

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: A banalidade do arbítrio](#) 14

[Título: Impasse entre governo e Petrobrás no pré-sal envolve disputa por R\\$ 6,5 bi](#) 18

Valor Econômico

[Título: A ficha caiu](#) 30

Sumário

VEÍCULO: O Globo 2

Título: A realidade esquizofrenizada 2

VEÍCULO: Folha de S. Paulo 4

Título: Intervenções como tabela do frete vão gerar problemas com reflexos por toda a economia 4

Título: Maioria achou paralisação ruim e quer controle de preços do gás e do combustível .. 8

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo 10

Título: » E o campo? 10

Título: "País está no limite da capacidade de se endividar" 10

Título: A banalidade do arbítrio 14

Título: Tabelamento e concorrência 16

Título: Impasse entre governo e Petrobrás no pré-sal envolve disputa por R\$ 6,5 bi 18

Título: Subsídio para o diesel já supera o projetado 20

Título: Greve na Eletrobrás não é abusiva, diz TST	21
Título: Sobre ir para o céu (sem precisar morrer).....	23
VEÍCULO: Valor Econômico	24
Título: Múltis do agronegócio pretendem recorrer à Justiça contra MP do frete.....	24
Título: Improvisos criam armadilha difícil de ser desmontada	26
Título: Intervenção nos preços não é saída, diz Delfim a Temer	27
Título: Greve e contas de luz devem pressionar IPCA em junho	28
Título: A ficha caiu	30
Título: Destaques	33
Título: Curtas	33
Título: Uso de milho para etanol deve avançar nesta safra.....	34

VEÍCULO: O Globo

Seção: Colunas

Autor: Ricardo Rangel

Título: A realidade esquizofrenizada

A direita quer prender até os ladrões de galinha. Já a esquerda parece querer soltar até os assassinos seriais

Caminhoneiros e transportadores conseguiram subsídio, controle de preços e cartel. O setor privado, que reclama do ambiente de negócios e da complexidade tributária, agrava o ambiente e aumenta a complexidade.

E o governo, que persegue o ajuste fiscal e a retomada do crescimento, inviabilizou o ajuste, derrubou a perspectiva de crescimento e fez o dólar disparar (o que aumenta o preço do diesel).

Os donos dos postos dizem que para repassar o subsídio, só reduzindo o ICMS (o setor privado, que reclama... etc.). Os contratantes dizem que, nesse preço, não dá para contratar.

Nem os transportadores gostaram: parece que com a tabela da ANTT fica mais barato transportar explosivo do que leite (o governo revogou a tabela, depois revogou a revogação).

A confusão nos transportes ofuscou, talvez, a notícia de que o Brasil teve, em 2016, 62 mil mortes violentas, num aumento de 6% sobre o ano anterior. A equivocada e fracassada política de combate às drogas está na raiz da violência, mas a direita, que é quem mais se queixa do problema, recusa-se, com o auxílio das igrejas católica e evangélicas, a sequer falar do assunto.

Cigarro, cachaça e rivotril, pode; maconha, não pode. Por quê? Mistério. Gente que tem dependente na família defende uma legislação que não poupou seu parente da dependência, mas pode lhe dar o inferno do encarceramento.

A esquerda reclama da violência e da corrupção da PM, mas torce o nariz para investimentos que a tornem mais técnica e menos brutal, e opõe-se à intervenção, que visa a depurá-la.

A direita, que exige ordem acima de tudo, parece apoiar a PM de forma cega, e seus setores mais radicais defendem a insubordinação militar (a desordem absoluta) e votam num candidato que defende tortura (a ilegalidade suprema).

Só educação eleva o nível socioeconômico da população, mas a esquerda, que denuncia as condições de vida do povo, é contra premiar bons professores, o que melhoraria o ensino. O crime é aliado dos baixos níveis de escolaridade, mas a direita, que reclama do crime, não reclama do ensino deficiente.

A esquerda defende os direitos humanos, mas parece crer que há humanos mais humanos do que outros; a direita parece crer que há humanos e subumanos, e que a PM sabe quem é quem.

A esquerda denuncia que os presos vivem amontoados, mas, opõe-se à construção de presídios, o que melhoraria a situação.

Está provado que quanto mais criminosos leves prendemos, mais violência criamos (quem entra em presídio sempre adere a uma facção criminosa), mas a direita quer prender até os ladrões de galinha. Já a esquerda parece querer soltar até os assassinos seriais.

Resultado: prendemos quem deveria ficar solto e deixamos solto quem deveria estar preso. Outra notícia ofuscada pela crise dos transportes foi a divulgação do Plano Estratégico da Intervenção Federal: o combate ao crime deve custar, nos próximos dez meses, um bilhão de reais.

O Rio ainda não recebeu um tostão (e ninguém sabe se ou quando vem esse bilhão), mas o setor de transportes vai receber, em apenas dois meses, dez vezes mais do que nós.

Cada país escolhe suas prioridades. Quem disse (Deleuze?) que "é preciso esquizofrenizar a realidade" deveria vir ao Brasil. Esta semana faz três meses que Marielle foi assassinada. I

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor: Raquel Landim

Título: Intervenções como tabela do frete vão gerar problemas com reflexos por toda a economia

Entrevista da 2a. : Paulo de Tarso Ramos Ribeiro

Ex-ministro da Justiça afirma que o setor de combustíveis precisa de competição e que será difícil ANP estabelecer periodicidade de reajustes

Paulo de Tarso Ramos Ribeiro, ex-ministro da Justiça no governo FHC, diz que as medidas adotadas pelo presidente Michel Temer para acabar com a paralisação dos caminhoneiros estão "ressuscitando" o CIP (Conselho Interministerial de Preço) e a Sunab (Superintendência Nacional de Abastecimento), órgãos que ficaram famosos por tentar controlar os preços na época da hiperinflação. "Querem resolver o problema com outras intervenções, como tabelamento de preços, que vão gerar mais problemas, com reflexos em toda a economia.

É um retrocesso institucional no país", disse Ribeiro, que também ocupou o cargo de secretário de direito econômico. O advogado classificou como "muito difícil" a missão da ANP (Agência Nacional de Petróleo) de estabelecer periodicidade para reajustes da gasolina sem intervir na formação de preços pela Petrobras. Segundo ele, o regulador tem um "delay" em relação à empresa para reagir às variações das cotações internacionais.

Ribeiro reconhece que o setor de combustíveis precisa de regulação por causa do monopólio da estatal no refino, mas diz que as regras têm que estimular a competição, e não intervir nos preços.

*

Quais foram os principais erros cometidos na gestão da crise dos caminhoneiros?

Era uma situação muito delicada. Não quero me arvorar a resolver a crise, mas o governo não pode ficar refém de uma categoria em detrimento da sociedade, porque isso tem efeitos nefastos. É preciso frisar que essa crise é consequência de erros das gestões anteriores, como a enorme oferta de crédito subsidiado pelo BNDES para a aquisição de caminhões.

Quando veio a restrição de demanda por causa da recessão, o preço do frete caiu e estrangulou o caminhoneiro. Portanto, foi uma intervenção do Estado que desarranjou esse mercado.

Agora querem resolver com outras intervenções, como tabelamento de preços, que vão gerar mais problemas, com reflexos em toda a economia. É um retrocesso institucional no país.

Por que o governo Temer reagiu à greve com medidas intervencionistas?

O Brasil não tem uma tradição capitalista de concorrência. O nosso capitalismo é de compadrio. Até pouco tempo, tínhamos o CIP e a Sunab, que, de alguma maneira, parecem estar sendo ressuscitados. Foi só a partir de 1994 que a legislação deu ao Cade [Conselho Administrativo de Defesa Econômica] afeição de um órgão de defesa da concorrência.

Logo, a ideia de que a concorrência é um meio eficaz para obter menores preços e maior bem-estar para o consumidor é estranha na tradição econômica brasileira. Nos anos 80, o CIP determinava preços fixos para vários produtos num contexto de hiperinflação.

Por que o senhor tem a sensação que está sendo ressuscitado?

Estamos diante de um tabelamento dos preços do frete rodoviário. No CIP as empresas submetiam a planilha de custos e o governo fixava os preços. É basicamente a mesma coisa. É apenas um setor, mas estamos falando de um ponto nevrálgico. Temos uma matriz logística que é basicamente rodoviária num país continental, o que dá aos caminhoneiros uma posição singular no Brasil.

Eles atingem desde a indústria automotiva até os criadores de frango. A tabela do frete, portanto, interfere na economia de forma generalizada. Felizmente o governo parece estar voltando atrás. Na sexta-feira, o ministro Eduardo Guardia [Fazenda] disse que a tabela do frete rodoviário talvez não tenha sido a melhor solução. Na verdade, foi a pior solução.

Se a medida provisória que estabeleceu a tabela do frete não for revogada, várias entidades prometem entrar com mandados de segurança e a CNI estuda uma ação de inconstitucionalidade.

Quais são as chances de vitória?

É claro que há base jurídica. Temos no Brasil uma economia de mercado. Existe a possibilidade de uma avalanche de questionamentos judiciais. De novo, estaremos levando para o Judiciário a definição de políticas públicas, o que é muito ruim. O pior impacto, porém, é do ponto de vista institucional.

Como vai ficar o Cade agora?

O Cade tem condenado os tabelamentos como conduta colusiva (acordo entre as partes para prejudicar alguém). Com essas medidas, o governo vai de encontro ao papel institucional do Cade, cujos conselheiros têm mandato e defendem uma política de Estado e não apenas de governo, que é a economia de mercado.

O ministro-chefe do Gabinete de Segurança Institucional, Sérgio Etchegoyen, ameaçou usar poder de polícia [fiscalização] para garantir que o desconto de R\$ 0,46 no litro do diesel nas refinarias chegue até os postos, conforme prometido aos caminhoneiros.

Ele pode fazer isso?

Juridicamente, não. Parece um pouco o Plano Cruzado e a história de pegar o boi no pasto. É um equívoco. No Brasil, os preços são livres. O fato de o insumo estar mais barato não significa necessariamente que você seja obrigado a reduzir o preço.

Onde deu certo essa experiência de conferir os preços?

Você vai checar o preço num posto no interior do país? É completamente sem sentido. A ANP abriu uma consulta pública para determinar a periodicidade dos reajustes da gasolina, mas disse que não vai interferir na política de preços da Petrobras.

É possível?

É muito difícil. Ao subordinar ao regulador o momento de fixação do reajuste, o governo interfere de maneira artificial no mercado. O regulador tem um "delay" natural para perceber as variações em relação ao agente econômico [a empresa]. E nesse mercado de preços internacionais as mudanças são muito rápidas.

O intervalo entre a variação externa e a percepção do regulador pode ser danoso não só para a Petrobras, mas também para quem sofre os efeitos dos

preços. Se o preço interno for maior que o externo, o consumidor sai prejudicado.

A ANP argumenta que é preciso intervir no mercado, porque a Petrobras é, na prática, monopolista no refino de petróleo.

Faz sentido?

Sim. A Petrobras detém mais de 90% do refino e os novos players ainda são insuficientes para deter o seu poder de mercado. Por isso, o regulador deve atuar.

Mas qual é a melhor regulação?

Não é aquela que intervém nos preços, mas a que introduz regras de concorrência que permitem ao mercado ser competitivo, elevando a oferta e reduzindo os preços ao consumidor. Existem medidas que permitiriam ao governo obter o efeito desejado de eficiência produtiva sem intervir.

Quais medidas?

O próprio Cade fez várias propostas interessantes. A mais importante delas é permitir que as distribuidoras importem combustíveis diretamente. Isso é vital num mercado como o de refino, que tem uma enorme barreira à entrada, que é o custo de construção de uma refinaria.

Outra proposta interessante é que as usinas de álcool vendam diretamente aos postos, em vez de passar pela distribuidora, o que acrescenta custos de frete.

Haveria problemas de qualidade?

Possivelmente, mas existem mecanismos de controle que não tocam a concorrência. O Cade também sugere a intensificação do uso de marcas nos postos de gasolina. Hoje um mesmo empresário tem várias bandeiras e o consumidor não sabe direito quais postos concorrem entre si.

As marcas precisam aparecer mais claramente para estimular a concorrência. Uma das propostas do Cade é permitir a instalação de postos com autosserviço para reduzir os custos.

Mas isso significa demitir milhares de pessoas. Vale a pena?

A possibilidade de postos com autosserviço traz de volta a discussão de que vai beneficiar uma categoria — os motoristas — para prejudicar outra, a dos

frentistas. Mas isso não é realidade. Seria só mais uma alternativa, que existe no mundo inteiro, que é o consumidor abastecer sozinho.

Quem quiser ser atendido, irá num posto com frentista. Alguns especialistas atribuem o alto preço dos combustíveis aos impostos.

Qual é a sua opinião?

Independente dos tamanhos dos impostos cobrados pelos governos, um ponto muito importante a ser discutido é a substituição tributária. Nos combustíveis, o ICMS é cobrado das distribuidoras, que repassam o custo para os postos para evitar sonegação.

Fui secretário de Fazenda do Pará e sei o quanto a substituição tributária é importante, mas o fato é que, para fazer a cobrança, é preciso estimar o preço que será cobrado no posto, criando uma espécie de piso para o mercado.

Quando o governo pede à ANTT que estabeleça uma tabela de preços mínimos de frete ou à ANP que determine a periodicidade do reajuste da gasolina, é uma interferência indevida no papel das agências?

O governo pode até pedir, mas a agência não é subordinada a ele. Na teoria, teriam absoluta liberdade para dizer ao governo quando concordam ou não como uma interferência. Parece que as agências estão fazendo o que foi solicitado porque perceberam uma crise.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor:

Título: Maioria achou paralisação ruim e quer controle de preços do gás e do combustível

Brasília - Sete de cada dez brasileiros avaliam que a greve dos caminhoneiros trouxe mais prejuízos do que benefícios ao país e dizem que o governo deve controlar o preço dos combustíveis e do gás de cozinha mesmo que isso resulte em prejuízo à Petrobras.

Pesquisa do Datafolha feita nos dias 6 e 7 deste mês mostra que 68% da população é contrária à atual política de reajuste de combustíveis adotada pela estatal, que atrela os valores à variação internacional do barril de petróleo e à cotação do dólar.

Para esse contingente, "o governo deve controlar a Petrobras e baixar os preços dos combustíveis e do gás, mesmo que possa ter prejuízo". Apenas 26% acham que "o governo deve deixar a Petrobras livre para definir o preço dos seus produtos e buscar lucro como outras empresas", postura atualmente adotada.

A defesa da mudança na política de reajuste levou à saída do presidente da estatal, Pedro Parente. Apesar de a nova gestão dizer que manterá apolítica, o governo pressionou a Agência Nacional do Petróleo a abrir negociações para acabar com a possibilidade de reajustes diários e adotar uma fórmula de baratear a gasolina e o botijão de gás.

Pouco depois de Michel Temer assumir o cargo, em 2016, e sob a batuta de Parente, a Petrobras mudou o modo de definição do preço dos combustíveis adotado no governo de Dilma Rousseff, com combustíveis subsidiados.

Em julho de 2017, a empresa passou a realizar ajustes nos preços a qualquer momento, inclusive diariamente. A política contribuiu para que a estatal saísse de um quadro deficitário para o azul —teve lucro líquido de R\$ 7 bilhões no primeiro trimestre de 2018.

Nesse período, porém, o preço médio do litro da gasolina pulou de R\$ 3,66 para R\$ 4,31, o do diesel foi de R\$ 3 para R\$ 3,63 e o gás de cozinha subiu de R\$ 55 para R\$ 67.

No dia 29, o Datafolha fez uma pesquisa por telefone sobre a greve dos caminhoneiros. Devido à metodologia diferente, não é possível comparação com a atual.

Naquela ocasião, foi detectado apoio maciço ao movimento: 87% dos entrevistados aprovavam a greve e 56% diziam que ela deveria prosseguir, apesar de a grande maioria também ter se mostrado contra pagar a conta da redução do diesel —87%.

A atual pesquisa do Datafolha mostra que 69% dos entrevistados dizem que a greve trouxe mais prejuízos do que benefícios para a população —só 20% apontam o inverso, afirmando terem visto mais ganhos do que perdas.

A paralisação foi encerrada no dia 31 de maio devido a um acordo entre governo e caminhoneiros. Pontos dessa negociação, porém, como a adoção de preço mínimo para o frete, causaram incertezas jurídicas, reclamações em outros setores e estão sendo revistos em parte.

Apesar da redução do diesel, o preço da gasolina nas bombas tem se mostrado mais alto do que antes do movimento, além de a crise de desabastecimento de gás perdurar.

Em resposta a outra pergunta do Datafolha, a maioria dos entrevistados, 54%, disse considerar que a greve foi um movimento dos trabalhadores, contra 30% que a atribuem a empresários e 11%, a ambos.

Por ordem do governo, a Polícia Federal abriu inquéritos para apurar se houve locaute —incentivo de empresas à paralisação—, o que é proibido.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Colunas

Autor: Aline Bronzati, Cynthia Decloedt e Fernanda Guimarães

Título: » E o campo?

Coluna do Broadcast

Representantes do agronegócio articulam reunião com o ministro das Relações Exteriores, Aloysio Nunes Ferreira, para esclarecer concessões a que o Mercosul estaria disposto para fechar um acordo de livre comércio com a União Europeia. Para exportadores do setor, não houve qualquer melhora nas propostas dos europeus para vários segmentos, como o de carnes e de açúcar e etanol. A avaliação é de que, na pressa pelos benefícios políticos de um acordo, o governo passe por cima de pontos técnicos favoráveis economicamente aos produtores brasileiros.

» **Perde venda.** No auge da crise de desabastecimento causada pela greve dos caminhoneiros, o governo procurou o setor produtivo de etanol para que oferecesse à população abastecimento nos postos instalados junto às usinas. Tudo se resolveria com uma resolução, como a que autorizou a venda direta de combustível das usinas para os postos, sem a intermediação de distribuidoras, já revogada. A União da Indústria de Cana-de-Açúcar informou que a venda direta ao consumidor final é proibida por lei. Mas, a pedido de algumas prefeituras, durante o período de desabastecimento, atendeu consumidores emergenciais, como ambulâncias e serviços policiais.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Colunas

Autor: Sonia Racy

Título: "País está no limite da capacidade de se endividar"

Direto da fonte

Encontros

José Alexandre Scheinkman

Para economista, atual ambiente de negócios "premia a ineficiência e restringe a competição"

A semana passada foi para lá de tumultuada, resultado do ataque de insegurança no mercado brasileiro em relação à eleição presidencial, somado à desastrada condução do governo na solução da greve dos caminhoneiros. A iniciativa privada está, hoje, convencida de que Ciro Gomes ou Jair Bolsonaro tem enorme chance de sair vencedor em outubro. Pergunta que não quer calar: qual seria a linha da política econômica? Nem um nem outro inspira confiança no PIB.

Por mais que evitem demonstrar, ambos têm alma estatizante e heterodoxa. "A minha impressão é que o quadro só ficará claro depois da Copa", avaliou, em conversa com a coluna, José Alexandre Scheinkman, professor na Universidade de Columbia e professor emérito de Princeton. Criticando os subsídios aos caminhoneiros e o estabelecimento de preço mínimo do frete, o economista brasileiro – que trabalha há mais de 30 anos no exterior – acompanha com lupa os acontecimentos no Brasil.

Indagado sobre quais seriam os pontos que o próximo governo precisa atacar, concorda em que a questão fiscal é urgente. Entretanto, ressalta que o principal problema de longo prazo é o fato de que o País cresce menos do que a média mundial. "E agora, com o fim do nosso bônus demográfico, a situação tende a piorar." Nas últimas décadas, segundo Scheinkman, houve estagnação da produtividade.

"Ela joga papel crucial na melhoria do nível de vida dos países", pondera, "e a produtividade da Coreia do Sul, de China ou Índia aumentou, nos últimos anos, muito mais rapidamente que a dos EUA. A brasileira, infelizmente, decresceu 20% em comparação com a americana". Um desastre. Em sua avaliação, a reforma trabalhista ajuda mas precisa ser complementada por outras medidas.

Uma reforma tributária deve substituir os diversos impostos e contribuições que incidem sobre a produção (IPI, PIS, Cofins, ICMS e ISS) por um imposto com alíquota única sobre o valor adicionado, a ser distribuída entre entes federativos. "A lógica e a experiência internacional mostram que o imposto sobre o valor adicionado não é bom instrumento para fazer política de redistribuição, há outras maneiras mais eficientes.

Entretanto, essa mudança acabaria com a proliferação de regimes especiais para o ICMS nos Estados onde certos setores e até mesmo certas empresas com

amigos nos governos se beneficiam de alíquotas menores". Esse regime simplificado se aplicaria a todas as empresas, substituindo em particular o Simples, que "penaliza o crescimento das empresas mais eficientes". A educação tem que melhorar, acrescenta. E o País deve promover uma abertura comercial séria.

"Tem que mudar o arcabouço regulatório para atrair mais investimentos em infraestrutura e em programas de pesquisa. Temos que reproduzir, em outras áreas, a Embrapa – iniciativa que foi crucial para os impressionantes ganhos de produtividade do agronegócio brasileiro." Constam de sua lista, ainda, reformas institucionais no ambiente de negócios para aumentar a criação de novas empresas. Aqui vai a entrevista.

O Brasil acaba de conceder novos subsídios para conter a greve dos caminhoneiros. E o governo, controlador da Petrobrás, quer flexibilizar a política de preços da gasolina. O que acha disso?

Eu já dizia, quando o governo Dilma controlou o preço dos combustíveis, que não há nenhuma lógica em uma política de subsídios ao uso dos derivados de petróleo a menos que o governo tenha como objetivo aumentar o congestionamento e os acidentes de trânsito e piorar a saúde das pessoas. E este subsídio nos aproxima ainda mais de uma crise fiscal. O governo está perto do limite da sua capacidade de endividamento.

O que acontece quando a Petrobrás vende derivados de petróleo abaixo do preço internacional?

Essa política subsidia os usuários às custas dos seus acionistas. E quem são esses acionistas? O maior é o Estado – portanto, a população brasileira. Os outros, os privados, são prejudicados: ao subsidiar, a estatal aumenta seu custo futuro de captação de capital justamente em um momento em que vai precisar fazer investimentos para aproveitar oportunidades no pré-sal.

E quanto ao preço mínimo estabelecido para o frete?

A política de subsídios à compra de caminhões – parte do Programa de Sustentação do Investimento no período 2009- 2016 – inflou a frota de transporte e teve como consequência lógica o baixo custo do frete. Este foi um problema criado pelos governos do PT. Entretanto, o governo Temer decidiu "resolver" a questão organizando o que chamo de cartel do transporte rodoviário. Isto impõe custos inesperados aos usuários e consumidores finais e cria nova insegurança jurídica.

Diria que os caminhões vão ter todos as cargas cobrada a preço aumentado artificialmente?

Não, vai é sobrar caminhão sem carga. O proprietário, naturalmente, fica tentado a dar descontos por fora, o que ele quer é arrumar serviço. Essas transações por fora são mais difíceis para as frotas e para os usuários formalizados, que são também os mais eficientes. Acredite. Mais uma vez, o Brasil cria um mecanismo para subsidiar a... ineficiência.

Podem acontecer, em função disso, novas greves parecidas?

Bom, temos que nos perguntar quais outros setores vão ser tentados a usar táticas semelhantes. Mais preocupante ainda é que o lockout-greve bloqueou as rodovias aparentemente de forma ilegal. E conseguiu, assim, que o governo impusesse custos extraordinários à população em benefício dos caminhoneiros.

Sei que você não faz previsões. Mas o que vai acontecer se o País não conseguir conter o déficit público?

Se não reformar a Previdência? Vamos quebrar? Sempre pode acontecer um milagre de crescimento. Mas, fora isto, sem a reforma da Previdência vamos ter uma crise fiscal severa. A tese do almoço grátis, seja na versão "trumpiniquim", da qual o corte dos impostos se autofinancia, seja na versão heterodoxa de que os gastos do governo se autofinanciam, não tem suporte empírico. Exceto, talvez em situações muito especiais.

A reforma da Previdência proposta pelo governo Temer é suficiente para colocar a questão fiscal nos trilhos?

Não. São necessárias também a reforma do Estado e uma reavaliação – começando de base zero – de todos os programas de governo, para saber quais cumprem o objetivo para o qual foram criados.

E os Estados e municípios?

Estão falidos, incapazes de continuar a fornecer os serviços básicos e pagar sua folha – a pressão para salvá-los vai ser muito grande. É preciso criar mecanismos que impeçam a União de ajudá-los e que permitam aos gestores tomar as medidas duras necessárias para restabelecer o equilíbrio fiscal.

Nestas eleições de 2018, a frase "é a economia, estúpido" está valendo? Ou seria "é a política, estúpido"?

Os fatores não econômicos continuam muito relevantes. Se não, como explicar o fenômeno Bolsonaro, um candidato que um dia repete o discurso nacionalista dos anos 50 contra "entregar nossas riquezas minerais, nossas terras agricultáveis" e no outro reproduz as sugestões de um assessor ultraliberal?

A questão da segurança vai ter um papel importante nestas eleições?

Claramente. Várias porções do nosso território, inclusive nas maiores cidades, estão ocupados por gangues e milícias que substituem o Estado. Estes grupos usam a violência para o controle e a expansão. A única maneira de melhorar a segurança é restabelecer a presença do Estado.

Você morou mais tempo fora do que aqui. Essa visão do Brasil, de longe, lhe traz qual indicação? Perdemos o timing do mundo?

Todos os países têm retrocessos após avanços – a eleição do Donald Trump, por exemplo, representa um grande retrocesso nos EUA. Mas o Brasil parece repetir seus erros com ainda maior frequência. Lula 2 e Dilma reproduziram políticas falidas de governos militares e menos de dois anos depois, o governo Temer decide subsidiar combustíveis. Estou esperando a volta dos "fiscais do Sarney" agora que o frete está tabelado...

Hoje, segundo Edmar Bacha, um automóvel custa duas vezes e meia o que vale nos EUA. Os spreads bancários são quatro vezes mais altos no Brasil do que no resto do mundo. Um minuto de celular custa sete vezes mais do que nos EUA. A que atribui isso?

O Brasil tem um ambiente de negócios que parece desenhado para recompensar a ineficiência e restringir a competição. O resultado só podia ser este.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Notas e Informações

Autor:

Título: A banalidade do arbítrio

Parece livre de obstáculos o caminho de arbitrariedades trilhado por alguns membros da Polícia Federal (PF), do Ministério Público (MP) e do Poder Judiciário em uma autoatribuída cruzada anticorrupção. Ela não raro vem carregada de um ar messiânico na fala e nas ações de seus integrantes, mais preocupados com a opinião pública do que com o respeito às leis. Uma cruzada que seria por demais importante para ter de lidar com “óbices” como a Constituição.

O pedido de quebra do sigilo telefônico do presidente da República é exemplar destes tempos esquisitos, em que a banalidade do arbítrio se instalou justamente entre alguns dos que deveriam ser os primeiros a venerar a lei. A quebra do sigilo telefônico do presidente Michel Temer foi requerida pela PF ao

ministro Edson Fachin, relator da Lava Jato no Supremo Tribunal Federal (STF), no âmbito do inquérito que apura o suposto pagamento de R\$ 10 milhões ao MDB pela Odebrecht.

Em troca do financiamento ilegal de campanhas eleitorais do partido, a empresa teria sido favorecida em contratos com o governo federal. De acordo com o inquérito – que, pasme o leitor, tramita em segredo de justiça –, a negociação para o repasse do dinheiro teria ocorrido em 2014 no Palácio do Jaburu, envolvendo Michel Temer, então vice-presidente de Dilma Rousseff; Marcelo Odebrecht, presidente da empreiteira; **Moreira Franco, atual ministro de Minas e Energia**; e Eliseu Padilha, atual ministro-chefe da Casa Civil.

A PF também requereu a quebra do sigilo telefônico dos dois ministros de Estado. À luz do que está escrito no artigo 86, parágrafo 4.º, da Lei Maior, o pedido de quebra do sigilo telefônico do presidente da República feito pela PF ao STF é mais um caso de audacioso abuso. Fosse respeitado o texto constitucional, um inquérito para apurar supostos crimes cometidos por Michel Temer em 2014 nem sequer deveria ter sido instaurado enquanto ele exercer seu mandato como presidente da República.

Isto acontece, primeiro, por conta de uma ferrenha campanha de desmoralização da atividade política que parece animar setores da PF, do MP e do Judiciário com o objetivo de nivelar por baixo todos os políticos. Desta forma, os gratos olhos da Nação se voltariam para aqueles empenhados em expurgar os malfeitores da vida nacional, malgrado as graves consequências de um hipotético estado de negação da política.

Segundo, porque uma leitura enviesada do texto constitucional dá azo a interpretações convenientes aos interesses daqueles que desejam atingir o político que tem maior expressão entre todos: o presidente da República. A Constituição diz que o “Presidente da República, na vigência de seu mandato, não pode ser responsabilizado por atos estranhos ao exercício de suas funções”.

A artimanha está na interpretação da palavra “responsabilizado”. Há quem diga que impedir que o presidente seja responsabilizado por crime anterior ao mandato não impede a sua investigação. É evidente que tal forma de ler o comando constitucional se presta tão somente a legitimar a ação daqueles que têm por intento instalar um clima de instabilidade política no País ao enfraquecer o chefe do Poder Executivo. E aqui não se trata apenas do atual presidente, mas de todos os outros que lhe sucederem.

Uma investigação criminal já é, por si só, uma forma de responsabilização. Ela traz consequências sérias para a vida do investigado; em se tratando do presidente da República, implicações diretas nos rumos do País. Ao impedir a

responsabilização do presidente por atos anteriores ao mandato, a Constituição visa justamente a proteger o País de aventureiros que, desestabilizando o chefe de Estado e de governo, ponham em risco os interesses da Nação.

O ministro Edson Fachin fez valer a Constituição e negou o pedido de quebra do sigilo telefônico do presidente Michel Temer, deferindo-o apenas em relação aos ministros **Moreira Franco** e Eliseu Padilha. Não é certo dizer que isso impedirá novos abusos, mas foi um sinal claro dado pelo STF de que eles não podem ser tolerados.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Espaço Aberto

Autor: Onofre Carlos de Arruda Sampaio

Título: Tabelamento e concorrência

A prática de tabelamento de preços de produtos e serviços é conhecida desde tempos imemoriais. Também são conhecidos os seus efeitos deletérios, dentre eles o desabastecimento, o mercado negro e a perda de eficiência econômica. Aqui, no Brasil, foi muitas vezes utilizada e os resultados não fugiram nem um pouco dessas consequências. Basta lembrar dos “fiscais do Sarney” prendendo gerentes de supermercados, da Polícia Federal laçando boi nos pastos, da Sunab tabelando o sanduíche de mortadela. Tudo isso deu em nada.

Felizmente, parecia que o Brasil havia acordado para a realidade de que só a livre concorrência produz bons resultados, premiando a inovação, os mais eficientes e melhor distribuindo os seus resultados. Embora já tivéssemos em 1962 a Lei 4.137 versando sobre a defesa da livre concorrência, de teor bastante apropriado para o seu tempo, permaneceu ela durante a sua vigência pouco ou nada efetiva, dado o vezo protecionista- nacionalista que dominou por muito tempo a cena política nacional. Assim, e por conta disso, o Brasil sofreu grandes atrasos em relação a outros países de economia liberal e criou “cartórios” de ineficiência e protecionismo, impondo aos seus cidadãos o consumo de produtos de má qualidade, perigosos e caros.

Durante o período militar o Conselho Interministerial de Preços (CIP) impunha limites aos preços praticados pelas empresas, o que levava, quando não a uma uniformização de preços, a um desestímulo à redução de custos e transferência deles ao consumidor. Foi só no governo Collor de Melo que as barreiras foram levantadas e a nossa economia passou a se internacionalizar.

Assim passamos a ter acesso aos melhores computadores disponíveis no mercado internacional, embora fortemente gravados por impostos, e os veículos aqui produzidos começaram a perder a justa pecha de serem

“carroças”. Nessa linha, em 1994 foi sancionada a Lei 8.884 e os órgãos de defesa da concorrência passaram a ter papel relevante no disciplinamento da economia nacional, sob a égide da livre concorrência, pois até então, no regime de tabelamentos e controles de preços, pouco ou nada podiam fazer a esse respeito.

Era, de fato, impossível haver livre concorrência convivendo com tabelamento e controle de preços. Hoje o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), reestruturado pela Lei 12.529/11, constituído por sua superintendência-geral e por seu tribunal, age livremente, instaurando, instruindo e julgando processos de investigação de práticas econômicas e fazendo análise de atos de concentração.

Assim, tornou-se conhecido e respeitado tanto interna quanto internacionalmente, prestando um relevantíssimo trabalho em apoio ao desenvolvimento no Brasil de um mercado de produtos e serviços competitivo, compatível com a nossa economia. Não é só por isso, mas é também por isso que hoje o Brasil é um destacado líder mundial em agronegócios, competindo com vantagem em tecnologia e eficiência produtiva com qualquer país do mundo em produção de proteína animal, soja, milho, suco de laranja, açúcar, etanol, café, etc.

Isso só se tornou possível graças aos princípios da livre concorrência inscritos na nossa Carta Constitucional que visam a premiar a inovação, a qualidade e o menor custo. Por isso é, sem dúvida, temerário pensar em voltar aos tempos dos controles de preço e tabelamento, com o que em pouco tempo se jogariam fora todos esses avanços conquistados. Mas no Brasil nada é impossível.

Medida provisória publicada em 27 de maio último criou um tabelamento de preço para o frete rodoviário de cargas, em seguimento ao subsídio já conferido ao preço do óleo diesel. Trata-se, pois, claramente, de um primeiro e triste sinal para o retrocesso e a violação do princípio constitucional da livre- iniciativa. Bastaram algumas horas da publicação pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) da famigerada tabela para que se instalasse, como previsível, o caos em todos os segmentos da economia nacional, com maior efeito no segmento do agronegócio, em que seu impacto desastroso é inafastável.

A tabela mostra-se claramente impossível de ser aplicada, tais são os valores adotados, os erros e a confusão nela contidos. Têm razão as entidades vinculadas ao agronegócio, que responde pelo abastecimento interno e por grande parte das nossas exportações, ao denunciarem a paralisação que já se manifesta em todo o setor, com perda para produtores, transportadores, exportadores e consumidores. Ninguém escapa das consequências desse equívoco.

Parece claro que, a prevalecer essa famigerada tabela, além de aumento geral de custos e preços e da criação de um novo “cartório”, com todos os vícios que lhe são inerentes, se estará reiniciando uma nova era de controle de preços. Por que se iria tabelar apenas o combustível e o frete rodoviário, e não fazer o mesmo em muitos outros segmentos da economia, que certamente também encontrariam para isso suas justificativas?

Aceitar a volta ao regime de tabelamento e controle de preços seria um enorme retrocesso para o País e um grande imbróglio para o governo federal, que já agora terá de se haver não apenas com os acionistas da Petrobrás e os caminhoneiros, mas também com todo o setor produtivo.

Tem razão o Cade, que, ao tratar do assunto, em vez de subsídio ao óleo diesel e o tabelamento do frete, propôs uma série de medidas que podem ser estudadas para tornar mais livre a comercialização dos combustíveis, trazendo mais, e não menos racionalidade à nossa economia de mercado.

É, pois, preciso que o governo federal ouça a voz dos setores produtivos e adote, como proposto pelo Cade, medidas que favoreçam a livre concorrência, e não a cartelização, seja de um setor tão vital para a economia como o do transporte de cargas, seja de qualquer outro. Não se deve ter saudade do CIP, os tempos são outros.

ADVOGADO EM SÃO PAULO

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Irany Tereza Adriana Fernandes/BRASÍLIA

Título: Impasse entre governo e Petrobrás no pré-sal envolve disputa por R\$ 6,5 bi

Dúvida no mar. Acordo entre estatal e União está travado em torno de questão cambial; problema reside em qual moeda vai ser utilizada na revisão do contrato da cessão onerosa - direito de a empresa explorar 5 bilhões de barris de petróleo sem licitação

Apontada como uma das grandes prioridades do governo federal para este ano, a revisão do contrato que transferiu à Petrobrás o direito de explorar, sem necessidade de licitação, 5 bilhões de barris em seis áreas do pré-sal da Bacia de Santos – operação que ficou conhecida como cessão onerosa – travou na questão de o pagamento de todas obrigações estar atrelado à moeda norte-americana.

O acordo é pré-requisito para o megaleilão do pré-sal, que pode arrecadar até US\$ 100 bilhões, pela estimativa do governo. Segundo cálculos preliminares, somente no caso das dívidas tributárias da Petrobrás com a União a diferença em utilizar dólar ou real seria de R\$ 6,5 bilhões. "Só resta superar a divergência em torno da moeda de referência", confirmou ao Broadcast **o ministro das Minas e Energia, Moreira Franco**, sem entrar em detalhes.

O MME, o Ministério da Fazenda e a Advocacia Geral da União tentam resolver o impasse. O ministro admite que as negociações estão, "no momento, em ritmo mais lento". O presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ), explicou que o total de reservas de petróleo nos seis blocos da cessão onerosa deve atingir 17 bilhões de barris. Além dos 5 bilhões já em exploração pela Petrobrás, outros 2 bilhões de barris seriam repassados pela União à empresa no encontro de contas.

Os 10 bilhões de barris restantes seriam ofertados à iniciativa privada no leilão que o governo tenta fazer ainda na gestão de Michel Temer. O Broadcast apurou que, em relação à parte do pagamento da União à Petrobrás, o entendimento está avançado. O repasse à empresa dos barris adicionais tem cotação em dólar. No mercado internacional, o barril de petróleo está em queda, mas a cotação internacional serve apenas como referência.

No acordo celebrado em 2010, por exemplo, o preço do barril variava em cada campo, indo de US\$ 5,82 a US\$ 9,04. Já a taxa de câmbio usada na época foi R\$ 1,7588 para cada dólar. A Petrobrás, por sua vez, será tributada sobre todos os ativos. O governo quer que essa dívida também seja atrelada ao dólar, com conversão feita no momento do pagamento do tributo, outro entrave.

O ex-presidente da estatal, Pedro Parente, vinha tentando fechar um acordo desde que assumiu o cargo, em 2016. As conversas evoluíram a ponto de o executivo declarar, há dois meses, que estavam bem perto do entendimento. Pela Petrobrás, a questão será agora negociada com Ivan Monteiro, que substituiu Parente na presidência da empresa, onde é também diretor financeiro.

Segundo fontes que acompanham o impasse, a Petrobrás alega que a legislação brasileira não prevê tributação em moeda estrangeira e, com o argumento de que a lei se sobrepõe aos acordos, propôs que a dívida seja fixada em reais. Procurada, a Petrobrás diz que não comenta negociações em curso. Teto. A equipe econômica estuda um mecanismo para pagar à Petrobrás sua parte na revisão do contrato sem passar pelo teto de gasto – o limitador de despesas da União atrelado à variação da inflação.

O problema para o governo é registrar no Orçamento a despesa do pagamento devido à restrição do teto, que impõe um limite fixo de despesas no ano. Como os valores são muito elevados, o registro do pagamento tomaria o espaço de outras despesas, exigindo novos cortes em outras áreas. Um dos mecanismos em análise é considerar o pagamento como dívida existente e registrá-la como gasto financeiro, que não entra na conta.

Alguns integrantes da área econômica avaliam que é possível enquadrar a revisão nos moldes do que acontece numa concessão, por exemplo as de rodovias. No caso da Petrobrás, a solução pode ser autorização para um volume maior de extração de óleo – negociação que não passaria pelo Orçamento, mas exigiria mudança legal. A possibilidade de dividir o pagamento em três parcelas também está em análise. O pagamento à Petrobrás "por fora" do Orçamento não é bem visto por um grupo de técnicos do Ministério da Fazenda que vê no modelo uma tentativa de "contabilidade criativa". /COLABOROU IGOR GADELHA

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Adriana Fernandes Luci Ribeiro/BRASÍLIA

Título: Subsídio para o diesel já supera o projetado

Cálculo da IFI, do Senado, mostra que o custo será de R\$ 14,7 bi, e não R\$ 13,5 bi previstos

O subsídio federal ao óleo diesel, principal medida do acordo com os caminhoneiros, cujo custo foi estimado pelo governo em R\$ 4 bilhões, terá impacto ainda maior, de R\$ 5,2 bilhões, pelos cálculos da Instituição Fiscal Independente (IFI) do Senado Federal. Relatório da IFI que será divulgado hoje aponta um custo total de R\$ 14,7 bilhões com o "bolsa caminhoneiro", impacto superior aos R\$ 13,5 bilhões projetados pela equipe econômica.

A IFI, que tem o papel de acompanhar as contas públicas, vai solicitar informações à Receita Federal para verificar a divergência. Qualquer perda de arrecadação ou aumento de despesas com o subsídio de R\$ 0,46 no preço do litro do diesel terá de ser compensado com outras medidas. Se o impacto for maior, o governo terá de ampliar as compensações previstas.

As medidas compensatórias já anunciadas estabelecem redução de renúncias fiscais e enfrentam resistências. Dois decretos legislativos apresentados na semana passada tentam barrar a redução da isenção na Zona Franca de Manaus para empresas de refrigerantes. "O custo das medidas para reduzir o preço do diesel é elevado, mas tende a ser em parte acomodado como piora no déficit

primário. Nossas preocupações seguem concentradas no médio prazo", disse Felipe Salto, diretor executivo da IFI.

Pelos cálculos da instituição, a renúncia com a redução da Cide e do PIS/Cofins cobrados no preço do diesel é de R\$ 5,1 bilhões. Pelo lado da despesa, de acordo com a entidade, o subsídio direto a ser pago à Petrobrás custará R\$ 9,6 bilhões, ou seja, R\$ 100 milhões a mais em relação aos R\$ 9,5 bilhões previstos pela equipe econômica. Para Salto, as regras fiscais, como o teto de gastos, dependerão de reformas estruturais para serem cumpridas.

"A dívida segue em franca trajetória de alta", ressaltou. Segundo ele, o déficit primário do governo com a incorporação dos custos passaria para R\$ 149,2 bilhões neste ano. Cálculos preliminares da IFI apontam que a alta do PIB em 2018 pode passar de 2,7% para 1,9%. A previsão ainda não incorpora todos os efeitos da greve na arrecadação do governo. Nova reunião.

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e representantes dos caminhoneiros marcaram para às 9 horas de hoje, em Brasília, uma nova reunião, de caráter técnico, para discutir o tabelamento do preço mínimo para o frete rodoviário. O assunto criou um grande impasse no governo que, sob pressão, já editou duas versões da tabela de preços de fretes.

A segunda delas foi revogada horas depois de ter sido divulgada, na noite de quinta-feira passada. Representantes da categoria se reuniram ao longo do fim de semana para fazer as contas e levar uma proposta à ANTT. A agência já avisou que uma eventual terceira versão da tabela, que pode ficar pronta entre hoje e amanhã, será submetida a uma audiência pública que durará de 30 a 45 dias. Na mesa de negociações há, inclusive, a proposta de se estipular preços diferenciados para os períodos de safra e de entressafra.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Denise Luna/ RIO

Título: Greve na Eletrobrás não é abusiva, diz TST

Ministro nega pedido da estatal, mas determina que 75% dos funcionários mantenham atividades; paralisação começa hoje e pode durar 72 horas

O ministro do Tribunal Superior do Trabalho (TST), Maurício Godinho Delgado, indeferiu parcialmente o pedido da Eletrobrás para que a greve de 72 horas dos empregados da empresa, prevista para começar hoje, fosse considerada abusiva por deter caráter político-ideológico e afetar serviços essenciais. Segundo o

ministro, os trabalhadores têm assegurado direito à greve, mas terão de manter 75% do efetivo de cada setor em todas as empresas do Sistema Eletrobrás.

"Não vislumbro, no movimento paredista a ser deflagrado, evidências de ilegalidade, sob a perspectiva substancial, por não se tratar, em princípio, de movimento utilizado como instrumentalização político-partidária ou algo similar, nem de vislumbrar nele feição estritamente político-ideológica", determinou o ministro em liminar concedida no sábado.

Ele exigiu, porém, a manutenção dos serviços de pelo menos 75% do efetivo original, "de forma a viabilizar o funcionamento da geração, transmissão e distribuição de energia, observando-se a proporcionalidade quanto às funções dos trabalhadores". A multa pelo não cumprimento da liminar é de R\$ 100 mil diários.

Os empregados da estatal decidiram fazer a greve em protesto contra a venda de empresas do Sistema Eletrobrás, e a privatização da holding, além de pedir a saída do presidente da estatal, Wilson Ferreira Pinto Jr.. Segundo os sindicatos que apoiam a greve, Ferreira seria o principal promotor do programa de desestatização da empresa. Greve mantida.

De acordo com o diretor da Associação dos Empregados da Eletrobrás (Aeel), Emanuel Mendes, a greve está mantida pelo menos para hoje, quando será feito um ato de alerta à sociedade na porta da holding, no Centro do Rio, por volta das 12 horas. Participarão do ato funcionários de Furnas, Eletronuclear, Cepel e da holding Eletrobrás.

Ao longo do dia serão realizadas assembleias para decidir se o movimento continua até quarta-feira ou não. "Nossos advogados estão avaliando entrar com um embargo declaratório para explicar o que significam esses 75%, mas de qualquer maneira vamos parar amanhã (hoje) no Brasil inteiro e ao longo do dia vamos decidir se voltamos ou não (na terça-feira)", informou Mendes.

A categoria briga também pelo dissídio coletivo que venceu em maio. A empresa quer recompor apenas 70% do INPC e incluir uma cláusula no Acordo Coletivo de Trabalho que dá poderes à ela de alterar benefícios, como o plano de saúde, o que é rejeitado pelos empregados. Petroleiros.

Após a greve dos caminhoneiros, que obteve ganhos do governo após dez dias de bloqueios nas estradas, os petroleiros tentaram paralisar as atividades, mas também enfrentaram uma decisão do TST, diferente daquela obtida pelos eletricitários. O Tribunal estabeleceu multa de R\$ 1 milhão a cada dia de greve, o que fez o movimento durar apenas 24 horas.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo**Seção: Opinião****Autor: Luís Eduardo Assis****Título: Sobre ir para o céu (sem precisar morrer)**

A barafunda em que se transformou a greve dos caminhoneiros é o desdobramento natural de uma tragédia em três atos. O primeiro foi protagonizado pelos subsídios à compra de caminhões instituídos pela presidente Dilma. Entre 2008 e 2014, cerca de 1 milhão de caminhões novos foram licenciados, mais que o acumulado nos 16 anos anteriores. Uma bolha que estourou com a recessão.

Simplesmente há mais caminhão do que carga. O segundo equívoco foi a prática de reajustes diários por parte da Petrobrás, justamente no momento em que coincidiram o aumento do preço do petróleo e a valorização do dólar. Nos 12 meses até maio de 2018, o dólar apreciou 15,2%, ao passo que o barril do petróleo avançou 50,7%. Isto significa que o preço internacional do petróleo, em reais, avançou nada menos que 73,6% em apenas um ano, a maior valorização desde março de 2003.

Não é preciso um poder de clarividência mediúnico para perceber que isto geraria uma pressão insuportável sobre os caminhoneiros. A vinculação ao preço internacional é inevitável – como é o caso para todas as commodities – e é tolice imaginar que a Petrobrás devesse definir preços com base nos custos de produção. Mas ajustar o preço diariamente, nestas condições, é crueldade que poderia ser mitigada.

O último ato tem a ver com a própria incompetência do governo. Em outras condições, talvez os caminhoneiros direcionassem seus mísseis para as empresas transportadoras e buscassem reajustar o frete das mercadorias. O preço da abobrinha, dos remédios e dos sapatos ficaria mais caro. A inflação subiria uma merreca, os brasileiros ficariam um pouquinho mais pobres (porque, afinal, houve desvalorização cambial e aumento do petróleo) e a vida seguiria adiante, com a normalidade anormal a que já estamos habituados.

Mas como o governo é fraco, é melhor reposicionar a artilharia e tirar proveito de sua lassidão. Deu certo para os grevistas – e muito errado para o Brasil. A coordenação e a harmonia dos ministros de Temer só podem ser comparadas à de uma escola de samba da Coreia de Norte. A ideia de tabelar fretes e fiscalizar postos de combustíveis é um retrocesso vexatório. O saldo desta tragédia é que o debate eleitoral ganha contornos ainda mais incongruentes.

Pesquisa do Datafolha indicou que 87% dos pesquisados apoiou a greve, mas, da mesma forma, também 87% é contra aumento dos impostos ou corte de gastos federais para financiar o subsídio ao diesel. Talvez esta seja a síntese do momento em que vivemos. O debate econômico lamentavelmente ainda não avançou a ponto de convencer a população de que não existe almoço grátis.

A percepção geral é de que o pantagruélico desajuste fiscal poderá ser equacionado apenas pelo combate à corrupção e o corte de privilégios. Não será. É inevitável também rever direitos, já que o Estado brasileiro simplesmente não comporta a voracidade de anseios dos segmentos organizados da população. Houve um tempo em que o conflito distributivo se manifestava na inflação. Ganhava o jogo quem tinha poder de mercado para indexar seus preços de forma mais eficaz.

Hoje o conflito se manifesta por meio do achaque aos cofres públicos, de forma coordenada e institucional. Ganha o segmento que consegue se organizar para extorquir um Estado em anomia. A conta vai chegar. Enquanto nos perdemos na conflagração de interesses corporativistas, o rombo fiscal alimenta o crescimento da dívida pública. O Brasil de hoje não decepciona o mais lúgubre dos pessimistas. Faz lembrar as palavras do poeta Marcelo Montenegro. Estamos em "um cruzamento / onde o semáforo pifou / o futuro é um cartaz antigo/ num cinema que fechou".

ECONOMISTA. FOI DIRETOR DE POLÍTICA MONETÁRIA DO BANCO CENTRAL E PROFESSOR DA PUC-SP E FGV-SP. EMAIL: LUISEDUARDOASSIS@GMAIL.COM

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por Cristiano Zaia e Andrea Jubé | De Brasília

Título: Múltis do agronegócio pretendem recorrer à Justiça contra MP do frete

Ainda sob pressão dos caminhoneiros, que ameaçam deflagrar nova greve, o governo volta a se reunir hoje com lideranças do movimento para discutir uma terceira tabela de preços mínimos para o frete rodoviário. Há duas reuniões agendadas: pela manhã, na Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), para discutir a terceira tabela, e à tarde, na Casa Civil, de monitoramento da crise, conduzida pelo ministro Eliseu Padilha.

Nos bastidores, o Planalto torce por uma solução judicial para encerrar a crise que se formou em torno das tabelas de frete, que expuseram a clara dificuldade do governo de lidar com o assunto.

A Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (Abiove) e a Associação Nacional dos Exportadores de Cereais (Anec), que representam as gigantes do agronegócio, como Bunge, Cargill e ADM, confirmaram ao **Valor** que vão entrar nesta semana com mais uma ação para suspender a MP 832, que criou o tabelamento. Elas consideram que a ANTT não tem competência para fixar tabela de preços de frete, e ainda que a imposição de um preço mínimo fere a livre concorrência de mercado.

Uma fonte do Planalto admite que o presidente Michel Temer aborreceu-se com o ministro dos Transportes, Valter Casimiro, que anunciou, na quinta-feira, a segunda tabela sem o amplo consenso dos caminhoneiros. Poucas horas depois, o ministério divulgou a revogação da tabela. Entretanto, Temer não cogita afastá-lo, porque não deseja se indispor com o PR, sigla do ministro, às vésperas da campanha eleitoral.

O governo avalia que até mesmo os caminhoneiros, principalmente os autônomos, podem ser prejudicados por um tabelamento de preços que poderá ser derrubado por diversas ações judiciais.

No fim de semana, a Advocacia-Geral da União (AGU) contabilizava 15 ações na Justiça, em diversos Estados, contra a fixação do preço mínimo do frete. Em contrapartida, a AGU obteve a aplicação de multas a 151 empresas acusadas de locaute durante a greve. O valor global de multas reivindicado pela AGU é de R\$ 863 milhões.

Em outra frente, a Associação Nacional dos Fabricantes de Cerâmica para Revestimentos, Louças Sanitárias e Congêneres (Anfacer), que representa 70 empresas do ramo, também pretende entrar hoje com mandado de segurança contra o tabelamento do frete.

Do outro lado, entidades de caminhoneiros não abrem mão do tabelamento. A categoria tem esperanças de que o governo anuncie a partir de hoje uma terceira tabela com valores de frete mais próximos da primeira tabela -- publicada em 30 de maio, que desagradou sobretudo ao agronegócio

"Queremos uma tabela que dê para a gente sobreviver. Não queremos onerar a economia ou fazer algo inconstitucional", disse o presidente do Sindicato dos Transportadores Autônomos (Sindtac) de Ijuí-RS, Carlos Alberto Dahmer, após reunião com outros sindicatos da categoria, na ANTT, na sexta-feira.

Um ministro que acompanha a crise de perto disse ao **Valor** que o perfil descentralizado, disperso e "fragmentado" do movimento dos caminhoneiros dificultou a evolução das negociações por parte do Executivo. "O governo está

prensado nesse assunto, não quer que volte uma greve e está tentando negociar", explica.

No Congresso, o governo mediu para que o ex-ministro do Desenvolvimento Social, o deputado federal Osmar Terra (MDB-RS), fiel aliado de Temer, assumisse a relatoria da MP 832 para assegurar os termos do acordo com os caminhoneiros. **(Colaborou Chiara Quintão, de São Paulo)**

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por Murillo Camarotto | Brasília

Título: Improvisos criam armadilha difícil de ser desmontada

A sucessão de trapalhadas envolvendo a tabela do frete rodoviário expôs a total falta de capacidade do governo para lidar com a crise em que o país mergulhou desde que os caminhoneiros decidiram cruzar os braços, em 21 de maio. De lá para cá, o que se viu foi uma espiral de improvisos, que se transformaram em armadilha difícil de ser desmontada.

No auge da greve, caminhoneiros autônomos fizeram chegar ao governo uma pauta de reivindicações que ia além da redução do preço do diesel, principal bandeira até então. Exigiam a aprovação do Projeto de Lei 121/17, que estabelecia uma tabela para o frete. Quase que imediatamente, empresários, políticos e técnicos familiarizados com o setor de transportes fizeram o alerta: não vai dar certo.

Grandes produtores rurais, tradings e associações representativas da indústria já haviam feito as contas e concluído que o frete mínimo requerido pelos motoristas aumentaria em até 30% os custos logísticos, tornando inviável o escoamento da produção. O governo já sabia disso, mas era refém dos grevistas.

Diante do avanço do desabastecimento, o Planalto atendeu a todos os pleitos dos caminhoneiros. Mesmo o PL 121/17, que ainda tramitava em uma comissão do Senado, foi acelerado por meio da MP 832/18. A tabela do frete mínimo estava instituída.

Não demorou e as falhas - muitas delas primárias - começaram a berrar. A tabela apresentada considerava apenas um tipo de caminhão dentre os vários que rodam pelo país. Não havia regras claras para as exceções, como cargas perigosas, transporte de valores, etc.

A Fiesp avisou que entraria na Justiça contra a medida. A CNI prometeu fazer o mesmo, assim como a CNA. Empresários do Rio Grande do Norte conseguiram liminar para derrubar a tabela. O governo sabia disso, mas era novamente refém, dessa vez dos empresários.

Uma segunda tabela, com preços 20% mais baixos, foi apresentada. Todos os tipos de caminhões foram contemplados, assim como as exceções. Os empresários ainda começavam a elogiar a medida quando os caminhoneiros voltaram à cena. Insatisfeitos com os novos valores, eles prometeram outra greve.

Alçado ao cargo após as desincompatibilizações eleitorais, o ministro dos Transportes, Valter Casimiro, sucumbiu rapidamente às ameaças. Em vídeo divulgado pelos caminhoneiros, ele anuncia que a tabela divulgada horas antes seria anulada.

Importante notar que a tabela fora elaborada pela ANTT, agência reguladora que deveria atuar com independência em relação ao Executivo. Mas como estamos no Brasil, o ministro não hesitou em declarar a nula a resolução.

Agora, os caminhoneiros vão participar da elaboração da tabela. Quem é do ramo sabe que fixar preços mínimos envolve inúmeras variáveis e interesses inconciliáveis. Bastante usado nos anos de 1980, o tabelamento foi abandonado depois que se constatou que sua prática tem tudo para dar errado. Prova disso é a estratégia considerada atualmente pelo governo: manter uma tabela que agrade aos caminhoneiros e deixar que uma avalanche de liminares atenda aos empresários.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por Claudia Safatle | De Brasília

Título: Intervenção nos preços não é saída, diz Delfim a Temer

No jantar do presidente Michel Temer e do ministro da Fazenda, Eduardo Guardia, com o ex-ministro Delfim Netto, quinta-feira, na residência de Temer em São Paulo, um assunto, dentre os vários abordados, tomou mais tempo: a situação dos caminhoneiros, que pararam o país com o movimento de obstrução das estradas. Afinal, o governo queria saber como resolver estruturalmente uma questão de descasamento entre oferta e demanda, na medida em que as iniciativas de redução do preço do diesel e do tabelamento do frete tem fôlego curto.

A opinião de Delfim, nesse caso, é conhecida. Partindo do diagnóstico de que há um excesso de estoque de caminhões no país que supera, em muito, a demanda por fretes, só haveria duas soluções: ou o país volta a crescer para que a expansão da procura por transportes de mercadorias remunere os detentores de caminhões, ou o governo não tem nada a fazer a não ser deixar que o mercado resolva esse problema.

O excesso de caminhões disponíveis no país é produto da política de financiamento do BNDES a juros fortemente subsidiados para a compra desses veículos. Trata-se, portanto, de uma herança do governo do PT, que estimulou a aquisição de caminhões a partir do pressuposto de que a economia seguiria em trajetória de crescimento contínuo. O que ocorreu, porém, foi uma recessão profunda e prolongada, da qual o país ainda não se recuperou.

Delfim, com a experiência de anos de controle de preços quando ainda existiam, na administração federal, órgãos especializados como o CIP (Conselho Interministerial de Preço) e a Sunab (Superintendência Nacional de Abastecimento), sabe que a intervenção do governo não é a solução.

Quando o governo entra para evitar que o mercado faça o ajuste, ele socializa o prejuízo, explica o ex-ministro. Ou seja, todos os contribuintes pagam pela conta que não fecha dos caminhoneiros, produzida por um superinvestimento que não deu certo.

Para Temer, portanto, deve ter ficado bem claro que, por mais bem feita que possa ser a tabela dos fretes, ela não vai funcionar.

Não há tabela de preços que resolva a diferença entre a oferta e a demanda por caminhões. Não há, sequer uma estrutura mínima para fiscalizar o cumprimento do tabelamento para ao menos fazer de conta que os donos de caminhões não estão entregues a sua própria sorte.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por Thais Carrança, Hugo Passarelli, Arícia Martins e Bruno Villas Bôas | De São Paulo e do Rio

Título: Greve e contas de luz devem pressionar IPCA em junho

Depois de ficar acima do esperado em maio, a inflação deve avançar ainda mais em junho, sob efeito da greve dos caminhoneiros e do acionamento da bandeira vermelha patamar 2 nas contas de luz. Com isso, a taxa acumulada em 12 meses

deve passar dos atuais 2,86% para algo próximo a 4%. Mesmo diante dessas pressões e da disparada recente do dólar, analistas avaliam que a fraca atividade garante a continuidade de cenário inflacionário benigno no restante do ano.

O Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) registrou alta de 0,40% em maio, acima do avanço de 0,22% de abril e do esperado pelo mercado (0,30%). Com o resultado, a taxa acumulada em 12 meses passou de 2,76% em abril para 2,86% em maio. A aceleração foi puxada pelo aumento de preços de alimentos e combustíveis, em decorrência do desabastecimento provocado pelo protesto dos caminhoneiros, além da alta da energia elétrica, devido ao acionamento da bandeira amarela nas contas no mês passado.

"O IPCA de maio mostra o impacto inicial desses 11 dias de paralisação, que vão pressionar ainda mais o dado de junho", afirma Tatiana Pinheiro, economista-sênior do Santander. A projeção do banco é de alta de 0,86% para o indicador este mês, com avanço em torno de 1% para o grupo de alimentação e bebidas.

A LCA Consultores elevou sua estimativa para o IPCA em junho de 0,60% para 0,82%, o que levaria a taxa acumulada em 12 meses para 3,94%. O economista Fábio Romão espera um avanço de 0,76% para alimentos e bebidas no mês e de 3,12% para a gasolina. Além disso, haverá pressão adicional na energia elétrica, devido à alteração da bandeira tarifária, de amarela em maio para vermelha patamar 2 em junho, com alta prevista de 9,41%.

Apesar da aceleração esperada para junho, o IPCA deve voltar a apresentar variações mensais mais comportadas nos meses seguintes, com a devolução dos efeitos temporários da greve, particularmente sobre os alimentos. Ainda assim, a taxa acumulada em 12 meses deve seguir avançando até setembro, "em razão do descarte de taxas negativas da alimentação no domicílio registradas no terceiro trimestre de 2017", como explicam os economistas do Itaú, em relatório.

Mesmo diante dessa expectativa, os analistas avaliam que o quadro inflacionário este ano segue confortável. Uma evidência disso é que, em maio, os preços de serviços tiveram uma deflação de 0,09%, enquanto a inflação subjacente de serviços - mais sensível ao ciclo econômico e à política monetária - ficou bem comportada em 0,06%. Já a média dos núcleos da inflação foi de 0,23%, com a taxa acumulada em 12 meses recuando de 3,03% em abril para 2,95% em maio.

"Isso mostra que, se há pressão de câmbio de um lado, do outro, a atividade fraca vai ajudar a compensar esse efeito e fazer com que a inflação continue bem comportada pelo menos até o fim do ano", avalia Luiz Castelli, da GO

Associados. O economista vê avanço de 3,6% para o IPCA em 2018, com leve viés de alta.

Na sexta-feira, o Itaú elevou ligeiramente sua estimativa para a inflação no ano, de 3,7% para 3,8%, em razão da revisão no cenário para taxa de câmbio. Para 2019, a projeção para inflação subiu de 4% para 4,1%, pelo mesmo motivo. O banco agora projeta o dólar em R\$ 3,70 no fim de 2018 e 2019, ante estimativa anterior de R\$ 3,50. A LCA também elevou as projeções para o IPCA, de 3,6% para 3,7% em 2018 e de 4% para 4,1% em 2019.

"A recente depreciação do real não é motivo de preocupação, à medida que o repasse da desvalorização cambial para os preços tende a ser baixa devido à fraca atividade econômica, somada à elevada capacidade ociosa da economia", avaliam Carlos Pedroso e Mauricio Nakahodo, do banco MUFG. Segundo eles, mesmo que o repasse aconteça, há espaço para acomodar uma inflação maior e ainda assim cumprir a meta de 4,5%. "Isso sustenta a expectativa de manutenção da Selic em 6,5% até o fim de 2018", afirmam.

Essa visão, no entanto, não é consensual. A corretora Nova Fortuna vê a taxa básica em 7,25% no fim deste ano, a MCM Consultores elevou sua projeção para 7,5% e o banco UBS para 8,5%. "Acreditamos que o ciclo de ajuste do juro básico terá início este ano e precisará ser curto e contundente", diz a MCM.

(Colaborou Ana Conceição, de São Paulo)

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Política

Autor: Por Fernando Limongi

Título: A ficha caiu

O governo entrou em sua fase terminal. Com a greve dos caminhoneiros e a saída de Pedro Parente, Temer perdeu a capa de respeitabilidade que ainda o protegia. Velhos aliados aproveitaram a deixa para abandonar o barco e se eximir de responsabilidade pelo desastre.

O governo Temer veio ao mundo amparado por ampla coalizão. A aliança abrigou todos que viam em Dilma e no PT a causa última da crise vivida pelo país. Simplificando, as pastas ministeriais foram entregues a dois grandes grupos. De um lado, os 'profissionais', como viria a nomeá-los **Moreira Franco** e, de outro, o 'Dream Team' capitaneado por Henrique Meirelles.

Romero Jucá, um expoente dos 'profissionais', explicou melhor do que ninguém as razões que levaram o grupo a abandonar Dilma: era preciso estancar a

sangria, traçar o círculo que dividiria os que já haviam caído nas malhas da Lava Jato dos que ainda poderiam se salvar.

Não se espere autocrítica dos ortodoxos

O 'dream team' se juntou ao governo para recuperar a economia. Prometeu fazer a 'lição de casa' depois de anos de gestão macroeconômica heterodoxa imposta pelo PT. Os 'fundamentos' seriam respeitados, reformas implementadas e, liberado das amarras e distorções, o mercado responderia e a atividade econômica seria retomada. A economia voltaria a crescer. Essa foi a promessa feita quando o grupo assumiu as rédeas da economia.

Ao longo de todo o governo Temer, a ortodoxia imposta por Meirelles e sua equipe nunca deixou de contar com a confiança do mercado. Mais do que isso, nunca se questionou o acerto do receituário aplicado. Bastaria fazer a lição de casa, respeitar os fundamentos e o Brasil voltaria a crescer. A política adotada pelo 'Dream Team' nunca foi questionada.

A agenda reformista não encontrou resistências no Congresso e reformas, como a PEC do teto dos gastos e a trabalhista, foram aprovadas. Os avanços foram saudados pelos analistas econômicos, que não se cansaram de dizer que suas consequências podiam ser divisadas na esquina. Era questão de paciência, de dar tempo ao tempo e os efeitos seriam sentidos no bolso dos cidadãos.

O episódio Joesley, assim como vários outros contratempos causados pelos 'profissionais', não rompeu a aliança. Gerou, é certo, algumas dúvidas no mercado sobre a capacidade do governo levar à frente a agenda reformista, mas essas interrogações se dissiparam rapidamente. 'A economia se descolou da política', passou-se a dizer.

Assim, a completa desmoralização dos 'profissionais' não atingiu o 'Dream Team'. Ao contrário, a dependência do governo para com a equipe de Meirelles aumentou. Promover reformas passou a ser a única forma de justificar a sobrevivência do governo. Mais do que isso, todas as acusações contra o governo passaram a ser vistas como artimanhas para minar a agenda reformista.

Mesmo quando a Reforma da Previdência foi deixada para as calendas, os oráculos capazes de interpretar os humores do mercado não deixaram de reafirmar sua confiança no 'Dream Team'. A promessa seria cumprida. O Brasil voltaria a crescer, talvez com menos força e intensidade, mas a economia não tardaria a dar sinais de vitalidade.

Henrique Meirelles, de sua parte, tampouco demonstrou ter qualquer dúvida sobre o sucesso da sua gestão e, muito menos, das suas repercussões eleitorais.

Migrou do PSD para o MDB e obteve o aval do presidente para se apresentar como o candidato da continuidade. Orgulhoso, gabou-se de ser uma espécie de solucionador geral das crises.

Ao longo de maio, contudo, as projeções do crescimento do PIB foram revistas diversas vezes, sempre para baixo. O otimismo cedeu lugar ao realismo e, ao fim do mês, ao pessimismo. A reversão de expectativas se completou com o anúncio oficial do PIB para o primeiro trimestre. O cenário internacional trouxe outras más notícias, como crise na Argentina e pressões sobre o câmbio. As certezas foram para o ralo. A recuperação da economia faltou ao encontro.

Na última sexta-feira, Armínio Fraga, o oráculo dos oráculos, foi direto ao ponto: "caiu a ficha do mercado". Demorou, mas caiu e a fanfarra desafinou: "O mercado está vendo que os fundamentos mostram o país em uma tremenda dificuldade fiscal".

O governo fracassou. O 'Dream Team' não entregou os resultados prometidos. Simples assim. Outro ex-presidente do Banco Central, Gustavo Loyola, já havia entoado o réquiem: 'Nem ordem, nem progresso', foi o título da sua coluna de segunda última.

Mas não se espere autocrítica dos ortodoxos. Para estes, fracassos servem apenas para reforçar convicções. Por exemplo, a crise do setor de transportes se deveria aos subsídios de Dilma, que teria gerado excesso de oferta de fretes. A fraca demanda que a prometida recuperação da economia deveria gerar não entra na explicação.

Além disso, sempre é possível jogar a culpa nos aliados. O problema de fundo, afirmou Loyola, é que a classe política não tem "incentivo algum para apoiar reformas que signifiquem perdas de privilégios para certos grupos da sociedade. Preferem, ao contrário, continuar distribuindo 'meias entradas', a torto e a direito, principalmente com o intuito de auferir dividendos eleitorais." Ou seja, Meirelles nunca teve em mente colher 'dividendos eleitorais' e, se falhou, é porque seus aliados o impediram de ser tão radicalmente reformista como deveria.

Os liberais se eximem de culpa e a única solução que enxergam para a crise é a radicalização de seu programa: "O mais desalentador é que o enfrentamento da crise pelo governo Temer mostrou que o aprendizado tem sido nulo. Erros se repetem, o populismo se mantém, assim como o apelo a remendos que trazem distorções maiores ainda ao mercado", conclui Loyola.

Os aliados abandonam o barco, ignoram os velhos companheiros de aventura e sua contribuição para o fracasso do governo. Estamos por conta de Temer e seus 'profissionais'. Assim acabam os governos.

Fernando Limongi é professor do DCP/USP e pesquisador do Cebrap. Escreve às segundas-feiras

E-mail: fplimongi@gmail.com

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Empresas

Autor:

Título: Destaques

Greve na Eletrobrás

A Justiça trabalhista determinou que ao menos 75% dos trabalhadores de cada uma das empresas do grupo Eletrobrás deverão trabalhar normalmente caso a paralisação de 72 horas prevista para começar hoje se concretize, de acordo com informações da Agência Brasil. A determinação é do ministro do Tribunal Superior do Trabalho (TST), Mauricio Godinho Delgado. Embora considere legítimo o direito da categoria à greve, o ministro avaliou que, dada a essencialidade do serviço, o percentual mínimo proporcional às funções dos empregados deve ser respeitado. Se a decisão for descumprida, as entidades sindicais representantes da categoria poderão ser multadas em até R\$ 100 mil diários.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Empresas

Autor:

Título: Curtas

PCH da Cemig e Light

Cemig e Light anunciaram o início da operação comercial da pequena central hidrelétrica (PCH) Senhora do Porto (MG). O empreendimento é o primeiro da Cemig em Minas Gerais a entrar em operação desde 2010, com investimento de R\$ 189,2 milhões até dezembro de 2017. Localizada no município Dorés de Guanhães (MG), a PCH tem capacidade instalada de 12 MW e faz parte de um projeto conjunto com mais três PCHs: Dorés de Guanhães (14 MW), Jacaré (9 MW) e Fortuna II (9 MW). A implantação, exploração, operação e manutenção

das unidades é de responsabilidade da Guanhães Energia, da qual a Cemig tem 49% e a Light possui 51%.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Agronegócios

Autor: Por Kauanna Navarro | De Cascavel (PR)

Título: Uso de milho para etanol deve avançar nesta safra

Se o consumo de milho para a produção de ração animal deve cair no ciclo 2017/18 por causa das dificuldades enfrentadas no setor de carnes, a perspectiva para a produção de etanol de milho é de crescimento, o que deve amenizar a redução da demanda pelo grão, segundo projeções da Agroconsult.

A consultoria estima que o consumo de milho para ração deve cair 1,2 milhão de toneladas nesta safra. Já o etanol deve demandar 600 mil toneladas adicionais de milho. Segundo a Agroconsult, hoje, o Brasil destina 1,5 milhão de toneladas de milho para fabricar etanol por safra. "O único alento que vem do consumo interno é do mercado de etanol", afirmou André Debastiani, sócio da Agroconsult, a produtores de Cascavel (PR), durante a última etapa do 15º Rally da Safra, expedição que percorre as lavouras de soja e milho do país.

O país tem hoje uma usina de etanol que usa apenas o milho como matéria-prima e três que processam tanto o grão como a cana, mas há projetos novos de ampliação e construção em andamento.

"É um mercado que vem crescendo principalmente em Mato Grosso e em Goiás. Há umas quatro plantas já em operação e 12 projetos para entrar em operação nos próximos cinco anos", completou. Segundo Debastiani, o mercado de milho para etanol pode alcançar 5 milhões de toneladas por ano.

Os aportes na produção de etanol a partir do milho, concentrados no Centro-Oeste, têm sido estimulados pela recuperação da competitividade do etanol frente a gasolina desde o ano passado, pelo baixo custo do milho para a produção do biocombustível e pela proximidade que as usinas nessa região têm para fornecer etanol para Norte e Nordeste.

O consumo doméstico de milho deve somar 58,2 milhões de toneladas em 2018, 0,6% abaixo de 2017. A consultoria avalia que haverá redução na área de milho na primeira safra do ciclo 2018/19, mas prevê um aumento de cerca de 1 milhão de hectares para a safrinha.

A repórter viajou a convite da Agroconsult

MME / ASCOM .