagnóstico, tanto na área política quanto na equipe econômica de Temer, é que as decisões foram tomadas de maneira afobada.

O ministro da Fazenda, Eduardo Guardia, reconheceu nesta sexta que a mudança foi feita no calor da paralisação e que "talvez não seja a melhor solução para os caminhoneiros e para a sociedade como um todo". O medo de uma nova paralisação da categoria — ainda que localizada em alguns pontos do país — foi o motivo do mais recente recuo. Quatro horas depois de o governo divulgar uma nova tabela, o ministro dos Transportes, Valter Casimiro, recebeu, de última hora, representantes dos caminhoneiros e anunciou, na noite de quinta-feira (7), que o documento seria revogado.

A fala do ministro foi gravada e distribuída em grupos de WhatsApp de caminhoneiros autônomos para acalmá-los. O anúncio do ministro pegou de surpresa até integrantes da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres), que tomaram conhecimento da decisão pelo vídeo extraoficial. Na ANTT, a avaliação é que o órgão foi pressionado a divulgar logo uma tabela — cuja primeira versão continha erros reconhecidos pelos próprios caminhoneiros.

O recuo em relação à segunda tabela desagradou os empresários porque voltou a valer a primeira versão — que, segundo as empresas, estabelece preços que chegam a ser quase três vezes acima do praticado em alguns casos. O advogado José Del Chiaro, especialista em defesa da concorrência e ex-secretário de Direito Econômico do Ministério da Justiça, critica a postura do governo e diz que a agência reguladora de transporte terrestre deve agir de maneira independente. "O que o ministro fez ontem foi uma verdadeira aberração. O governo está enfiando os pés pelas mãos e transferindo insegurança aos particulares", diz Del Chiaro, que atende empresas que contratam transportadores.

Representantes dos caminhoneiros e integrantes da ANTT tiveram uma reunião nesta sexta. A agência informou que pretende fazer novos ajustes na tabela. Depois da divulgação, ainda há um período de 30 a 45 dias para consulta pública.

Colaborou Maeli Prado e com Reuters

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor: Reynaldo Turolo Jr.

Título: STF cobra R\$ 507 mi em multas de mais 46 transportadoras

Brasília- O ministro do STF (Supremo Tribunal Federal) Alexandre de Moraes aplicou multas de R\$ 506,8 milhões a empresas de transportes que descumpriram decisão anterior sua para desobstruir estradas durante a paralisação dos caminhoneiros. Em decisão nesta sexta-feira (8), Moraes atendeu a um novo pedido da AGU (Advocacia-Geral da União), que representa a Presidência da República.

Essa é a terceira leva de empresas listadas pelo órgão descumpridoras da decisão do Supremo. Ao todo, já foram multadas 151 empresas. O valor total das multas supera R\$ 700 milhões. As transportadoras terão 15 dias para fazer o depósito das multas, conforme a decisão do Supremo. "Não efetuado tempestivamente o pagamento voluntário, será determinada a penhora de bens dos executados, com prioridade para dinheiro depositado em instituição financeira", escreveu o ministro.

As multas referem-se ao descumprimento de uma liminar concedida por Moraes no quinto dia do movimento dos caminhoneiros, a qual determinou o desbloqueio de rodovias em todo o país sob pena de multa de R\$ 100 mil por hora.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor:

Título: Empregados da Eletrobrás anunciam greve de 72 horas

Os empregados da Eletrobrás anunciaram nesta sexta (8) paralisação de 72 horas para protestar contra a proposta de privatização da estatal e pedir a renúncia do presidente da companhia, Wilson Ferreira Junior. O movimento segue exemplo de mobilização feita pelos petroleiros na semana passada, que pedia a saída do presidente da Petrobras, Pedro Parente, que se demitiu na sexta (iº) por pressões sobre apolítica de preços dos combustíveis.

A paralisação dos eletricitários começará no início da madrugada de segunda (11) e vai até a meia-noite de quarta (13). A categoria diz que a prestação de serviços essenciais será mantida. "Desde que assumiu o cargo, Wilson está implementando uma reestruturação que vem atingindo direitos adquiridos pelos trabalhadores", disse em nota o diretor jurídico do Sindicato dos Urbanitários do Maranhão, Wellington Diniz.

A privatização da Eletrobrás foi proposta pelo governo em 2017, alegando que a estatal precisa de injeção de capital para poder investir. O processo prevê a venda de novas ações, sem que o governo acompanhe o aumento de capital. A proposta, porém, enfrenta dificuldades no Congresso e o mercado já não espera que a operação de aumento de capital seja concluída ainda no governo de Michel Temer.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Editorial

Autor:

Título: Enel promete investir pesado na Eletropaulo

Enquanto a privatização da Eletrobrás não avança, travada pelo clientelismo político, a venda de 73,38% das ações da AES Eletropaulo para a italiana Enel por R\$ 5,55 bilhões, em leilão realizado na Bolsa de Valores (B3) no último dia 4, mostra quanto o País pode beneficiar-se pela dinâmica dos negócios privados. Em primeiro lugar, deve-se mencionar o compromisso da Enel em investir US\$ 900 milhões entre 2019 e 2021 na ampliação e modernização da rede de distribuição da Eletropaulo, que inclui a cidade de São Paulo e 23 municípios da região metropolitana.

A decisão da Enel merece destaque não só em vista da carência de investimentos em infraestrutura no País nesta fase de lenta recuperação da economia, mas porque há necessidade premente de recursos para sanar notórias deficiências na rede da Eletropaulo. A distribuidora, por sinal, está hoje entre as piores no ranking da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) quanto à qualidade dos serviços prestados aos consumidores.

Em parte, esses investimentos, que incluem o emprego de novas tecnologias, como digitalização da rede, serão financiados por um aumento de R\$ 1,5 bilhão do capital da Eletropaulo a ser feito em breve, prevendo-se também revisão de tarifas à medida que as melhoras forem sendo implantadas. Há ainda outro importante aspecto a salientar. Embora a Eletropaulo venha sendo gerida pela norte-americana AES, o BNDESPar passou a ser o seu principal acionista desde o início deste ano quando a matriz da multinacional reduziu sua participação na distribuidora.

Isso significa que a venda por um preço de R\$ 45,22 por ação, considerado muito bom, proporcionará recursos para o banco de fomento, hoje detentor de 18,73% das ações, num montante de R\$ 1,5 bilhão, segundo estimativas do mercado. Também o caixa do Tesouro deve ser reforçado em R\$ 603 milhões, uma vez que a União possui 7,97% do capital da distribuidora. A fatia da AES é de 16,84% do capital, equivalente a R\$ 1,27 bilhão, e os minoritários respondem por 49,58%. Não foram vendidas ações incluídas em espólio ou sob interdição judicial.

Antes de chegar a São Paulo a Enel já atuava nos Estados do Rio de Janeiro, Ceará e Goiás, passando agora a atender 17 milhões de consumidores no País, superando a CPFL Energia, controlada pela chinesa State Grid.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Coluna

Autor: Karin Sato

Título: Em busca de proteção, analistas tiram Petrobrás das carteiras

Broadcast de olho nas ações

A semana foi difícil para os investidores – o Índice Bovespa acumulou perda de 5,56%, enquanto o dólar chegou a se aproximar dos R\$ 4. Não há apenas um motivo para o que aconteceu. Em âmbito externo, as apostas de elevação dos juros pelo Federal Reserve (Fed, o banco central norte-americano) dá força ao movimento “flight to quality” (fuga para a qualidade), no qual muitos investidores preferem os títulos da dívida americana às aplicações em ativos de países emergentes. Internamente, o receio quanto aos resultados das eleições presidenciais e a falta de confiança no atual governo, que se mostrou fragilizado durante os protestos dos caminhoneiros, também causaram volatilidade nos mercados.

Em busca de proteção, analistas promoveram mudanças em suas carteiras - Petrobrás, papel bastante exposto à instabilidade do cenário econômico e político, foi retirado das carteiras da XP Investimentos e da Magliano, por exemplo. A preferência passa a ser por empresas com receitas expostas ao dólar, que podem se beneficiar do movimento cambial. Assim, a XP trocou a Petrobrás pela Suzano, exportadora do setor de papel e celulose.

O papel teve a segunda maior variação entre as indicações dos analistas da semana passada. “Acreditamos que os fundamentos saudáveis da indústria de celulose irão se sustentar e que a Suzano potencialmente se beneficiará de sinergias capturadas na fusão com a Fibria. Além disso, acreditamos que as

ações sejam uma opção interessante para proteger a carteira da volatilidade cambial”, explicou a equipe de análise da corretora.

A Suzano e a então concorrente Fibria chegaram a um acordo de fusão em março que pode gerar a maior companhia de celulose do mundo, com potencial de valor de mercado combinado de cerca de R\$ 70 bilhões, conforme calcularam analistas na ocasião. Porém, cabe lembrar que a operação ainda necessita do aval do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) para se concretizar. O analista da Planner, Mário Roberto Mariante, disse que a oscilação nos mercados de câmbio e de juros é uma consequência do quadro doméstico negativo e repleto de incertezas.

“A continuidade deste ambiente adverso deverá sustentar o dólar em alta, mesmo com a atuação do Banco Central com seus leilões de swap”, opina. Por sua vez, o avanço dos juros futuros nesta semana indicou que o cenário para a inflação já começa a mudar, acrescentou Mariante. Esse movimento levou a perdas de ações de empresas dependentes do consumo na última quinta-feira (07), quando o Índice Bovespa recuou 2,98%, aos 73.851 pontos.

Para citar alguns exemplos, Via Varejo caiu 9,13%; B2W ON, 7,59%; e Magazine Luiza ON, 6,94%. A Planner trocou Ultrapar e CCR por Klabin e Hypera. Para Sergio Goldman, analista da Magliano, a indicação para o investidor pessoa física é de redução da exposição à bolsa. “Quem optar por permanecer na bolsa deve buscar ações mais defensivas. Exportadoras devem se beneficiar”, disse. “Os eventos dessa semana são a confirmação da falta de visibilidade do cenário macroeconômico para o período após as eleições.

Até recentemente, o consenso de mercado era que o próximo presidente da República implementaria uma agenda reformista. Mas o comportamento do mercado nesta semana demonstra que esse consenso se reverteu”, afirmou Goldman. O analista optou por substituir Cemig, Itaú Unibanco, Sabesp e Petrobras por Bradesco, Embraer, Pão de Açúcar e CCR.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Colunas

Autor: Adriana Fernandes

Título: Fazendo água

O recuo do recuo na tabela de preço mínimo do frete é só uma amostra da batalha que vem por aí em torno dos termos do acordo que o presidente Michel Temer fechou com os caminhoneiros para garantir uma queda de R\$ 0,46 do diesel nas bombas. As medidas que a equipe econômica anunciou para bancar parte do custo para as contas públicas do subsídio ao diesel – a bolsa

caminhoneiro – também estão sob forte ataque dos setores que perderam com o pacote anunciado às pressas no dia 31 de maio, enquanto os caminhoneiros ainda tomavam conta das rodovias e impediam o abastecimento do País.

Depois do frete, essa será a próxima zona de desgaste do governo. As resistências estão em ebulição e podem desmanchar o pacote de compensação que o governo adotou. A grita maior vem da Zona Franca de Manaus e é contra a medida que barra a engenharia tributária com uso do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) feita pelas grandes multinacionais produtoras de bebidas – entre elas Coca-Cola e Ambev – para obter crédito tributário na venda de xarope usado na fabricação dos refrigerantes.

A bancada do Amazonas se articulou para derrubar o decreto do presidente no Congresso. Os deputados Pauderney Avelino (DEM-AM) e a senadora Vanessa Grazziotin (PCdoBAM) apresentaram cada um deles uma proposta para derrubar o decreto do presidente que busca diminuir os prejuízos Pelos cálculos do Fisco, para cada R\$ 100 vendidos por uma empresa que produz na Zona Franca, R\$ 4 acabam sendo “pagos”, na prática, pelo Tesouro. Ou seja, por todos os contribuintes. É que essas empresas não só conseguem não pagar o tributo com a isenção da Zona Franca como também ficam com o crédito tributário, que pode ser usado para pagar o IPI de outros produtos, inclusive de outras bebidas, como cervejas.

Como a empresa instalada em Manaus não paga o IPI, ela fica com crédito muito alto. E usa esse crédito para abater o débito do imposto de outros produtos. Em busca do mesmo “benefício”, empresas menores de refrigerantes também correram para fabricar o xarope no norte do País. Não é de hoje que o governo tenta acabar com essa manobra tributária sem sucesso.

O ex-ministro da Fazenda Guido Mantega propôs à presidente Dilma Rousseff a medida, que menos de quatro dias depois de editada foi revista diante de tamanha pressão das empresas e dos parlamentares na época. O governo considera que o decreto legislativo é ilegal e se prepara para a batalha jurídica, caso seja aprovado. Pela Constituição, decreto legislativo só pode ser aprovado quando o Poder Executivo exorbita na regulamentação de uma lei. O que na visão da área econômica não é o caso porque o governo pode por decreto regular o IPI.

A outra frente de pressão vem dos exportadores que não querem a redução quase a zero do Reintegra, programa que garante um crédito tributário nas vendas externas. Na mira da Organização Mundial do Comércio (OMC), o programa – caríssimo, diga-se – foi criado para eliminar os resíduos tributários na cadeia de produção de produtos exportados. Algo que o Brasil não conseguiu comprovar até agora no processo aberto pela organização.

A economia só com essa medida em 2018 é de R\$ 2,27 bilhões. E no ano que vem mais R\$ 10 bilhões. A mais importante das medidas do ponto de vista de economia de arrecadação. O presidente Michel Temer vetou parte dos setores que continuariam com a desoneração da folha de pagamento, benefício criado no governo da ex-presidente Dilma Rousseff. A medida que na prática aumenta a carga tributária das empresas para compensar parte das perdas com subsídio do diesel também pode sofrer baixas no Congresso.

Parlamentares insatisfeitos prometem derrubar os vetos. Com tantas resistências e recuos do Palácio do Planalto, não se sabe qual será a capacidade de resistência do presidente aos pedidos de mudanças nos pontos de compensação do pacote para agradar aos caminhoneiros. E, aí, novas medidas terão que ser editadas ampliando o desgaste do governo.

JORNALISTA DO BROADCAST

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Colunas

Autor: Sonia Racy

Título: Tamo junto

Direto da Fonte

Não foi só a Petrobrás que se beneficiou da gestão de Pedro Parente. Os Estados receberam em ICMS, de setembro de 2016 a maio de 2018, quase R\$ 9 bilhões a mais, graças à alta de preços dos combustíveis. A fatia maior ficou com São Paulo: R\$ 2,7 bi. Os dados são da consultoria legislativa do Senado, repassados a Randolfe Rodrigues, autor do projeto que reduz impostos estaduais sobre combustíveis.

Junto 2

Vale lembrar que, em carta aberta contra o projeto, procuradores-gerais dos Estados culpam a política de preços da estatal pela crise da greve dos caminhoneiros.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Notas e Informações

Autor:

Título: Greve, dólar, eleição e preços

Além de prejudicar as famílias causando escassez de produtos e aumento de preços, a paralisação dos transportes atrapalhou até o trabalho de quem elabora índices de inflação. A coleta de informações no fim de maio foi dificultada pela falta de produtos em supermercados, informou o gerente do setor de índices de preços do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Fernando Gonçalves.

De toda forma, o primeiro impacto da greve dos caminhoneiros – e, segundo autoridades, do bloqueio de empresas transportadoras – ficou visível no Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), o número oficial usado como referência para a política econômica. A alta mensal do IPCA passou de 0,22% em abril para 0,40% em maio, com aceleração principalmente na semana final do mês passado. O efeito da crise no transporte rodoviário é observável até mais facilmente na evolução do Índice de Preços ao Consumidor - Semanal (IPC-S), produzido pela Fundação Getúlio Vargas (FGV). Cobrindo um período de quatro semanas, esse indicador é atualizado semanalmente.

As taxas apuradas nos períodos até 15, 22 e 31 de maio e 7 de junho foram de 0,24%, 0,33%, 0,41% e 0,70%. Entre a última coleta do IPC-S divulgada do mês passado e a primeira publicada neste mês o ritmo de alta dos preços da alimentação saltou de 0,24% para 0,83%. É fácil entender por que o encarecimento de hortaliças e legumes passou de 9,13% para 12,83%.

Como o abastecimento dessa classe de produtos é renovado com grande frequência, o efeito do bloqueio de estradas foi especialmente sensível. Como o levantamento de dados para o IPCA foi concluído em 29 de maio, as consequências da interrupção dos transportes foram captadas certamente de forma incompleta. Ainda assim foi possível observar o impacto da crise nos preços de alguns produtos. O técnico Fernando Gonçalves citou como exemplos a cebola, a batata e as hortaliças.

Também pesaram os aumentos da gasolina (3,34%) e do óleo diesel (6,16%), resultantes basicamente dos preços do refino. A alta do dólar, acelerada nos últimos dois meses, vem afetado os preços por atacado, mas o repasse dos aumentos aos preços finais tem sido até agora limitado. A perspectiva de um impacto mais significativo já levou o Copom, o Comitê de Política Monetária do Banco Central (BC), a interromper o corte dos juros básicos em sua última reunião, nos dias 15 e 16 de maio.

Especulou-se intensamente no mercado, nos últimos dias, sobre um possível aumento da taxa básica, a Selic, na próxima reunião, prevista para 19 e 20 de junho. O presidente do BC, Ilan Goldfajn, deu uma resposta previsível, mas insuficiente para fundamentar uma aposta segura quanto à decisão do Copom.

A política monetária, disse Goldfajn, continuará subordinada às expectativas de inflação.

A resposta às oscilações do câmbio permanecerá, em princípio, em território separado. Por enquanto, o BC procura atenuar a instabilidade cambial por meio da oferta de dólares em operações de swap. Como a alta do dólar se intensificou recentemente, a escala das intervenções foi ampliada. Com reservas de cerca de US\$ 380 bilhões, a autoridade tem fôlego para sustentar esse jogo por um tempo razoável. Mas os dois assuntos – câmbio e inflação – podem juntar-se novamente, se as projeções atualizadas apontarem um efeito mais forte, e mais perigoso, da alta do dólar sobre a evolução dos preços.

Nesse caso, o Copom terá uma forte razão para elevar os juros. Essa razão estará diretamente vinculada à inflação e indiretamente à desvalorização do real, atribuível em parte a fatores externos (como a alta de juros nos Estados Unidos) e em parte a fatores políticos internos. Até agora, os dados do IPCA estão longe de ser assustadores.

A alta ficou em 1,33% no ano e em 2,86% em 12 meses, ainda abaixo do limite inferior (3%) da meta de inflação. Especialistas do mercado têm reafirmado projeções inferiores a 4% para este ano. Mas a incerteza política, especialmente eleitoral, um dos fatores da alta do dólar, permanece, pode crescer e ainda é difícil calcular seus piores efeitos.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor:

Título: Temer pede 'mais otimismo' aos brasileiros

O presidente Michel Temer pediu “mais otimismo” aos brasileiros ao participar, ontem, do início dos testes do Laboratório de Geração de Energia Nucleoelétrica (LabGene), no Centro Experimental Aramar, da Marinha, em Iperó, interior de São Paulo, onde está sendo construído o protótipo terrestre do submarino nuclear. A declaração do presidente ocorre em meio a um cenário de turbulência econômica no País e no exterior e incerteza no quadro político-eleitoral doméstico.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Denise Luna

Título: Empregados da Eletrobrás marcam greve de 72 horas

Depois dos caminhoneiros e petroleiros, os empregados da Eletrobrás entram em greve a partir de segunda-feira por 72 horas. Entre as reivindicações está o fim do processo de privatização da empresa. A exemplo da campanha dos empregados da Petrobrás, que pediram a saída do então presidente da estatal Pedro Parente, os eletricitários pedem também a demissão do presidente da companhia, Wilson Ferreira Júnior.

Os funcionários da companhia pretendem cruzar os braços a partir de zero hora do dia 11. O diretor da Associação dos Empregados da Eletrobrás e do Sindicato dos Trabalhadores de Empresas de Energia Emanuel Mendes, garantiu que a paralisação não causará problemas de abastecimento de energia elétrica para a população.

“Nossa greve tem por objetivo fazer um alerta de que a privatização vai sim trazer transtornos para a população”, disse. Em nota, a Eletrobrás informou que “está tomando todas as medidas legais necessárias para garantir o acesso dos empregados às dependências da empresa nesse período”.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Lu Aiko Otta

Título: Frete mínimo cria impasse para o governo

Sem conseguir agradar a caminhoneiros e empresários, já foram editadas duas tabelas e uma outra está em discussão, mas problema permanece

O tabelamento do preço mínimo para o frete rodoviário – decisivo para acabar com a paralisação de 11 dias dos caminhoneiros que provocou uma crise de abastecimento no País – virou uma armadilha para o governo. Sob pressão, já foram editadas duas versões da tabela e uma terceira está em discussão. A primeira atendeu aos caminhoneiros, mas revoltou o agronegócio, que fala em aumentos de até 150% nos preços e ameaça travar a comercialização.

A segunda procurou aliviar o custo aos produtores, mas contrariou os caminhoneiros. O governo se comprometeu em revogá-la. E uma terceira opção estava em discussão ontem. Mesmo irritados com a revisão, que levou a um corte médio de 20% nos preços, os caminhoneiros se propuseram a buscar uma composição de preços que seja boa para eles e para os usuários de seus serviços. Havia disposição de seguir com as reuniões no fim de semana para chegar a uma tabela de consenso. Mesmo assim, a ameaça de uma nova greve permanece no ar.

O governo não quer contrariar o setor produtivo. Por outro lado, teme que, ao acabar com o tabelamento, haja uma nova greve. Assim, pende de um lado para outro e adia um desfecho. A terceira versão da tabela, que deverá ficar pronta no início da próxima semana, será submetida pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) a uma audiência pública que durará de 30 a 45 dias. Está na mesa, inclusive, estipular na tabela preços diferenciados para os períodos de safra e entressafra. Enquanto continua o impasse, vale a primeira versão da tabela.

Novela.

“Isso virou uma novela”, disse o caminhoneiro autônomo Wallace Landim, o “Chorão”, ao chegar ontem para a reunião na ANTT que reformularia a tabela. Ele afirmou que a segunda versão dela fixou em R\$ 40 um frete que custava R\$ 60 no mercado livre. “A tabela não nos servia, tanto que foi revogada”, comentou o presidente do Sindicato dos Transportadores Autônomos de Carga de Ijuí (RS), Carlos Alberto Litti Dahmer. “Chorão” disse que pode haver uma nova greve, “com certeza”, caso as negociações não sejam bem-sucedidas.

Por enquanto, a categoria deu um voto de confiança “forçado” ao governo. Enquanto os caminhoneiros trabalhavam numa revisão da tabela, a Confederação Nacional da Indústria (CNI) anunciou que questionará a constitucionalidade do tabelamento do frete no Supremo Tribunal Federal (STF). Em nota, o presidente da entidade, Robson de Andrade, informou que “o tabelamento é insustentável, porque provoca prejuízos extremamente danosos para a economia, especialmente para o setor produtivo, e para a população”.

“A tabela talvez não seja a melhor opção”, afirmou ontem o ministro da Fazenda, Eduardo Guardia, em entrevista à Rádio Bandeirantes. “Foi uma solução tomada num momento de crise, uma negociação difícil e complexa”, admitiu. Na verdade, toda a área técnica do governo é contra o tabelamento. A única razão pela qual o presidente Michel Temer, professor de Direito Constitucional, assinou uma Medida Provisória (MP) de constitucionalidade duvidosa foi o caos em que o País havia mergulhado por causa da paralisação.

Agora, mesmo sendo contra, o governo luta para manter o tabelamento vivo, por receio de uma nova greve. Vai, inclusive, atuar na Justiça para tentar preservá-lo. Para tanto, pode usar uma “brecha” da Constituição que permite o tabelamento em situações de abuso de poder. No caso, o abuso seria das empresas, que se recusam a embarcar suas cargas com os preços fixados pelo governo. Ainda ontem, o Tribunal Regional Federal da 5.ª Região derrubou liminar que suspendia os efeitos da tabela concedida, na quinta-feira, por um magistrado da Justiça do Rio Grande do Norte.

Sem plano.

Não há plano sobre o que fazer caso a MP do tabelamento não seja aprovada no Congresso a tempo e perca a validade. As discussões do governo com as lideranças dos dois lados da disputa vão no sentido de se buscar, na trégua dada pelo período de vigência da MP, um entendimento que permita elevar a renda dos caminhoneiros, principalmente os autônomos. Na contramão desse esforço, está em curso uma articulação entre empresas e caminhoneiros para pressionar o governo. Voltarão à pauta reivindicações como o corte de impostos sobre os combustíveis, em especial o ICMS.

COLABORARAM SANDRA MANFRINI E LORENNA RODRIGUES

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Daniela Amorim

Título: Já com reflexos da greve dos caminhoneiros, IPCA vai a 0,4%

Taxa acumulada de janeiro a maio, porém, é a mais baixa para o período na série histórica iniciada no Plano Real

Sob pressão dos aumentos de preços da gasolina e da energia elétrica, a inflação oficial no País acelerou em maio. O Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) passou de 0,22% em abril para 0,40% no último mês, informou ontem o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). O resultado ficou acima das expectativas de analistas do mercado financeiro ouvidos pelo Projeções Broadcast, que estimavam uma inflação média de 0,30%.

Ainda assim, a taxa acumulada de janeiro a maio, de 1,33%, foi a mais baixa para o período na série histórica iniciada na implantação do Plano Real. A greve de caminhoneiros que paralisou o País por 11 dias já teve reflexos no IPCA. Segundo Fernando Gonçalves, gerente na Coordenação de Índices de Preços ao Consumidor do IBGE, a coleta de preços foi afetada pela ausência de produtos nas gôndolas dos supermercados. “Se faltou o produto, o consumidor não comprou”, ressaltou Gonçalves.

O levantamento de preços para o IPCA foi feito de 28 de abril a 29 de maio. A última semana do mês foi a que registrou impacto mais forte sobre os preços, justamente por conta da greve. Em maio, as famílias pagaram mais pela cebola, batata inglesa, hortaliças e leite longa vida. Economistas esperam que haja novos reflexos da paralisação nos preços praticados no varejo em junho. “Várias

cadeias produtivas foram cortadas por essa greve, como a de produção de proteína animal.

Então o impacto não é apenas direto, a transmissão dura algum tempo. E junho foi um mês de estresse no câmbio, tende a se refletir muito rapidamente no preço de alguns importados, como o trigo, que causa certa pressão no preço do pão francês, por exemplo”, apontou o analista Everton Carneiro, da RC Consultores.

Carneiro espera uma inflação mais pressionada em junho também por conta de novos aumentos no preço da gasolina e pela cobrança extra na conta de luz de R\$ 5,00 a cada R\$ 100 kWh consumidos, devido ao acionamento pela Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) da bandeira tarifária vermelha patamar 2, em substituição à bandeira amarela que vigorava em maio.

“A elevação da bandeira tarifária para seu patamar máximo deve ser o principal condicionante de alta para o IPCA do próximo mês. Além disso, os preços de alimentos ficam sujeitos a oscilações para cima, em linha com o repasse das pressões recentes do atacado para o varejo”, previu Marcio Milan, analista da Tendências Consultoria Integrada. “Nada disso, porém, é suficiente para jogar a inflação em 12 meses para 4,5% ao ano. O nível de inflação ainda está abaixo da meta. Não há motivo para elevação na taxa de juros”, avaliou Carneiro.

O economista Luiz Castelli, da GO Associados, também considera precipitado pensar em alta de juros até a eleição presidencial. “Passada a eleição, se o desfecho for desfavorável à continuidade das reformas, podem ocorrer ajustes na reunião subsequente”, opinou Castelli. Puxada pela queda de 14,71% nos preços das passagens aéreas, a inflação de serviços recuou 0,09% em maio, o resultado mais baixo da série histórica iniciada em 2012. A taxa da inflação de serviços acumulada em 12 meses foi de 3,46% em abril para 3,32% em maio, também a mais baixa da série histórica.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Igor Gadelha Adriana Fernandes

Título: Maia vê ‘folga’ no teto de gastos para subsidiar o gás

Presidente da Câmara diz haver espaço de R\$ 13 bi no Orçamento que poderia ser usado para atender a ‘demandas importantes’

Responsável por pautar a votação dos projetos da agenda econômica do governo, o presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ), vê uma folga de R\$

13 bilhões no limite do teto de gastos de 2018, regra que proíbe que as despesas cresçam acima da inflação. Em entrevista ao 'Estadão/ Broadcast', Maia avalia que esse espaço (entre o volume de despesas previstas e o teto fixo que o governo tem para gastar até o final do ano) poderá ser usado para permitir a redução do preço do gás de cozinha e atender a outras demandas importantes.

A previsão de Maia, que ainda mantém a pré-candidatura ao Palácio do Planalto, contrasta com as estimativas da equipe econômica, que calcula que o teto chegou ao seu limite. Ou seja, as despesas que estão na conta para serem pagas já atingiram o limite fixado para o ano, conforme determina a emenda constitucional que criou a regra que limita o crescimento dos gastos da União à variação da inflação. Procurado oficialmente, o Ministério do Planejamento não quis se manifestar.

“Estamos muito perto do teto. Mas não acho que faltam apenas R\$ 500 milhões, como diz parte da equipe econômica e os técnicos. Temos uma folga maior, de R\$ 13 bilhões”, diz Maia. De acordo com o parlamentar fluminense, os cálculos são de consultores que o auxiliam. Para o presidente da Câmara, existem algumas despesas que não deveriam, na verdade, nem estar dentro do teto.

Maia avalia que o aumento do gás de cozinha tem sido um “sofrimento” para a população mais pobre e lembra pesquisa divulgada em abril pelo IBGE mostrando que 1,2 milhão de domicílios passaram a usar lenha para cozinhar. “Eu não estou dizendo que tenha uma solução de hoje para amanhã para o gás de cozinha, mas um acordo pactuado com a equipe econômica”, afirmou.

Prioridades.

O presidente da Câmara também defende a aprovação na Casa de uma pauta de prioridades em resposta à turbulência do mercado, provocada pelas incertezas do cenário externo e pelas preocupações com resultado da eleição, que levou à disparada do dólar. Para ele, a situação hoje no País é tão grave, que é melhor nem especular sobre o envio de uma possível terceira denúncia contra o presidente Michel Temer.

“Vamos focar nossa conversa aqui na crise e nos motivos da crise. Porque a situação é muito grave no Brasil para a gente ficar especulando sobre terceira denúncia”, diz Maia. Na avaliação dele, a crise do dólar tem um componente majoritário externo e que contaminou o Brasil pelas fragilidades que o País tem do ponto de vista fiscal, somado à fragilidade política do presidente Michel Temer. De acordo com o presidente da Câmara, é preciso dar sinalizações importantes nesse momento.

O “caminho” das votações, segundo ele, será primeiro o projeto de lei que permite a venda de seis distribuidoras da Eletrobrás do Norte e Nordeste, depois o do leilão do excedente da cessão onerosa do pré-sal (revisão do acordo do governo com a Petrobrás assinado em 2010) e, por último, o da privatização da Eletrobrás. “Não quero sinalizar para ninguém que é fácil (a privatização da Eletrobrás), mas ela está na minha agenda”, afirma.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Reuters

Título: Aneel dá aval para Queiroz vender ativo

O braço de investimentos em energia da empreiteira Queiroz Galvão recebeu aval da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) para vender suas fatias em três hidrelétricas ao fundo de investimentos em participações Astra. A negociação vem em meio a um movimento da empreiteira para levantar recursos e pagar dívidas. A companhia vive uma crise financeira iniciada após ser alvo de acusações de corrupção na Operação Lava Jato.

A Queiroz Galvão Energia negociou com o Astra toda sua participação na Companhia Energética Santa Clara e na Queiroz Galvão Energética, além de toda fatia de 59% na Companhia Energética Chapecó. Os valores do negócio não foram revelados. Essas empresas controlam, respectivamente, a hidrelétrica Santa Clara, com 60 megawatts, a de Jauru, de 121,5 megawatts e a hidrelétrica Quebra Queixo, com 120 megawatts, todas já em operação segundo informações do site da Queiroz Galvão Energia.

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Política

Autor: Rodolfo Costa Alessandra Azevedo

Título: Frete, o problema da vez

A greve dos caminhoneiros acabou, mas ainda dá dores de cabeça ao governo federal. Antes, o principal desafio do Palácio do Planalto era assegurar o repasse do desconto de R\$ 0,46 no diesel nas bombas. A transferência do combustível subsidiado para o consumidor ainda é lenta, mas, gradativamente, vem sendo feita. O maior impasse do momento é a discussão de uma tabela mínima do preço do frete. Uma resolução estabelecendo a tarifa foi editada no dia 30, mas gerava distorções no mercado por prever apenas um tipo de carreta. Uma outra foi publicada na quinta-feira, mas acabou contestada por representantes dos transportadores e suspensa no mesmo dia. Não é à toa a preocupação do governo: nas redes sociais, grupos da categoria ameaçaram uma nova

paralisação a partir de segunda-feira, caso o Planalto não dê celeridade e demonstre empenho em solucionar o impasse.

O governo entendeu o recado. Pressionado, convocou ontem uma reunião na Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) com representantes da categoria para definir novamente o tabelamento. Inclusive chamou para conversar, o autônomo Wallace Landim, mais conhecido como “Chorão”. Entre interlocutores do comitê responsável por gerir a crise dos caminhoneiros, ele é avaliado como um dos mais radicais do movimento e um dos principais incentivadores da categoria nas redes sociais. O convite a ele é uma sinalização da preocupação do Planalto em evitar que os transportadores voltem às ruas.

A reunião ontem na ANTT não fechou uma nova tabela, mas deixou Chorão otimista. “Não estava, mas agora estou. A sinalização do equilíbrio, de poder trabalhar com tranquilidade, nos deixa otimistas”, disse. O autônomo pregou por uma manutenção da trégua ao governo, em clara sinalização à categoria. “Hoje, participamos da primeira reunião aqui da tabela mínima e o pessoal pode ficar tranquilo que a gente está caminhando e estamos vendo as negociações. E este equilíbrio para a sociedade vai acontecer”, declarou.

O tom adotado pela Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos (CNTA) também aponta para uma trégua. “Por enquanto, digo que não podemos falar em paralisação. Até porque ocupa muito nosso tempo em dizer até para poder fechar as negociações”, disse Norival Silva, diretor da entidade. A categoria recebeu espaço, equipamentos e suporte necessário da ANTT para fazer cálculos e apresentar aos diretores da autarquia vinculada ao Ministério dos Transportes o equilíbrio que eles julgam necessário.

Mas a discussão da tabela mínima de frete não foi a única pauta que eles levaram à reunião. Nos bastidores, eles negociam outra reivindicação com o governo. Uma tabela de cobrança mínima de impostos entre os estados, que varie de acordo com o tipo de carga, o frete e a quilometragem da entrega. Há na categoria quem entenda que a medida possa ser uma contrapartida para chegar mais fácil a um ponto de equilíbrio no diálogo do frete com os setores produtivos.

Insustentável

O impasse entre governo e caminhoneiros pode ser solucionado na próxima segunda-feira, data em que os caminhoneiros pretendem apresentar a tabela ao governo. Empresários, no entanto, estão incomodados com a ideia. A Confederação Nacional da Indústria (CNI) informou ontem que ingressará nos próximos dias com uma ação direta de inconstitucionalidade (ADI) no Supremo Tribunal Federal (STF).

A ideia de uma tabela mínima de preços para o frete é insustentável, rebate o presidente da CNI, Robson Braga de Andrade. “O tabelamento provoca prejuízos extremamente danosos para a economia, especialmente para o setor produtivo e para a população”, criticou. A avaliação da entidade é de que estabelecer uma tarifa mínima fere o princípio da livre concorrência. “A fixação de preços mínimos infringe o princípio da livre iniciativa e é ineficaz”, acrescentou.

“Hoje, participamos da primeira reunião aqui da tabela mínima e o pessoal pode ficar tranquilo que a gente está caminhando e estamos vendo as negociações”
Wallace Landim, o “Chorão”, líder dos caminhoneiros

Liminar concedida

A Justiça Federal no Rio Grande do Norte concedeu uma medida liminar para suspender os efeitos da Medida Provisória 832, autorizando duas empresas do ramo de sal a não cumprirem a tabela da ANTT. As empresas alegaram que a medida é inconstitucional, por violar princípios como o da livre iniciativa e livre concorrência, argumento acolhido pelo juiz Orlan Donato Rocha, da 8ª Vara Federal.

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Política

Autor: Renato Souza

Título: Nova operação contra empresários no Sul

A Polícia Federal deflagrou, na manhã de ontem, a segunda fase da Operação Unlocked, que investiga a prática de locaute durante a greve dos caminhoneiros. De acordo com a corporação, a suspeita é de que um empresário do Rio Grande do Sul atuou para manter a mobilização de seus funcionários durante o movimento. É o segundo patrão investigado pelas práticas de atentado contra a liberdade do trabalho e associação criminosa. Até o momento, seis pessoas são alvo de inquérito, número considerado baixo diante da greve que afetou todas as unidades da Federação. Nesta nova etapa, dois mandados de busca e apreensão foram cumpridos em Vila Cristina, na Serra (RS), em que documentos foram recolhidos.

Durante 11 dias, de 21 e 31 de maio, caminhoneiros suspenderam as atividades e interditaram rodovias em pelo menos 22 estados e no Distrito Federal. No entanto, a crise de abastecimento, que reduziu a circulação de alimentos, combustíveis, remédios e até água, causou transtornos em todos os estados. Logo nos primeiros dias, o governo federal afirmou que o movimento era mantido pelos patrões, na prática do locaute, prevista no Código Civil e no Código de Processo Penal.

Postos

Nove dias após o fim da greve, as ações policiais não se restringem ao Rio Grande do Sul. No Ceará, duas pessoas também foram presas pela Polícia Rodoviária Federal acusadas de incitar protestos em Tabuleiro do Norte. Um dos detidos é vereador da Câmara Municipal da cidade. Mas, neste caso, de acordo com as autoridades, não ocorreu a prática de locaute.

Na primeira fase da operação, deflagrada em 31 de maio, último dia da greve, mais de 60 policiais cumpriram três mandados de busca e apreensão nos municípios de Vale Real e Caxias do Sul, ambos no Rio Grande do Sul. O alvo foi um empresário gaúcho do setor de transportes. De acordo com as investigações, o executivo estava ameaçando motoristas para que eles não voltassem ao trabalho e ordenava para que abandonassem os caminhões em postos de combustíveis.

Acusado de atuar para manter os protestos na RS-122, na RS-452 e na BR-116, ele foi liberado cinco dias depois. O Ministério Público Federal (MPF) abriu inquéritos contra pelo menos outras quatro pessoas, acusadas da prática de locaute.

Multas aplicadas

O ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Alexandre de Moraes determinou que mais 46 transportadoras paguem, em 15 dias, R\$ 506,5 milhões em multas judiciais pelo descumprimento da liminar que determinava o desbloqueio imediato das rodovias, durante a paralisação dos caminhoneiros.

O ministro atendeu a um pedido de Advocacia-Geral da União (AGU). Somado a mais duas decisões do ministro sobre a questão, assinadas há duas semanas, o total de multas cobradas de transportadoras pela União já chega a R\$ 715 milhões.

Moraes entendeu que a aplicação de multa serve para efetivar sua decisão que determinou o desbloqueio das estradas. “Vale a pena enfatizar que a sanção pecuniária, nestes casos, surge como importante instrumento de coerção colocado à disposição do magistrado para dar concretude e efetividade à tutela jurisdicional, seja provisória, seja definitiva. Em outras palavras, não é lícito à parte simplesmente recusar-se ao cumprimento de obrigação de fazer ou de não fazer, materializada em título executivo judicial. Isto consagraria desprestígio ao Poder Judiciário”, argumentou.

Moraes também determinou a penhora dos bens das transportadoras se o pagamento das multas não for feito no prazo determinado.

MME / ASCOM .