

Ministério de Minas e Energia
Assessoria de Comunicação Social – ASCOM

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

O Estado de S. Paulo

Título: Um governo sem rumo e sem autoridade	12
--	----

Sumário

VEÍCULO: O Globo	2
Título: Libra bate recorde.....	2
Título: Eremildo, O Idiota	2
Título: Mico na mão	2
Título: Um alento que vem à tona	3
Título: Multas por preço abusivo devem demorar a sair	5
Título: Subsídio ao diesel vai na contramão do mundo	6
VEÍCULO: Folha de S. Paulo	8
Título: O preço da manipulação.....	8
Título: Macaé, líder em royalties de petróleo, quer plano para diminuir as taxas.....	9
VEÍCULO: O Estado de S. Paulo	10
Título: É a dominância fiscal	10
Título: Um governo sem rumo e sem autoridade	12

VEÍCULO: O Globo**Seção: Colunas****Autor: Lauro Jardim****Título: Libra bate recorde**

O poço de Mero (ex-Libra) está bombando. Na área do pré-sal, em plena Bacia de Santos, produziu em abril quase 51 mil barris de petróleo e gás equivalente por dia. É o seu recorde. Para que o leitor tenha uma ideia, a média é de 20 mil barris diários no pré-sal. No Brasil, oito mil barris por dia, já pode ser considerado um bom resultado.

VEÍCULO: O Globo**Seção: Colunas****Autor: Elio Gaspari****Título: Eremildo, O Idiota**

Eremildo é um idiota, mas acha que a Agência Nacional do Petróleo e a Petrobras estão abusando de sua cretinice quando dizem que a política de preços de combustíveis será revista depois de uma consulta pública. Se essa modalidade de avaliação tivesse valor, Michel Temer deveria ter saído do Planalto depois das primeiras pesquisas do Datafolha e do Ibope. Felizmente, esse jogo acabará em outubro, com a consulta eleitoral.

VEÍCULO: O Globo**Seção: Colunas****Autor: Miriam Leitão****Título: Mico na mão**

A avaliação da Abrace (Associação dos Grandes Consumidores de Energia) é de que o governo terá que tomar uma decisão difícil por não ter conseguido avançar na privatização de seis subsidiárias da Eletrobrás Norte e Nordeste. Ou liquida as empresas e gasta R\$ 20 bilhões para tapar os buracos nas companhias, ou continua cobrindo um déficit de R\$ 2 bilhões por ano. O clima no setor, conta Edvaldo Santana, presidente da entidade, é de frustração porque o governo não conseguiu entregar as mudanças regulatórias que prometeu. "O ano é muito ruim, de muita decepção", resumiu.

VEÍCULO: O Globo**Seção: Rio****Autor: Carina Bacelar****Título: Um alento que vem à tona**

Royalties e participações especiais do petróleo aumentam 51% e vão reduzir déficit da previdência

Os royalties e as participações especiais sobre a produção do petróleo voltaram a engordar a arrecadação do estado. Com uma trajetória de queda iniciada em meados de 2014, o preço do barril chegou ao fundo do poço no começo de 2016, arrasando o caixa do governo. A partir do segundo semestre do ano passado, bons ventos começaram a soprar. Agora, dados da Secretaria estadual de Fazenda, solicitados pelo GLOBO, trazem à tona um alento para as combalidas finanças públicas: os recursos provenientes da exploração do petróleo, recebidos de janeiro a maio deste ano pelo Estado do Rio, aumentaram 51% em relação ao mesmo período de 2017, chegando a R\$ 5,18 bilhões.

Para especialistas, além da valorização do barril no mercado mundial, a alta do dólar e o incremento da produção da Petrobras contribuíram para a retomada. No entanto, eles também alertam que, pelo fato de o petróleo ser uma commodity sujeita a grandes oscilações de preço, o cenário pode novamente mudar. Por isso, fazer ajustes fiscais continua sendo o principal dever de casa do governo. A maior parte desses recursos vai para o Rioprevidência, que tem um déficit previsto de R\$ 10,3 bilhões para este ano.

Com a alta do petróleo, o governo vai precisar tirar menos dinheiro do cofre para cobrir o pagamento de aposentadorias e pensões, mas a conta ainda não foi fechada. Desde 2015, o Tesouro arca com os prejuízos do fundo de previdência. Otimista, o governador Luiz Fernando Pezão acha que o buraco deste ano pode ficar na casa dos R\$ 3 bilhões: — Acho que, com as medidas que estamos tomando, podemos ter de R\$ 3 bilhões a R\$ 5 bilhões (de déficit previdenciário) este ano, depende. Se o país crescer, podemos surpreender.

E, para 2020, quando estava previsto R\$ 5 bilhões (de rombo), acho que pode ser zerado — afirma o governador. DÉFICIT ESTÁ SENDO RECALCULADO A gestão do Rioprevidência, por sua vez, evita antecipar de quanto será essa diminuição do rombo. Em nota, informou que, com o aumento do repasse de

royalties, "está recalculando a sua receita anual, o que ocasionará uma redução desse déficit". Nesses valores recebidos pelo estado, não estão incluídos os R\$ 2 bilhões da operação financeira de antecipação de royalties realizada em abril.

Parte do dinheiro já foi usada para quitar o 13º salário de 2017 de aposentados e pensionistas, que até então estava atrasado. Mas os problemas do governo vão além do fundo previdenciário. A Lei Orçamentária Anual de 2018 prevê um déficit de R\$ 10 bilhões nas contas do estado. Numa tentativa de reduzir a dependência do Rioprevidência em relação ao dinheiro do petróleo, o estado aprovou, no ano passado, o aumento da contribuição previdenciária de seus servidores (de 11% para 14%). Era uma das condições para o Rio ingressar no Regime de Recuperação Fiscal, plano de socorro do governo federal.

Na Assembleia Legislativa, tramitam outras propostas no mesmo sentido. O deputado Luiz Paulo (PSDB), por exemplo, apresentou um projeto para engordar o fundo previdenciário com recursos do Imposto de Renda pago pelos servidores, que hoje ficam no Tesouro fluminense. — Mesmo com a crescente receita de royalties, sempre haverá um buraco no fundo — ressalta o deputado. Em 20 de janeiro de 2016, enquanto o Rio comemorava o Dia de São Sebastião, seu santo padroeiro, a economia estava à espera de um milagre: a cotação do barril do petróleo chegava ao seu patamar mais baixo após uma trajetória de queda iniciada em meados de 2014: US\$ 27,88.

O mês anterior tinha sido marcado por uma crise sem precedentes nos serviços estaduais de saúde, e os funcionários públicos começariam o ano com salários atrasados (pagos só em 12 de janeiro). Nos anos seguintes, o preço do petróleo se recuperou lentamente, mas longe daquele que mantinha as contas do estado no azul. A retomada ganhou fôlego só no fim do ano passado, e, desde novembro, não fica abaixo dos US\$ 60.

Na última sexta-feira, o barril era cotado a US\$ 76. Segundo especialistas, esse cenário deve se manter a médio prazo. — A posição dos Estados Unidos em relação ao acordo nuclear do Irã vai manter o mercado aquecido nos próximos anos, enquanto o presidente Donald Trump estiver no poder, embora ele tenha volatilidade.

O mercado trabalha com a previsão de US\$ 70 a US\$ 80, no momento. Isso é o dobro do que chegou há um ano e meio. É uma previsão fantástica em termos de royalties para o Rio — analisa o professor de Finanças do Ibmecc-RJ Gilberto Braga.

O economista ressalta que o aumento da cotação do petróleo tem superado até as projeções feitas no fim do ano passado, com base nas quais foi elaborada a Lei Orçamentária Anual. Braga observa que o aumento da arrecadação derivada

do petróleo não significa "solução para os problemas do Rio nem folga fiscal", mas ele defende que as receitas geradas pela alta da commodity pode estimular a produção industrial de áreas relacionadas: — O setor de petróleo é muito importante para o Rio.

Ter preços com uma perspectiva de manutenção nesta faixa reativa à indústria naval vai reaquecer parte da região produtora em Macaé e acelerar a retomada da obra do Comperj. Para o estado, é uma notícia que vai além dos royalties. Já Bruno Sobral, especialista em economia fluminense e professor da Uerj, avalia que o estado deverá enfrentar dificuldades porque antecipou receitas de royalties para pagar o 13º salário de servidores. Além de deixar de contar com esses recursos nos próximos anos, se a cotação do produto despencar, o Rio terá que quitar a antecipação em situação desfavorável. — O estado precisa ter esse cuidado com as operações que está fazendo para conseguir receitas a curto prazo.

O royalty continua sendo uma receita temporária flutuante, e todo risco está em cima disso. É uma grande incerteza. O ideal é articular algo que permita ao Rio ter um indicativo de recuperação econômica mais consistente — sugere Sobral.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor:

Título: Multas por preço abusivo devem demorar a sair

Para especialistas, é preciso comprovar vantagem excessiva de empresas sobre clientes

Em 20 dias, desde o início da greve dos caminhoneiros, em 21 de maio, os Procons já autuaram mais de 2.500 postos e cerca de 200 supermercados Brasil afora, a maioria por indícios de prática de preços abusivos. E as multas? É o que querem saber os consumidores indignados diante dos abusos cometidos pelo comércio nas últimas semanas. Sophia Vial, vice-presidente da Procons Brasil, esclarece que a punição pode demorar.

É preciso comprovar que o vendedor obteve vantagem excessiva sobre a clientela e, para isso, é preciso confrontar o valor de venda às notas de compra e outros custos, antes de aplicar a multa que pode chegar a R\$ 10 milhões. — Em casos flagrantes de abuso, como o posto que vendia gasolina a R\$ 10, os Procons puderam atuar cautelarmente. Mas, nos demais casos, é preciso aguardar que a empresa apresente a sua defesa para avaliarmos. A autuação tem que ser pedagógica para que a prática não se repita — diz Sophia,

relembrando que na época do desastre de Mariana, em Minas Gerais, também foram feitas denúncias de aumentos de preços da água.

Professor de direito do Consumidor, Ricardo Morishita diz que a legislação é feita justamente para garantir a normalidade em momentos de crise. Desde 1962, lembra o especialista, a Lei Delegada nº 4 coíbe aumento de preço abusivo. O conceito é reafirmado no artigo 39 do Código de Defesa do Consumidor (CDC) e por várias decisões do Superior Tribunal de Justiça, ressalta: — Somos uma economia de livre mercado, mas isso não quer dizer que vale tudo.

Num momento de crise, onde há o risco da sociedade se "esgarçar", as leis devem assegurar a normalidade. Uma distribuidora cobrar R\$ 120 por um botijão de gás, como ocorreu em Brasília, não tem cabimento, é abusivo. O cidadão deve exigir a nota fiscal e provocar as entidades de defesa e Ministérios Públicos para que peçam na Justiça a devolução em dobro do que foi cobrado indevidamente. Em todos os estados, diz Alessandra Garcia Marques, presidente da Associação Nacional do Ministério Público do Consumidor (MPCon), há inquéritos sendo abertos para tratar de preços abusivos: — Os consumidores devem fazer a sua representação ao MP para que possamos apurar os abusos, sejam no preço de produtos ou serviços — diz Alessandra, informando que as promotorias vão monitorar preços para verificar se os valores voltaram ao patamar anterior à greve. No Rio, diz o promotor Gabriel Martins, não houve representação de consumidor ao MP.

A investigação em curso tem como base reportagem do GLOBO, informou Martins: — É fundamental que o consumidor registre seu caso. Para isso, basta enviar à ouvidoria do MP nota ou foto que comprove a prática. Assim, além da multa, o MP pode buscar uma indenização pelo dano coletivo. (Luciana Casemiro)

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor: Danielle Nogueira E Rennan Setti

Título: Subsídio ao diesel vai na contramão do mundo

Para analistas, monopólio do refino e dependência de estradas justificam busca por preço mais previsível no Brasil

A decisão do governo brasileiro de subsidiar o diesel, atendendo ao pleito dos caminhoneiros para torná-lo mais barato, vai na contramão do que outros países emergentes vêm fazendo. Nos últimos anos, nações como México, Peru, Malásia e Indonésia retiraram ou diminuíram a subvenção a combustíveis e vêm

buscando aproximar os preços praticados no mercado doméstico às cotações internacionais.

Especialistas alertam, porém, que o Brasil tem características singulares — como a dependência do transporte rodoviário e o monopólio no refino — e que, por isso, repassar imediatamente as oscilações do petróleo e do câmbio ao consumidor final, como a Petrobras vinha fazendo, talvez não seja o melhor modelo.

MÉXICO E PERU: MENOS SUBSÍDIO

Alguns analistas sugerem que um misto de reajustes periódicos e uma espécie de tributo móvel sobre os combustíveis — cuja alíquota poderia subir ou descer para reduzir o impacto de altas abruptas do petróleo — é o caminho a ser perseguido. Na América Latina, México e Peru são exemplo de países que cortaram subsídios. A primeira grande mudança no setor petrolífero mexicano ocorreu em 2013, quando foi quebrado o monopólio da Pemex.

No ano passado, o país passou a permitir alterações diárias nos preços do diesel e da gasolina, em substituição ao sistema de fixação de tetos regionais de preços. Quando há variações bruscas de câmbio ou do petróleo no mercado internacional, o governo reduz a alíquota do tributo que incide sobre combustíveis, equivalente à brasileira Cide. Assim, o volume de subsídio caiu de US\$ 20 bilhões, em 2008, para US\$ 3 bilhões em 2017. O Peru tinha um sistema de banda de preços, mas, em 2011, resolveu liberar o mercado por completo. Foi mantido o subsídio apenas para o gás de cozinha. — São poucos os países hoje que subsidiam seus combustíveis.

Isso costuma acontecer em nações que vivem da commodity (como nações no Oriente Médio) — disse Edmar de Almeida, professor do Grupo de Economia da Energia do Instituto de Economia da UFRJ. A política de preços de combustíveis varia bastante no mundo e depende de fatores que vão desde o nível de competição no refino e a dependência da importação de derivados até o perfil de renda da população. Em países ricos e naqueles onde a concorrência é grande, como nos EUA, a liberdade de preços é uma praxe. Em alguns deles, como Noruega e França, os preços não apenas flutuam, como há também forte tributação sobre os combustíveis fósseis, devido a questões ambientais. — São países que usam o preço dos combustíveis para fazer política pública, seja para ampliar a arrecadação do governo, seja para fomentar fontes sustentáveis, seja para redistribuir renda (pois quem tem carro acaba pagando tributos que os mais pobres não pagam) — diz Alexandre Szklo, professor de Planejamento Energético da Coppe/UFRJ. — No caso brasileiro, o subsídio ao diesel será, na verdade, uma transferência de renda do SUS, do Ministério da Educação e de

outras áreas que não costumam ser priorizadas na política pública nacional para uma categoria específica (os caminhoneiros e transportadoras).

O modelo anunciado pelo governo prevê a redução de R\$ 0,46 no litro do diesel, dos quais R\$ 0,16 serão obtidos via redução de impostos sobre o combustível e os R\$ 0,30 restantes virão de remanejamento de receitas, reoneração de alguns setores industriais, além de cortes em áreas como educação e saúde.

O custo total dessa conta será de R\$ 13,5 bilhões. Além disso, a Agência Nacional do Petróleo (ANP) vai abrir consulta pública para definir uma regularidade de reajustes nos preços de todos os combustíveis, incluindo gasolina. Desde junho de 2017, os reajustes da Petrobras, então comandada por Pedro Parente, tornaram-se frequentes, podendo ser inclusive diários. Assim, as flutuações do câmbio e da cotação do petróleo no mercado internacional começaram a chegar às bombas com frequência e intensidade nunca antes vista, o que foi o estopim para a greve dos caminhoneiros.

PREVISIBILIDADE NAS BOMBAS

Para Giovani Loss, do escritório Mattos Filho, a periodicidade do reajuste dá previsibilidade ao consumidor e não representa necessariamente uma interferência na atividade das empresas. Ele também avalia que o governo poderia usar um imposto como a Cide para amortecer variações bruscas do petróleo ou do câmbio. Mas teme que, se criado um fundo de compensações, como existe no Chile, esses recursos possam ser usados para outros fins no futuro: — O Brasil tem particularidades.

Há um monopólio de fato no refino e uma dependência enorme do modal rodoviário. Os reajustes diários podem criar problemas num cenário como esse. Roberto dos Santos Carneiro, advogado especializado em óleo e gás do Böing Gleich Advogados, defende que, para atenuar a volatilidade internacional, o país atraia investidores para o refino, ampliando a competição no segmento.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Editorial

Autor:

Título: O preço da manipulação

Para fazer cessar a paralisação dos caminhoneiros, o governo Michel Temer (MDB) fez mais do que ceder às exigências que precarizam o equilíbrio orçamentário. O Planalto também prometeu o que não tem condições de entregar — a saber, que o desconto de R\$ 0,46 aplicado no preço do litro do

óleo diesel nas refinarias chegará ao consumidor final. Agora, no afã de cumprir o acordado, adota estratégia de discutível juridicidade e que reedita alguns dos piores momentos da história econômica do país.

O ponto central é que a livre iniciativa está consagrada em nosso ordenamento legal, de modo que a intervenção do Estado no mercado — o que inclui interferir em preços praticados por agentes privados só pode ocorrer em casos autorizados pela Constituição e definidos em lei. A legislação, acrescente-se, acumula falhas e vícios.

A peça principal que o governo usa para ameaçar donos de postos que não baixarem seus preços na proporção desejada é o Código de Defesa do Consumidor, mais especificamente o inciso X de seu artigo 39, que veda "elevar sem justa causa o preço de produtos ou serviços". Como se mostra evidente, "justa causa" constitui um conceito dos mais nebulosos — e, não raro, sem sentido.

Abre-se caminho para que regras e fiscais arbitrem os valores corretos das mercadorias, a substituir os movimentos de oferta, demanda e competição. Empresários que se sintam lesados precisarão enfrentar o cipoal burocrático nacional e eventualmente buscar o Judiciário, sem certeza de sucesso. Os transtornos podem ser de tal magnitude que muitos preferirão acatar as disposições de Brasília.

Ao que parece, é nisso que a administração aposta. Outras normas à disposição do governo tampouco apresentam solidez. A lei que trata da defesa da concorrência tipifica como infração, de modo vago, "aumentar arbitrariamente os lucros". Mais exótica, sem dúvida, é a lei delegada nº 4. Trata-se de um diploma de 1962, que concede vastos poderes intervencionistas ao Executivo.

Usava-se tal instrumento em 1986, no Plano Cruzado, quando se confiscavam bois no pasto para assegurar o abastecimento. O resultado daquele programa de estabilização é conhecido. Não há nenhum motivo para acreditar que agora tenha se tornado possível manipular a economia a bel-prazer do poder político — o que incluía tabela para os fretes, também conquistada pelos caminhoneiros — sem provocar uma série de distorções que, em algum momento, cobrarão seu preço.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Colunas

Autor: Maria Cristina Frias

Título: Macaé, líder em royalties de petróleo, quer plano para diminuir as taxas

Mercado Aberto

O prefeito de Macaé (RJ), Aluizio dos Santos Júnior (MDB) quer que a taxa de royalties dos campos de óleo que estão em declínio seja reduzida quando a produção atingir um determinado volume.

Royalties são compensações às cidades pela exploração de um bem mineral na área delas.

À medida que os poços envelhecem, custa mais para tirar o óleo, e as petroleiras evitam os campos maduros. A redução dos royalties tornaria essa extração mais competitiva.

Há uma proposta da Agência Nacional do Petróleo (ANP), em consulta, para mudar o cálculo da taxa nesses casos. "Propusemos uma redução na curva incremental: por exemplo, o que exceder 1 milhão de barris gerará um valor mais baixo", diz Aluizio.

Macaé é o município que mais recebeu dinheiro dessa origem em 2018 — foram R\$ 210 milhões. A atividade industrial ligada à Bacia de Campos está concentrada lá, diz, e uma saída das petroleiras representaria perdas significativas.

Outras cidades beneficiadas pela Bacia, mas sem presença forte desse setor não têm esse incentivo, afirma. "Não há consenso entre os prefeitos."

As reservas em terra no Nordeste também começam a declinar, diz Alejandro Duran, da A bespetro (das prestadoras de serviços). "Somos favoráveis abaixar os royalties porque a medida ativaria nosso setor."

Verde

A Eletropaulo investiu R\$ 9,6 milhões em 28 veículos trituradores para reciclar os resíduos de podas de árvores, como galhos e folhas.

com Felipe Gutierrez, Igor Utsumi, Ivan Martinez-Vargas e Diana Lott

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Colunas

Autor: Celso Ming

Título: É a dominância fiscal

No País inteiro espocam episódios díspares que em última análise refletem o maior problema de fundo da economia: a desordem das contas públicas. São as

despesas crescendo mais do que as receitas e é a dívida pública saltando para a casa dos 80% do PIB. A invasão do Palácio da Liberdade, a sede do governo de Minas Gerais, na última quarta-feira, em protesto contra atrasos e parcelamentos de salários é uma dessas manifestações. O Rio Grande do Sul e o Rio de Janeiro já viram esse filme e outros parecidos. A falência da segurança pública nos Estados é outro exemplo da mesma coisa.

A greve dos caminhoneiros passou muitas advertências. De repente, o Brasil se viu na situação de refém tanto dos irmãos de estrada como das lambanças do governo. Embora a Constituição e a lei proíbam paralisação de atividades essenciais, como o da distribuição dos combustíveis, ficou demonstrado que o País pode ser paralisado. Por trás dessas distorções há não apenas largo descontentamento da população ou da categoria dos caminhoneiros com o encurtamento de sua renda; há um rombo enorme.

O Brasil é um dos poucos países do mundo onde a alta do petróleo e do dólar produzem estragos assim. E, notem, o petróleo está hoje a apenas US\$ 76,41 por barril. Quando esteve a US\$ 120 não aconteceu o que houve por aqui. Algo deixou a economia altamente vulnerável. E esse algo tem a ver com o rombo já mencionado. Esses episódios e tantos outros devem ser vistos como manifestação de uma situação de dominância fiscal: o desequilíbrio das contas públicas é tão grande que começa a travar tudo.

A existência de uma frota de caminhões 40% maior em oito anos enquanto nesse período a economia cresceu apenas 11% – o que deprimiu os fretes – aconteceu porque o governo Dilma entendeu que deveria despejar recursos tanto para, mais uma vez, beneficiar a indústria automobilística quanto para tentar empurrar o investimento. E, no entanto, tanto o emperramento do mercado de veículos como o investimento já eram consequência do travamento da economia provocado pelas incertezas provenientes da desordem fiscal.

A outra causa da greve foi a escalada dos preços dos combustíveis, porque o governo federal e os governadores penduraram no consumo de combustíveis impostos demais, que se acumulam reciprocamente. E, no entanto, essa sobretaxação dos combustíveis (e também de outros insumos básicos, como energia elétrica e telecomunicações) aconteceu porque as autoridades correram desordenadamente atrás de receitas.

Não dá para o governo reduzir ainda mais os impostos sobre os combustíveis ou subsidiar parte da conta do consumidor, porque o cobertor ficou curto demais e acabou por deixar ao relento a cobertura de despesas essenciais, como saúde, educação e segurança.

E por que as cotações do dólar dispararam no câmbio interno (+11,75% em 2018, o que também se tornou fator de alta interna do óleo diesel)? Isso está acontecendo não apenas porque o Federal Reserve (Fed, o banco central dos Estados Unidos) começou a reverter o despejo de dólares nos mercados e, portanto, começou a praticar uma política de valorização do dólar, mas, também, porque a percepção geral do aumento do risco de calote da dívida brasileira está levando os investidores a se refugiar no dólar, o que multiplica sua procura. A história tem outras dimensões.

Por que o País cresce tão pouco, ou não cresce? Entre outras razões, porque 80% da poupança nacional está sendo canalizada não para o crédito ou para os investimentos, mas para a compra de títulos do Tesouro, ou seja, para a cobertura das despesas correntes do governo. Em outras palavras, estamos cada vez mais encalacrados, sob dominância fiscal, situação que acontece quando praticamente tudo na economia é regido pelas causas ou pelas consequências da desordem das contas públicas.

É uma conta enorme cuja distribuição pela sociedade exige governo com grande credibilidade na administração dos conflitos que gera. Não há nenhuma garantia que as próximas eleições darão conta disso.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Espaço aberto

Autor: Rolf Kuntz

Título: Um governo sem rumo e sem autoridade

Incompetência, fraqueza, ignorância e despreparo. Pode haver palavras mais duras, mas nenhuma expressão mais suave, para explicar os erros cometidos pelo governo, sob responsabilidade do presidente Michel Temer, em reação à crise no transporte rodoviário. É enorme a lista de barbaridades: piso para o frete, subsídio bilionário a transportadores, tentativa de regular preços nas bombas, fiscalização anacrônica, desordem no Orçamento da União, aumento de custos para os setores produtivos, ampliação da incerteza econômica e, naturalmente, riscos novos para a Petrobrás, ainda em recuperação dos estragos causados pela gestão petista.

Ao deixar-se acuar, o presidente cedeu rapidamente às imposições dos caminhoneiros grevistas e, segundo autoridades federais, de empresas culpadas de locaute. Prevaleceu, segundo Temer, a vocação do governo para o diálogo. Mas a explicação apenas confirma um erro deliberado. Ao escolher esse caminho, ele renunciou à autoridade, abandonou a responsabilidade correspondente, depreciou o próprio cargo e se curvou a criminosos – porque o bloqueio de estradas é crime, assim como o locaute.

Poderia ter recebido as queixas até com simpatia, mas só deveria discutir soluções depois do retorno à legalidade – fim da interrupção do tráfego rodoviário e de qualquer manobra de locaute. Até a trégua encenada, com o estacionamento dos caminhões nos acostamentos, foi irregular, por ser uma evidente violação das normas de trânsito e dos princípios de segurança. Acostamento é só para emergências, como sabe qualquer motorista licenciado honestamente.

A precipitação e o despreparo do presidente e de seus auxiliares e conselheiros mais próximos ficaram escancarados, até para os mais distraídos, quando produtores e exportadores começaram a reclamar dos novos fretes, impostos por decisão do governo. As operações com grãos foram interrompidas enquanto empresários protestavam. A Confederação Nacional da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA) pediu em ofício ao presidente da República a suspensão da tabela de preços mínimos para o transporte rodoviário, mencionando alta de 51% a 152% no frete.

Outras entidades ligadas ao agronegócio também se mobilizaram e a Confederação Nacional da Indústria (CNI) informou estar avaliando “possíveis medidas judiciais e administrativas” contra a fixação de valor mínimo para o transporte rodoviário de cargas. O governo refez a tabela de fretes, numa tentativa de apaziguar empresários da indústria e do agronegócio, mas então o protesto veio do outro lado, com caminhoneiros ameaçando ir à Justiça em caso de perdas.

Com qualquer tabela o presidente Michel Temer produzirá descontentamento e, pior, poderá multiplicar os entraves à atividade econômica. O governo está conseguindo humilhar a oposição. Nem seus adversários mais intratáveis conseguiram agir com tanta eficiência para atrapalhar a recuperação econômica. Enquanto deu prioridade aos objetivos dos ministros da Fazenda e do Planejamento, o presidente conseguiu resultados importantes.

O País saiu do buraco, depois de dois anos de recessão, o desemprego caiu e houve progressos tanto na reparação das contas públicas quanto na aprovação de reformas. A aproximação das eleições aumentou a insegurança política e alterou a disposição da impropriamente chamada base governamental. A pauta de reformas ficou emperrada, o desemprego voltou a subir e os negócios fraquejaram no primeiro trimestre.

Apesar disso, algum ânimo restou entre consumidores e empresários. A produção industrial em abril, 0,8% maior que a de março e 8,9% superior à de um ano antes, foi avaliada como sinal de vigor renovado. Até estimulou algum otimismo, de novo, quanto à evolução da economia neste ano. A paralisação do

transporte afetou severamente a atividade em maio, como já indicaram os dados da produção automobilística e as perdas apontadas por vários setores.

Mas falta saber a extensão dos danos causados pela mexida nos preços e condições do transporte e pelo desgoverno implantado pelo presidente e seus conselheiros preferenciais, a trupe formada pelos ministros Marun, Padilha e **Moreira Franco**. A interferência na Petrobrás foi confirmada com a abertura, pela Agência Nacional do Petróleo, de consulta pública sobre a política de preços. Autoridades negam, mas a entrada na área de decisões da estatal é indisfarçável. Resta aos dirigentes da empresa tentar atenuar os efeitos da invasão. Podem conseguir algum bom resultado, mas o precedente foi criado e é preocupante.

A baderna fiscal também pode ter custos consideráveis. Para financiar o subsídio ao uso do diesel, com custo estimado em R\$ 13 bilhões, o governo terá de mexer na distribuição de despesas de um Orçamento já muito apertado. O ministro da Fazenda, Eduardo Guardia, prometeu resolver o problema sem agravar o desajuste das contas públicas. O acerto contábil pode estar garantido, mas a qualidade do gasto, já baixa, será certamente prejudicada.

Neste país de piadas prontas, tudo isso ocorreu enquanto especialistas do Tribunal de Contas da União (TCU) concluíam relatório com recomendação de parcimônia e cuidados na concessão de qualquer renúncia fiscal. Subsídios pertencem obviamente a esse conjunto. Ao mesmo tempo, o ministro do Planejamento, Esteves Colnago, defendia no Congresso o teto de gastos e a realização de reformas para garantir a eliminação do déficit primário nos próximos três ou quatro anos.

Sem isso, acrescentou, ainda haverá esse buraco em 2024 ou 2025, sem sobra, portanto, para o pagamento de juros. Uma das consequências óbvias será o crescimento da dívida pública, já muito mais pesada que a da maioria dos emergentes. Seria um bom assunto para o presidente da República, se ele ainda estivesse interessado no desafio de governar o Brasil.

MME / ASCOM .