

Ministério de Minas e Energia
Assessoria de Comunicação Social – ASCOM

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

O Globo

[Título: Na Esplanada, sem foro](#) 8

O Estado de S. Paulo

[Título: Isolando Temer](#) 22

[Título: Turma do STF retira foro de ministro de Temer](#) 23

Valor Econômico

[Título: Transposição do São Francisco poderá usar energia solar](#) 41

[Título: Autossuficiência energética regional é a meta do novo presidente da EPE](#) 42

[Título: Primeira Turma decide restringir foro privilegiado de ministros](#) 45

[Título: Eletronuclear negocia prazo com a Caixa](#) 52

Sumário

VEÍCULO: O Globo 3

Título: Agenda política	3
Título: Estrada de erros	4
Título: Venezuela ou EUA?	5
Título: Tóquio vem aí.....	6
Título: Tabelar frete é peça de ficção.....	6
Título: Febeapá.....	7
Título: Na Esplanada, sem foro	8
Título: Governo pede que STF adie decisão sobre frete	11
Título: Petros: sobe para 86 número de liminares contra cobrança extra	13
Título: Presidente da Petrobras diz que apoia consulta sobre combustível	15
Título: Cidades próximas de minas terão royalties	16
VEÍCULO: Folha de S. Paulo	17
Título: Tabelas	17
Título: Ainda há filas por botijão de gás em nove estados e no DF	19
Título: Petrobras tem pouca influência no preço ao consumidor	20
Título: Em meio a impasse, tabela do frete enfrenta enxurrada de processos	20
VEÍCULO: O Estado de S. Paulo.....	21
Título: Cotações em alta podem pressionar a inflação	21
Título: Isolando Temer	22
Título: Turma do STF retira foro de ministro de Temer	23
Título: Luzes.....	24
Título: Empresas tentam derrubar tabela do frete na Justiça	25
Título: Agronegócio trava acordo para novas tabelas	26
Título: Petróleo atinge pior nível em 30 anos na Venezuela	27
Título: Nível do Cantareira é menor do que em 2013.....	28
VEÍCULO: Correio Braziliense.....	30
Título: Ações contra a nova tabela de fretes	30
VEÍCULO: Valor Econômico	31
Título: Edital de privatização das distribuidoras da Eletrobrás será publicado até dia 20	31
Título: Área econômica se reúne com Marun para definir prioridades no Congresso	32
Título: Decretos alteram regras dos royalties da mineração	34
Título: AGU já contabiliza 40 ações contra tabelamento de frete	35
Título: Eunício cobra Monteiro sobre política de preços	37
Título: Para Kanczuk, estimativa de perda de 0,2% do PIB deve ser vista como teto	39

Título: MP que direciona verba para segurança deflagra disputa no governo federal	40
Título: Transposição do São Francisco poderá usar energia solar	41
Título: Autossuficiência energética regional é a meta do novo presidente da EPE.....	42
Título: Primeira Turma decide restringir foro privilegiado de ministros	45
Título: Impasse sobre frete revela que ninguém quer pagar a conta	46
Título: Para economistas, baixa demanda pesou mais para a greve	48
Título: Frota teve expansão compatível com o PIB, diz BNDES	51
Título: Eletronuclear negocia prazo com a Caixa	52
Título: IPO da Neoenergia é prioridade para Previ	54
Título: Novelis já avalia nova expansão de fábrica no Brasil.....	55
Título: Fundos ainda avaliam melhor saída da Vale.....	57
Título: Prejuízo da Biosev cresceu no 4º trimestre	58
Título: Tereos teve perdas de € 18 milhões no ciclo 2017/18	59
Título: Usinas deixaram de ganhar R\$ 1,2 bi por causa da greve	60
Título: Greve e entressafra derrubaram embarques de café	61
Título: Por que a Petrobras não repete a política que já deu certo?	62

VEÍCULO: O Globo

Seção: Colunas

Autor: Lydia Medeiros

Título: Agenda política

Poder em jogo

O novo presidente da Petrobras, Ivan Monteiro, resolveu fazer uma política de aproximação com o Congresso. Esteve com Eunício Oliveira e Rodrigo Maia. E conseguiu tempo fora da agenda para atender um pedido da senadora Simone Tebet, líder do MDB. Ela queria garantias de que haverá continuidade do processo de venda de uma fábrica de fertilizantes em Mato Grosso do Sul. A fábrica está com obras paralisadas desde 2014. Monteiro disse à senadora que a licitação segue.

VEÍCULO: O Globo**Seção: Colunas****Autor: Miriam Leitão****Título: Estrada de erros**

O acordo feito pelos caminhoneiros com o setor de grãos, mesmo sendo parcial, é a primeira boa notícia nessa sucessão de erros cometidos durante e após a greve do transporte de carga. Abre o caminho para que o setor privado negocie entre si e consiga resolver o conflito entre o caminhoneiro que quer um preço mais justo para o seu trabalho, e o empresário que precisa reduzir seus custos.

Tudo isso resulta de um erro inicial. Os custos brasileiros de logística são altos porque o país há décadas erra no planejamento do setor de transporte. Depende demais das rodovias mesmo para o transporte de longas distâncias, o que não é a vocação do modal. E, apesar de depender em quase 70% do transporte de mercadorias pela via rodoviária, tem péssimas estradas.

É a má qualidade das estradas que reduz a competitividade do setor produtivo e não o preço mais justo pago ao caminhoneiro. O país ficou no pior dos mundos, não estruturou modais alternativos e fez uma opção incompleta pelas rodovias. Uma espécie de rodoviarismo sem estradas. Um dos obstáculos que impedem o aumento da produtividade e competitividade da economia brasileira é exatamente o gargalo do transporte.

O caminhoneiro autônomo tem um custo duplo pela má conservação das estradas. Gasta mais tempo do que deveria para cruzar as distâncias e deprecia mais rapidamente o seu capital, no caso, o caminhão. O produtor do agronegócio costuma dizer que ele é competitivo da porteira para dentro da propriedade, e vai perdendo essa eficiência no lento e difícil escoamento da sua produção para o consumo interno ou exportação. É um jogo de perde-perde.

Com a greve, o governo decidiu interferir estabelecendo a tabela de frete e foi o começo de uma sucessão de trapalhadas que o Brasil tem assistido desde então. Uma coisa é certa: quando o governo decide interferir na formação de preços dentro da cadeia produtiva, ele provoca distorções. Essa regra é antiga e já foi testada à exaustão na era dos tabelamentos e congelamentos dos anos 1980. O Brasil viveu as últimas semanas a sensação de estar sendo obrigado a rever filme velho e ruim.

O governo Dilma enfrentou suas greves do transporte elevando o subsídio ao diesel às custas da Petrobras. Desta vez se tenta subsidiar sem passar a conta para a estatal, mas até agora não ficou claro qual será a engenharia fiscal e financeira para que tudo funcione como foi negociado para o fim da greve. Os

remendos para que a paralisação terminasse resultaram numa série de desajustes que vão aparecendo em bases diárias desde então.

A Cide foi pensada para ser um imposto com destino certo. Os recursos deveriam ser usados para o investimento na melhoria e conservação das estradas. Se fosse assim, e houvesse estradas melhores, o caminhoneiro teria mais produtividade. Mas no governo Dilma foi zerada a Cide para subsidiar o diesel e agora novamente ela foi eliminada para reduzir o preço do diesel. Como o imposto estava sendo cobrado com uma alíquota menor do que no passado, foi preciso diminuir também o PIS/Cofins. E mesmo isso não será suficiente para pagar o custo de subsidiar o diesel. E que diesel? Um dos piores usados no mundo. O produto brasileiro tem alta concentração de particulados e de enxofre. Polui, adocece e mata. O Brasil está estimulando o uso de um produto nocivo à saúde humana. Não tem fim a estrada da irracionalidade brasileira no transporte.

Se for confirmado o acordo entre os caminhoneiros e os produtores de grãos e se ele for seguido por outras negociações bem-sucedidas, o país poderá afastar temor imediato da volta da greve. Mesmo que se confirme o melhor cenário, o dos acordos, haverá muito a fazer no Brasil para começar a acertar o passo nessa estrada. Não será trabalho para o atual governo. Se o país tiver sorte, o próximo governo poderá começar a mudar essa história. Isso se os candidatos estiverem estudando o assunto. Na época da greve deram declarações superficiais que não autorizam o otimismo. Mas não custa ter esperança em um futuro mais racional.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Colunas

Autor: Ancelmo Gois

Título: Venezuela ou EUA?

Décio Oddone tem procurado explicar essa decisão da ANP, que abriu consulta pública para estabelecer a periodicidade dos aumentos de combustíveis. — Temos de procurar um equilíbrio entre a Venezuela e os EUA. Na visão do diretor da ANP, o Brasil saiu do modelo venezuelano, com preços represados artificialmente, e adotou o americano, que, para funcionar, não permite o monopólio do refino, como ocorre aqui.

Ponto Final

O Ministério da Fazenda contabilizou um impacto de R\$ 15 bilhões da greve dos caminhoneiros na economia este ano. É muito dinheiro. Muito, mesmo. Ocorre que, durante a paralisação, as estimativas de perdas eram bem maiores,

chegando a até R\$ 100 bilhões. É como se diz na minha terra: sob tortura, os números confessam qualquer coisa.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Colunas

Autor: Marina Caruso

Título: Tóquio vem aí

A Petrobras assinou a renovação do patrocínio de atletas que levarão sua marca até as Olimpíadas de Tóquio, em 2020. O investimento é de R\$ 9,8 milhões e contempla estrelas como Martine Grael e Kahena Kunze, novas integrantes do time. A dupla de velejadoras conquistou medalha de ouro nos Jogos do Rio, em 2016.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Editorial

Autor:

Título: Tabelar frete é peça de ficção

O Brasil que está refletido na tentativa infrutífera, inviável, de se tabelar o frete é o país autárquico, intervencionista, estatista, que tem fé na ideia de que uma fórmula errada funcionará se for executada muitas vezes. Em uma delas dará certo. É o que acontece com o tabelamento, baixado por Medida Provisória pelo governo, para garantir um frete mínimo aos caminhoneiros autônomos afetados por uma lei de mercado simples: toda vez que a oferta aumenta, o preço cai.

Foi o que ocorreu como resultado do programa de Lula e Dilma de apertar o acelerador do crédito subsidiado do BNDES para a venda de caminhões. Pensaram apenas em ativar a indústria de veículos. Descrentes do mercado, esquecerem o valor do frete. Como a oferta de transporte rodoviário cresceu, para uma demanda que não acompanhou a expansão da frota de caminhões, o frete ficou mais barato.

Houve a combinação explosiva com a elevação do preço do diesel, puxado pela alta do petróleo, e caminhões fecharam as principais estradas do país, num ato ilegal que cortou as linhas de abastecimento. Surpreendido — embora líderes do movimentam tenham garantido que avisaram do risco da paralisação —, o Planalto cedeu.

Congelou o diesel subsidiado em R\$ 0,46 por litro, e embarcou na aventura de tabelar um “frete mínimo”, num retrocesso duplo de política econômica. Trata-se de algo bizarro, típico de um país que do capitalismo só quer o lucro, sem

correr riscos. Quando eles existem, pressionam para o Estado socializar os prejuízos.

São tantas as combinações entre tipos de caminhões, de cargas, de distâncias, de regiões do país que tudo isso é uma peça de ficção. Na prática, é impossível estabelecer todas as correlações em busca de um “preço justo”. A primeira versão da tabela, feita pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), desagradou aos usuários do transporte, devido ao grande aumento de seus custos.

Foram relatados casos em que o frete mais que dobrava. Refeitos os cálculos, foram os caminhoneiros que reclamaram. Busca-se um meio termo, se isso é possível. Enquanto idas e vindas continuam, o ministro da Agricultura, Blairo Maggi, informou ao “Estado de S.Paulo” que há um atraso de mais de dez dias no ciclo do agronegócio. Não foram exportadas 450 mil toneladas, equivalentes a 60 navios que ficam ancorados nos portos.

A crise agora está no comércio exterior. Se insistirem com a tabela, o mercado, de maneira inexorável, ajustará o frete por meio de descontos ou ágios. Como sempre aconteceu com o feijão, o arroz, a batata, nos tempos da “Sunab”, a autarquia que tratava dos tabelamentos no varejo. Mas há quem acredite que se for tentado novamente, vai funcionar.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Opinião

Autor: Elena Landau

Título: Febeapá

Febeapá, o Festival de Besteira que Assola o País, foi uma expressão inventada por Stanislaw Ponte Preta há mais de 50 anos. Era uma crítica bem-humorada à ditadura. Saiu de moda, mas continua mais atual do que nunca. A resposta à chantagem dos caminhoneiros e seus patrões é um Febeapá para ninguém botar defeito. Foi uma sequência de erros impressionantes que terminou com um enorme rombo nas finanças públicas sem que o problema tivesse sido sequer resolvido.

Errou o presidente da República, erraram os presidentes da Câmara e do Senado, para não falar em vários dos candidatos. A população mais carente vai mais uma vez financiar uma categoria profissional. Stanislaw já dizia : “a prosperidade de alguns homens públicos do Brasil é uma prova evidente de que eles vêm lutando pelo progresso do nosso subdesenvolvimento”.

Recriamos a conta petróleo, com Tesouro compensando a Petrobras pelo subsídio, que todos imaginavam ser coisa do passado. Por pouco não se reduziram impostos estaduais sobre combustíveis fósseis. Para piorar, voltamos a tabelar fretes, impor controle de preços e reserva de mercado. Só faltou chamar os fiscais do Sarney. Decisões apressadas e a volta do velho intervencionismo deixarão consequências negativas por muito tempo.

A atuação do governo Temer me lembrou a nefasta MP 579 da Dilma; o setor elétrico está perdido até hoje num emaranhado de disputas judiciais e alto endividamento. Na Petrobras, o resultado foi igualmente desastroso. Otimista que sou, pensava que a missão tinha sido aprendida. Ledo engano. A crise mostrou que não existe boa governança que blinde uma estatal. O canto de sereia do populismo ainda encanta nossos políticos e não há como amarrá-los a mastro algum.

Só tem uma maneira de resolver o problema: privatizar a Petrobras, a Eletrobrás e todas as estatais. O que estava mal conseguiu ficar ainda pior. A cereja do bolo foi a ANP lançando uma consulta pública para definir política de preços num setor potencialmente competitivo. A ANP e o Cade têm de buscar reduzir a concentração independentemente se o monopólio de fato é estatal ou privado. Regular preços só se justifica quando se tratar de monopólio natural, que não é o caso.

Em vez de impor a venda de parte de seus ativos no refino à Petrobras, como faria com empresas privadas, a agência reguladora resolveu convocar a população a opinar. E sem sequer publicar uma nota técnica de orientação. Mais um movimento atabalhoado.

Caso o resultado da consulta pública seja em favor do congelamento de preços, o que fará a ANP? Se isso não é populismo, já não sei mais o que é. Se o monopólio fosse privado, a passividade dos órgãos reguladores não seria a mesma. O fato é que intervenção estatal e o equívoco do regulador vão afugentar investidores, e a competição não virá tão cedo. Os otimistas acham que o poço no Brasil tem molas, eu já acho que não tem fundo.

Elena Landau é economista

VEÍCULO: O Globo

Seção: O País

Autor: Eduardo Bresciani

Título: Na Esplanada, sem foro

STF decide restringir benefício de Blairo Maggi, e medida pode atingir outros ministros

-BRASÍLIA- A Primeira Turma do Supremo Tribunal Federal (STF) decidiu ontem restringir o foro de processos criminais envolvendo ministros de Estado. A decisão estende o entendimento já aplicado pela Corte a parlamentares do Congresso no começo de maio. Serão mantidos no tribunal apenas casos que tenham ocorrido durante o exercício do cargo e que tenham relação com a função pública.

Caberá a cada relator no STF decidir se vai aplicar esse procedimento. Quando determinou a restrição do foro no mês passado, o plenário da Corte havia analisado apenas a situação de deputados e senadores. Além do ministro da Agricultura Blairo Maggi, quatro integrantes do primeiro escalão do governo Temer são investigados no Supremo: Eliseu Padilha (Casa Civil), Gilberto Kassab (Ciência e Tecnologia), **Moreira Franco (Minas e Energia)** e Aloysio Nunes (Relações Exteriores).

A decisão de ontem é um precedente para direcionar novos julgamentos, mas os ministros não são obrigados a segui-lo. Ainda não há elementos para se saber se a remessa dos processos vai ou não assegurar a celeridade dos julgamentos. Quando a restrição ao foro foi julgada pela primeira vez no STF, ministros que votaram contra a mudança da regra argumentaram que enviar um caso à primeira instância não seria garantia de julgamentos e punições rápidas.

A decisão de ontem foi tomada no caso do ministro Blairo, denunciado por corrupção ativa por fato ocorrido em 2009, quando era governador de Mato Grosso. No mesmo julgamento, a Primeira Turma entendeu que o processo não deveria ser remetido ao Superior Tribunal de Justiça (STJ), que é o foro de governadores e conselheiros de tribunais de contas estaduais. Pela decisão do Supremo, o caso será remetido à Justiça Federal de Mato Grosso.

O relator do processo, Luiz Fux, deixou claro em seu voto que a decisão é uma ampliação do posicionamento adotado pelo plenário. — No caso, não cabe cogitar da competência do Supremo porque o senador (licenciado) e ministro não praticou os fatos no exercício desses cargos — afirmou Fux. Ele foi acompanhado por Luís Roberto Barroso, Rosa Weber e Marco Aurélio Mello.

O presidente da turma, Alexandre de Moraes, ponderou que o caso deveria ser encaminhado a outro foro pelo fato de Blairo ser senador licenciado, destacando que não analisava no momento a condição dele como ministro. Assim como o titular da Agricultura, o conselheiro do Tribunal de Contas de Mato Grosso Sérgio Ricardo de Almeida foi denunciado.

O STF decidiu também sobre como se aplica a regra a quem ocupa esse tipo de cargo. Para Fux, Barroso, Rosa e Marco Aurélio, o entendimento do plenário deve ser aplicado da mesma forma. — Ficou acertado que as outras hipóteses seriam analisadas à medida que surgissem. Estou entendendo que, no caso de conselheiros, se aplica — disse Barroso, relator do caso inicial no plenário.

Alexandre de Moraes ficou vencido. Ele entendia que o caso deveria ser encaminhado ao STJ, que tem votação em andamento sobre se o precedente do plenário do STF seria ou não aplicado a conselheiros. Além do relator de cada processo no Supremo ter de decidir se aplica ou não a nova fórmula, há ainda a espera pelos integrantes da Segunda Turma, que não debateram o tema específico e poderão tanto aplicar esse entendimento quanto continuar com o posicionamento anterior e manter os casos no STF.

COMPRA E VENDA DE CADEIRAS NO TCE

O ministro Luís Roberto Barroso destacou que a decisão de ontem tem o mesmo raciocínio da interpretação adotada pelo plenário em relação aos parlamentares. — Esse foi o entendimento da maioria da Primeira Turma. Aplicamos a mesma lógica que o plenário afirmara para parlamentares a ministro de Estado e a conselheiro de tribunal de contas.

Isto é: o fato tem que ter sido praticado no cargo e em razão do cargo — observou Barroso, após o julgamento. Ao GLOBO, um outro integrante da Primeira Turma afirmou que, apesar de haver uma tendência de que a decisão seja aplicada como regra, cabe a cada magistrado decidir como procederá porque “não se pode obrigar outro ministro a seguir esse entendimento”.

De acordo com a Procuradoria-Geral da República (PGR), Blairo participou de um suposto esquema de compra e venda de cadeiras no tribunal de contas do seu estado. Um conselheiro, Alencar Soares, teria recebido R\$ 12 milhões para deixar a cadeira com o objetivo de que Sérgio Ricardo, então deputado estadual, fosse indicado para a vaga na ocasião.

Depois, novo acerto foi feito para que o conselheiro desistisse da renúncia porque teria ocorrido um desacordo com quem ocuparia a vaga. Sérgio Ricardo acabou chegando à função de conselheiro em 2012. Blairo Maggi afirma que provará sua inocência. “Quando decidiu abrir mão em fevereiro de 2018 de disputar à reeleição ao Senado, antes do julgamento do STF restringindo o foro, o ministro Blairo Maggi fez uma opção consciente por desconsiderar qualquer hipótese de se valer de foro privilegiado em julgamentos.

A remessa do caso à Justiça de Mato Grosso é um desdobramento natural da investigação. O ministro reafirma sua confiança na Justiça, onde provará sua

inocência”, diz nota divulgada por ele. Blairo responde ainda a mais dois inquéritos na Corte. Ele é acusado de ter recebido de forma irregular R\$ 12 milhões da Odebrecht em sua campanha para a reeleição 2006.

Esse caso está sob a relatoria de Edson Fachin. Há ainda outro procedimento em relação à sua atuação como governador, sob a relatoria de Fux, que tem como base a delação de Silval Barbosa, sucessor de Blairo como governador. O ministro é acusado de envolvimento com empréstimos simulados e na tentativa de corrupção de uma testemunha. Blairo também nega as acusações.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor: Geralda Doca e Eliane Oliveira

Título: Governo pede que STF adie decisão sobre frete

Setor de grãos faz acordo, mas outras entidades não chegam a consenso com líderes dos caminhoneiros

-Brasília- Depois de 12 dias de negociações, governo, caminhoneiros e setor produtivo ainda não fecharam um acordo sobre como ficará a tabela de preços mínimos para o frete rodoviário — promessa feita pelo governo para pôr fim à greve que paralisou o país. Apenas um setor, o de grãos, aceitou pagar o frete da volta. Apesar das dificuldades, o Planalto ainda aposta nessa via diante do receio de uma nova paralisação dos caminhoneiros. Ontem, pela primeira vez, representantes dos caminhoneiros e do setor produtivo estiveram frente a frente no Congresso discutindo a questão do frete. Para agravar o quadro, há uma enxurrada de ações judiciais movidas por empresas contra o tabelamento do frete.

Na tentativa de ganhar tempo até que se chegue a um entendimento sobre a tabela, a ministra da Advocacia-Geral da União (AGU), Grace Mendonça, se reuniu ontem com o ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Luiz Fux e pediu que ele segurasse o processo referente a uma ação direta de inconstitucionalidade, apresentada pela Associação do Transporte Rodoviário de Cargas do Brasil (ATR) na última sexta-feira. O ministro é o relator do caso, no qual a entidade pede a suspensão imediata da medida provisória (MP) 832, que cria uma política de preços mínimos para o transporte rodoviário de carga, e da tabela da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), que fixou valores para o frete.

A associação sustenta que a MP constitui "fator de alto risco para a atividade econômica", além de ser inconstitucional por ferir a livre iniciativa. A Confederação Nacional da Agricultura (CNA) seguiu o exemplo e entrou ontem

com outra ação no Supremo contra a medida. Segundo último balanço da AGU, o número de ações contra a política de preços mínimos no transporte rodoviário de carga já chega a 40, sendo 12 coletivas. A maioria é de autoria de empresas produtoras e não transportadoras, de acordo com órgão.

PERDAS PARA AGRICULTURA

Preocupado com o escoamento da produção ao exterior, o Ministério da Agricultura contabiliza as perdas: até o momento, 60 navios estão parados nos portos esperando carnes, grãos e outros itens agropecuários. Considerando-se que a média transportada diariamente é de 450 mil toneladas, deixaram de chegar aos terminais, até ontem, algo em torno de 4,9 milhões de toneladas de alimentos. O custo das embarcações é de US\$ 25 mil a US\$ 35 mil por dia, segundo o ministro da Agricultura, Blairo Maggi.

A indefinição também afeta os negócios, já que as partes, por não saberem o valor do frete embutido, não conseguem fazer os contratos. Maggi admitiu que, pessoalmente, preferiria que não houvesse a fixação de preços mínimos para o frete. Porém, como essa é uma posição de governo, o ministro defendeu que a tabela saia o quanto antes: — Particularmente, entendo que o mercado deveria ser livre. Mas o governo tomou a decisão de, no acordo com os caminhoneiros, apresentar uma tabela e uma medida provisória. Não vou discutir a existência ou não da tabela. Ela existe e, na prática, terá um piso para que possamos trabalhar. No futuro, se a Justiça não permitir, paciência.

O tabelamento do frete, em vigor desde 30 de maio, desagradou ao setor produtivo devido ao impacto no custo e travou os carregamentos no país. Na quinta-feira, o governo anunciou uma nova tabela, que reduzia os preços mínimos, mas recuou diante da ameaça de greve de um grupo de caminhoneiros, prevalecendo o documento inicial. Com o impasse, o Planalto decidiu reabrir as discussões e escalou a ANTT e o Ministério dos Transportes para fazer a mediação.

Na segunda-feira à noite, líderes dos caminhoneiros reunidos em Brasília informaram ter chegado a um consenso com as empresas do setor de grãos e acertaram que o trajeto de volta na entrega de uma carga seja remunerado. Outros segmentos, porém, ainda resistem em chegar a um entendimento.

Ontem, a ANTT informou ter recebido uma proposta alternativa de tabelamento do frete, elaborada por lideranças dos caminhoneiros. O documento foi protocolado pelo presidente da Associação Brasileira dos Caminhoneiros (Abcam), José da Fonseca Lopes. A ANTT explicou que sua diretoria está analisando o texto, mas não deu detalhes sobre a proposta.

ENTIDADES INSISTEM EM AÇÕES

No Congresso, uma sessão marcada ontem para a discussão do preço do diesel se tornou um debate acalorado sobre o assunto em audiência pública na Comissão da Agricultura da Câmara. Enquanto dirigentes de entidades ligadas ao agronegócio diziam que o tabelamento do frete é uma medida inconstitucional e prejudica o setor, líderes dos caminhoneiros a defendiam e deixavam claro que não vão abrir mão do que foi negociado com o governo.

— Inconstitucional é a exploração. O governo deve, sim, influenciar, quando uma cadeia está explorando outra cadeia ao extremo e quando seus custos não são pagos por aquilo que você está transportando. Não se trata de um tabelamento, mas de um preço mínimo. Não queremos lucratividade. Queremos só o mínimo para poder rodar — disse Carlos Alberto Litti, presidente do sindicato dos trabalhadores autônomos do Rio Grande do Sul.

Representantes da CNA e das associações de Óleos Vegetais (Abiove), de Proteína Animal (ABPA) e das Empresas Cerealistas (Acebra) reiteraram que estão buscando a Justiça por considerarem o tabelamento inconstitucional. Também se queixaram de não terem sido chamados para serem ouvidos na negociação entre caminhoneiros e representantes do agronegócio.

VEÍCULO: O Globo**Seção: Economia****Autor: Rennan Setti****Título: Petros: sobe para 86 número de liminares contra cobrança extra**

Fundo de pensão da Petrobras aposta em vitória na Justiça para cobrir déficit

O número de liminares na Justiça que suspendem a cobrança de contribuição extra pela Petros, fundo de pensão da Petrobras, para cobrir seu déficit subiu para 86. Em março, eram 29. O presidente da Petros, Walter Mendes, ponderou ontem, porém, que a fundação tem conseguido cassar algumas delas e disse estar confiante de que as ações serão derrubadas quando a Justiça analisar seu mérito. Das 147 ações impetradas por participantes, 61 não renderam liminares. Hoje, cerca de 11.200 participantes estão dispensados de pagar a contribuição extra por causa de liminares.

— Como o assunto é complexo e existe um apelo emocional que mexe com a vida das pessoas, é relativamente fácil para o juiz conceder a liminar. Mas estamos confiantes de que, quando (a Justiça) chegar ao mérito (dos processos), nossa chance de sucesso é bastante grande, porque o processo de equacionamento foi todo feito dentro da lei e dentro das normas — afirmou

Mendes a jornalistas durante o Seminário de Políticas de Investimentos, organizado pelos fundos Previ (BB), Petros, Funcef (Caixa) e Valia (Vale), no Rio.

Como O GLOBO noticiou em maio, a Petros está recebendo uma enxurrada de ações na Justiça contra a cobrança de uma contribuição extra de empregados, aposentados e pensionistas que fazem parte do Plano Petros do Sistema Petrobras (PPSP). O plano teve déficit acumulado de R\$ 27,7 bilhões entre 2013 e 2015 e, por isso, seguindo as normas do setor, teve de iniciar o equacionamento do déficit em março.

Segundo Mendes, as liminares concedidas até o momento diminuem a captação de recursos extras, mas não comprometem o equacionamento, que ocorrerá ao longo de 18 anos.

Mendes e o diretor de investimentos, Daniel Lima, contaram que, nos últimos meses, a Petros migrou cerca de 80% de sua carteira de R\$ 2,2 bilhões em ações livres — aquelas não estratégicas, fora de acordos de acionistas e blocos de controle, adquiridas diretamente via Bolsa — para fundos exclusivos de oito gestores externos. Estes têm a liberdade para determinar as ações que vão compor as carteiras.

SEM PRESSA PARA VENDER VALE

No mesmo encontro, representantes dos fundos de pensão indicaram não ter qualquer pressa para se desfazer das ações da Vale. Se a venda dos papéis — mais de 11% do capital da mineradora — era noticiada como iminente há três meses, o discurso das fundações agora é que a companhia tem potencial para crescer ainda mais, proporciona dividendos volumosos e oferece liquidez (ou seja, a qualquer momento haverá um comprador para os papéis) ímpar no mercado. A mudança de tom ocorre depois de a mineradora chegar a subir até 43% após entrar no Novo Mercado, segmento de maior governança da B3 (antiga Bovespa).

Gueitiro Genso, presidente da Previ, admitiu que o maior fundo de pensão brasileiro "desacelerou" nos seus planos de abrir mão de papéis da Vale: — Essa (a Vale) é uma em que desaceleramos... Já temos liquidez. Quando olhamos para a ação da Vale, nessa crise de agora, foi a que menos apanhou.

Mendes, da Petros, disse que a operação "pode ser feita, pode não ser" e que não tem "qualquer urgência" para vender os papéis. Já Paulo Werneck, diretor de investimentos da Funcef, deixou em aberto a possibilidade de até mesmo elevar a exposição à Vale: — Se vamos vender (as ações da Vale) ou se vamos comprar mais, eu ainda não posso dizer. As fundações têm que se preocupar com bons pagadores de dividendos. A venda forçada de ativos é desnecessária.

VEÍCULO: O Globo**Seção: Economia****Autor: Manoel Ventura****Título: Presidente da Petrobras diz que apoia consulta sobre combustível**

Para Ivan Monteiro, discussão com a sociedade é "o único caminho"

-Brasília- Sem garantir a manutenção da política de preços da Petrobras, o novo presidente da companhia, Ivan Monteiro, disse ontem que a estatal apoia e irá participar da consulta pública aberta pela Agência Nacional do Petróleo (ANP) sobre a periodicidade dos reajustes dos combustíveis. Após uma série de reuniões em Brasília, o executivo também afirmou que a aprovação de um projeto de lei em tramitação na Câmara pode destravar as negociações com a União em torno do contrato da cessão onerosa (acordo pelo qual a Petrobras adquiriu o direito de explorar 5 bilhões de barris de petróleo na camada pré-sal) e que pode abrir espaço para a realização de um megaleilão de petróleo, com potencial de arrecadação de R\$ 100 bilhões.

— A Petrobras apoia a iniciativa (da ANP), vai aguardar o final da consulta pública e vai contribuir nessa discussão. A Petrobras vai participar com toda a expertise técnica — disse.

A política de preços da Petrobras, que prevê ajustes diários nos preços com base na cotação do petróleo no mercado internacional e na variação do dólar, foi um dos alvos da greve dos caminhoneiros. Com a polêmica, a ANP anunciou uma consulta pública para estabelecer a periodicidade mínima dos aumentos. Monteiro avisou que a Petrobras só tomará uma decisão sobre a política de preços após o resultado da consulta conduzida pela agência, que vai até 2 de julho.

— A gente vai aguardar o resultado da consulta pública que está sendo liderada pela ANP para tomar um posicionamento — afirmou. — A contribuição da Petrobras vai ser sobre sua atuação no mercado. Vamos contribuir muito porque acreditamos que a iniciativa da ANP é muito importante, é ela que vai auxiliar na resolução dessas questões. A discussão aberta com a sociedade é o único caminho.

PÉRIPOLO POR BRASÍLIA

Monteiro assumiu a presidência da Petrobras no início do mês, depois da renúncia de Pedro Parente, que sempre defendeu publicamente a manutenção da atual política de preços da estatal. O novo presidente fez ontem o primeiro périplo por Brasília depois de ser confirmado na presidência da empresa. Ele

conversou com o presidente do Senado, Eunício Oliveira (MDB-CE), da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ), e ministros do Tribunal de Contas da União, Tribunal Superior do Trabalho, e Superior Tribunal de Justiça.

Na Câmara, Monteiro afirmou que o principal tema discutido foi um projeto de lei que trata da cessão onerosa, de autoria do deputado José Carlos Aleluia (DEM-BA). O texto autoriza a empresa a vender até 70% da sua participação nos campos, o que hoje não é permitido. Maia quer votar a urgência da proposta ainda nesta semana. Monteiro evitou dizer qual a posição da Petrobras sobre o assunto.

— A posição da Petrobras é de contribuir para o debate do projeto com informações técnicas — afirmou.

Perguntado se o projeto vai acelerar as negociações entre a União e a Petrobras em torno da revisão do contrato de cessão onerosa, Monteiro respondeu: — Nossa perspectiva é que a gente tenha uma evolução positiva nas discussões com o governo federal (...) Vai ajudar bastante sim, porque vai criar um ambiente mais estável, e é isso que o investidor estrangeiro quer, e o brasileiro também.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor: Manoel Ventura e Karla Gamba

Título: Cidades próximas de minas terão royalties

Municípios afetados pela mineração terão direito a 15% do valor arrecadado

-Brasília- O presidente Michel Temer assinou ontem dois decretos que atualizam regras do Código de Mineração. Entre as novas normas está a destinação de 15% da arrecadação dos royalties do setor para municípios não produtores, mas impactados pela atividade. Esses locais sofrem efeito do transporte, embarque e presença de instalações industriais ligadas à mineração. Para isso, serão reduzidas as fatias dos royalties — a Compensação Financeira pela Exploração de Recursos Minerais (CFEM) — dos demais entes da federação.

Assim, os municípios produtores passarão a receber 60% da CFEM, ante os 65% anteriores. A participação dos estados cairá de 23% para 15%; e a da União, de 12% para 10%. Em 2017, o setor de mineração pagou cerca de R\$ 1,8 bilhão em royalties desse setor.

MUDANÇAS APÓS DESASTRE

Os decretos também estabeleceram regras ambientais mais rígidas. Entre elas está a previsão expressa da responsabilidade do minerador de recuperar áreas degradadas e a execução de um plano de fechamento de minas.

Para possibilitar o desenvolvimento de novas tecnologias e a consequente redução de passivos ambientais, um dos decretos prevê ainda que a recém-criada Agência Nacional de Mineração (ANM) discipline, em resolução, o aproveitamento de rejeitos e resíduos da atividade mineradora.

As mudanças ocorrem após o maior desastre ambiental do país, com o rompimento de uma barragem de rejeitos da mineradora Samarco, em 2015. Neste ano, o rompimento de um mineroduto da Anglo American despejou uma mistura de minério de ferro com água em um rio de Santo Antônio do Gramma (MG). Além disso, a refinaria de bauxita da norueguesa Hydro admitiu ter despejado água não tratada no Rio Pará, em Barcarena.

O novo código prevê ainda que as áreas minerárias devolvidas ou retomadas pela União sejam ofertadas ao mercado via processo de seleção e passem por critérios mais objetivos, em substituição ao atual procedimento, caracterizado como demorado.

— Nós todos queremos uma mineração crescentemente competitiva, inovadora, sustentável. Aliás a sustentabilidade é o objetivo de muitas dessas novas regras que nós acabamos de editar — disse o presidente Temer, durante a assinatura dos decretos.

Desde o ano passado, o governo tenta atualizar as regras que regem o setor de mineração, em vigor há mais de 50 anos e consideradas ultrapassadas. O Congresso aprovou duas de três medidas provisórias editadas pelo governo com novas regras para a área. As leis aumentaram as alíquotas de royalties da atividade minerária e criaram a Agência Nacional de Mineração.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Opinião

Autor: Antonio Delfim Netto

Título: Tabelas

Economista e ex-ministro da Fazenda (governos Costa e Silva e Médici).

Escreve às quartas

Foram duas semanas preocupantes. A discussão sobre o que originou o problema dos caminhoneiros dividiu os economistas.

Alguns apontaram a oferta: o excesso de caminhões comprados pelo setor privado sob o estímulo de um programa muito generoso do BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social) para atender às montadoras em 2009.

Outros insistiram na redução da demanda global (resultado da dramática queda de 7% do PIB entre 2014-2016, no governo Dilma) que deixou 13 milhões de desempregados.

É claro que as duas lâminas da tesoura (oferta e procura) tiveram seu papel. Foi, entretanto, obra perfeita e acabada do voluntarismo de governos que buscam apoio no "curto-prazismo" da população, aquele que alimenta o populismo.

E preciso, aliás, aliviar a culpa de Dilma. Ela não errou sozinha. Atingiu o máximo de seus erros quando tinha o máximo de aprovação popular. Só foi abandonada quando chegou a conta! É ridículo, portanto, atribuir o problema ao governo Temer, mas deveria ter sido antecipado e recebido uma resposta adequada.

O estabelecimento de cada frete é extremamente pormenorizado e complexo. Envolve todas as condições do transporte: a distância, a natureza da carga, sua quantidade, os riscos, o tempo, a sazonalidade, a qualidade do caminho etc. É impossível fazê-lo por tabelas.

O frete médio do mercado é apenas uma ilusão referencial: cada carga tem o seu frete! Como o excesso de oferta vai continuar, suspeito que nenhuma tabela resistirá à negociação. Ela vigorará apenas no "passeio das mercadorias" pagas pela Conab e, temo, com um formidável estímulo à corrupção.

A solução para que a soma de erros sucessivos seja ultrapassada seria ou um aumento da demanda global (a volta imediata de vigoroso crescimento do PIB, o que tem probabilidade nula) ou deixar o mercado fazer o ajuste do patrimônio, para que o valor original do estoque de capital (os caminhões), que não é hoje rentável, o seja quando for transferido para outros caminhoneiros pelo seu valor atual.

O caminhão que custou cem no programa do BNDES deixou de ser rentável porque as condições mudaram muito. Hoje, só vale, de fato, o que alguém se disporia a pagar para comprá-lo, uma vez que o valor atual de um caminhão é a soma dos benefícios anuais líquidos que produzirá durante o resto de sua vida útil, descontados pela taxa de retorno oferecida pelo mercado.

A importante diferença entre os projetos "sonháticos" do governo e os do setor privado é clara. Nos do governo, como ele não produz nada, o prejuízo é

empurrado para toda a sociedade (é socializado!). Nos do setor privado, é pago por quem sonhou e correu o risco...

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor: João Pedro Pitombo Marcelo Toledo

Título: Ainda há filas por botijão de gás em nove estados e no DF

Duas semanas após a paralisação dos caminhoneiros, distribuição é falha

SALVADOR E RIBEIRÃO PRETO - A cena é quase inacreditável para quem conhece de perto a realidade do Recife (PE). A capital em que parte da população mais pobre trocou o gás por lenha e carvão por causa de preços altos se depara com filas gigantescas nas portas das revendedoras de botijões.

E a situação não é um problema local. Duas semanas após o fim da paralisação dos caminhoneiros, nove estados e (DF) Distrito Federal ainda enfrentam desabastecimento parcial de gás de cozinha.

Em capitais como Cuiabá, Campo Grande e Brasília, há filas nas portas das revendedoras, lista de espera e botijão ao custo de R\$ 150. Também há problemas pontuais em Salvador, João Pessoa, Goiânia e no interior de São Paulo, Minas Gerais e Paraná.

Essa "segunda onda" de desabastecimento de gás é resultado do efeito cascata gerado pela paralisação dos caminhoneiros. "Estamos atendendo à demanda normal e à demanda reprimida de dez dias de paralisação. Ficou difícil administrar essa logística, o que mostra o quanto nosso setor é vulnerável", afirma José Luiz Rocha, presidente da Abragás (Associação Brasileira de Entidades de Classe das Revendas de Gás).

Limitações de armazenamento, explica Rocha, limita os estoques. Eles não durem mais que quatro dias — revendas de pequeno porte, por exemplo, só podem ter 40 botijões em estoque. As limitações são definidas pela ANP (Agência Nacional de Petróleo) por segurança.

O problema foi agravado pelo fato de os consumidores comprarem uma quantidade maior de botijões por receio de novo desabastecimento. Também há problemas logísticos como a necessidade de troca de botijões entre as fornecedoras. "Na paralisação, a fidelização de clientes deixou de existir. Compravam gás onde conseguiam, e isso aumentou a necessidade da chamada

retroca entre as companhias, atrasando a distribuição", disse Alexandre José Borj ali, presidente da Asmirc-Br (Associação Brasileira dos Revendedores de GLP).

O Centro-Oeste é o mais afetado. No Distrito Federal, o problema persistia na tarde desta terça-feira (12). Com consumo médio diário de 20 mil botijões, Brasília ficou cerca de dez dias sem gás. No Nordeste, há desabastecimento em capitais. Em Salvador, 50% das vendas não têm gás.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor: Bernardo Caram

Título: Petrobras tem pouca influência no preço ao consumidor

Brasília Levada ao centro do debate sobre a formação dos preços de combustíveis no Brasil, a Petrobras fez uma tentativa nesta terça-feira (12) de reduzir esse protagonismo por meio de seu gerente-geral de marketing, Flávio Santos Tojal. Segundo ele, a influência da estatal sobre o preço ao consumidor é reduzida.

Em audiência pública no Senado, Tojal disse que a parcela de tributos sobre os combustíveis é significativa e que a estatal não controla preços de distribuição e revenda.

"O preço da Petrobras e suas eventuais variações possuem uma capacidade limitada de influenciar o preço final ao consumidor", diz a apresentação de Tojal. "A carga tributária é bastante significativa na formação final dos preços", afirmou o representante da Petrobras.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor: Lais Alegretti e Natália Portinari

Título: Em meio a impasse, tabela do frete enfrenta enxurrada de processos

RASÍLIA E SÃO PAULO A proposta de tabelamento do frete, acordada entre o presidente Michel Temer e os caminhoneiros para pôr fim à paralisação que desabasteceu o país em maio, enfrenta uma enxurrada de ações na Justiça.

A AGU (Advocacia-Geral da União) informou nesta terça-feira (12) que já foram ajuizados 40 processos contra a medida. A proposta, segundo empresários, trava o escoamento da produção do país.

Como a Folha noticiou no sábado (9), o Palácio do Planalto já admite a chance de a medida ser extinta e torce para uma saída judicial.

A CNA (Confederação Nacional da Agricultura e Pecuária) recorreu ao STF (Supremo Tribunal Federal). É a segunda ação na corte que questiona a constitucionalidade da medida provisória 832.

Com ela, passa a ser obrigatório pagamento aos caminhoneiros pelo trajeto da volta. "Antes esse pagamento era opcional e muito raro", diz Elisângela Pereira Lopes, assessora técnica da CNA.

"Agora o produtor que não pagar está sujeito a uma ação judicial, e a indenização é o dobro da diferença do que foi pago para o que está na tabela", diz.

O impasse em relação à tabela não tem data para terminar, segundo o ministro da Agricultura, Blairo Maggi.

"O prejuízo para o agronegócio está sendo imenso", disse. "As exportadoras estão atrasadas em n dias, e deveriam ser transferidos para os portos 450 mil toneladas de produtos por dia. Temos aí mais de 60 navios atrasados", diz Maggi.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Editorial

Autor:

Título: Cotações em alta podem pressionar a inflação

Os preços de commodities agropecuárias, metálicas e energéticas aumentaram expressivamente em maio, o que põe pressão sobre os índices de inflação. A alta surge num momento ruim, em que a volatilidade de preços facilitada pela greve dos transportadores já bastaria para ameaçar o orçamento dos consumidores e para afetar o ritmo da recuperação econômica. Segundo o IC-Br do Banco Central, a alta média das cotações de um conjunto de produtos agropecuários (carne de boi, algodão, óleo de soja, trigo, açúcar, milho, café, arroz, carne de porco, suco de laranja e cacau) foi de 8,18% entre abril e maio.

No mesmo período, as commodities metálicas (alumínio, minério de ferro, cobre, estanho, zinco, chumbo, níquel, ouro e prata) subiram 6,08% e as

energéticas (petróleo tipo brent, gás natural e carvão) avançaram 14,81%. No período janeiro a maio, o IC-Br subiu 13,13%, com alta de 8,80% nos produtos agropecuários, de 14,20% nos metálicos e de 26,04% nos energéticos. As cotações internacionais das commodities medidas pelo índice CRB (Commodity Research Bureau) avançaram 14,08% neste ano.

Em 12 meses, até maio, o IC-Br subiu 19,92%, pressionado, em especial, pelos preços de itens de energia, enquanto o CRB aumentou 17,09%. Em alguns casos, como o petróleo e o minério de ferro, as cotações oscilaram muito nos primeiros dias de junho, mas é cedo para fazer qualquer prognóstico sobre a evolução dos preços no mês. O que é evidente é que as pressões sobre os indicadores de inflação já estão presentes. Em maio, o Índice Geral de Preços – Mercado (IGP-M) registrou alta de 1,38%, influenciado pela elevação dos preços no atacado, e o IGP-DI acusou aumento de 1,64%.

Até a inflação para as famílias de menor renda, medida pelo IPC-C1 da Fundação Getúlio Vargas (FGV), subiu 0,60% em maio, quase o dobro da marca de 0,31% registrada em abril. Por enquanto, as consultorias econômicas privadas não prognosticam uma elevação mais acentuada da inflação. O boletim Focus do Banco Central, de 1.º de junho, previu uma inflação oficial (IPCA) de 3,65% em 2018, empurrada pelas altas da taxa cambial e dos preços administrados. Mas a volta de pressões sobre preços pode ter impacto negativo sobre a retomada econômica, numa fase em que os consumidores privilegiam o equilíbrio das contas pessoais.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Colunas

Autor: Vera Magalhães

Título: Isolando Temer

Potenciais apoiadores de Alckmin não querem MDB

Um dos empecilhos para que Geraldo Alckmin obtenha logo os apoios de que precisa é a súbita tentativa de aproximação do time de Michel Temer. Diante da constatação de que um candidato “puro-sangue” do governo tem pouquíssimas chances, soldados como Carlos Marun e **Moreira Franco** já tentam descolar uma cabine no navio de Alckmin. Isso pode afugentar outros passageiros em potencial, como DEM, PP e PRB, que veem no contágio com Temer uma peste capaz de inviabilizar de vez um presidenciável pelo qual já não têm muito entusiasmo.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo**Seção: Política****Autor: Amanda Pupo Rafael Moraes Moura****Título: Turma do STF retira foro de ministro de Temer**

Magistrados enviaram investigação sobre Blairo Maggi para a 1ª instância em MT; decisão segue jurisprudência firmada em maio

A Primeira Turma do Supremo Tribunal Federal decidiu ontem que a restrição do foro privilegiado, nos moldes do que definido para senadores e deputados federais, também vale para ministros de Estado. Para a Turma, composta por cinco dos 11 ministros da Corte, o STF só tem competência para julgar crimes cometidos durante o mandato e em função do cargo.

O entendimento foi firmado na decisão que enviou para a primeira instância um inquérito que investiga o ministro da Agricultura Blairo Maggi (PP-MT), que também é senador licenciado.

Maggi é acusado, junto com o conselheiro Sérgio Ricardo de Almeida, do Tribunal de Contas do Estado de Mato Grosso, por corrupção ativa enquanto os dois ocupavam, respectivamente, os cargos de governador de Mato Grosso e deputado estadual.

Almeida também responde por lavagem de dinheiro. Em maio, o Supremo decidiu restringir o foro privilegiado de deputados federais e de senadores a crimes cometidos no exercício do mandato e em razão da atividade parlamentar. “A razão de decidir do julgamento (da questão de ordem que restringiu o foro para parlamentares federais) se aplica indistintamente em relação a qualquer hipótese de prerrogativa de função”, afirmou o ministro Luiz Fux, relator do caso, que apresentou a questão à Turma.

Na sessão de ontem, Fux foi acompanhado pelos ministros Luís Roberto Barroso, Rosa Weber e Marco Aurélio Mello. O ministro Alexandre de Moraes também votou para que o inquérito de Maggi saísse da Corte, mas por levar em conta o mandato como senador, e não o cargo de ministro. O advogado Fábio Medina, que defende Maggi, disse que “aceita com total tranquilidade a decisão do STF”.

“O ministro Blairo já havia decidido há muito tempo largar a vida política. E defende o fim da prerrogativa de foro”, afirmou. O advogado Antônio Carlos de Almeida Castro, que defende Ricardo de Almeida, afirmou que não faz diferença o caso ter ido para a primeira instância.

Repercussão.

Como o entendimento foi firmado pela Primeira Turma, e não pelo plenário, caberá a cada integrante da Corte decidir se aplicará o mesmo entendimento em outros inquéritos que investigam ministros. Os ministros Aloysio Nunes (PSDB-SP), de Relações Exteriores; Gilberto Kassab (PSDSP), de Ciência, Tecnologia e Comunicações; **Moreira Franco(MDB-RJ), de Minas e Energia**; e Eliseu Padilha (MDB-RS), da Casa Civil, também são alvos de inquéritos no STF, que ainda comanda outras duas investigações contra Maggi.

Na visão do advogado Daniel Falcão, especialista em Direito Constitucional, a decisão da Primeira Turma era algo “esperado”. “O grande precedente já foi tomado pelo plenário da Corte. A regra agora é restringir”, comentou Falcão. Para ele, a partir da decisão do plenário, as Turmas devem continuar adotando esse entendimento. “É difícil que a Segunda Turma não entenda desta maneira.”

Como o inquérito contra Blairo também tinha como denunciado um conselheiro de Tribunal de Contas de Estados, autoridade julgada pelo Superior Tribunal de Justiça (STJ), a Primeira Turma também aplicou a restrição para esse cargo. A decisão dividiu ministros do STJ.

Para dois ministros ouvidos pelo Estado, o Supremo mandou uma sinalização forte para reduzir o foro de outras autoridades e avançou em um tema pendente de análise ainda no STJ. Procurada, a presidente do STJ, ministra Laurita Vaz, informou via assessoria que os reflexos da decisão “serão analisados pela Corte Especial do STJ”.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Colunas

Autor: Sonia Racy

Título: Luzes

Direto da fonte

Aparentemente, o governo Temer já decidiu que a prioridade da Eletrobrás é a privatização das seis distribuidoras. O PL que trata disso recebeu, semana passada, requerimento de urgência urgentíssima na Câmara para ser votado até o fim do mês. Por outro lado, entrou na geladeira a capitalização/privatização da Eletrobrás.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo**Seção: Economia****Autor: Renée Pereira Cleide Silva****Título: Empresas tentam derrubar tabela do frete na Justiça**

Advogados alegam que imposição de preço mínimo contraria direito de livre concorrência; AGU já acompanha 40 processos

Enquanto o governo discute uma nova tabela de preço mínimo do frete, empresas e associações entram com dezenas de ações na Justiça para derrubar o acordo fechado com os caminhoneiros, no fim de maio. A maioria alega inconstitucionalidade da Medida Provisória 832, que institui a política de preços do transporte rodoviário de cargas. Mas também há questionamentos em relação a outras medidas adotadas pelo governo para compensar os benefícios aos caminhoneiros, como a redução do Reintegra, programa de incentivo fiscal aos exportadores.

"No afã de ver cessar a greve e desobstruir as rodovias de todo o País, o Poder Público concedeu o que não poderia ter concedido e passou além de sua competência legal e constitucional", avalia o sócio-fundador do escritório Azevedo Sette Advogados, Ordélio Azevedo Sette. Segundo ele, o acordo envolve, pelo menos, 11 questões que representam violações legais. (ler mais ao lado). "As empresas fazem um planejamento contando com esses programas e decisões. Aí o governo altera a regra, a margem das empresas cai e o prejuízo aumenta", diz Sette.

O escritório já entrou com três ações na Justiça, sendo uma contra a redução do Reintegra. As outras contestam a implementação da tabela de preço mínimo do frete. Até ontem a Advocacia-Geral da União (AGU) estava monitorando 40 ações judiciais referentes à MP 832 e à Resolução da ANTT n.º 5.820, que regulamenta o assunto. Do total, 12 ações são coletivas, propostas por associações representantes de empresas, e 18 estão suspensas por decisão do Tribunal Regional Federal da 5.ª Região (TRF5), que acolheu recurso da AGU em defesa das normas.

Uma ação aguarda posicionamento do Supremo Tribunal Federal (STF). A expectativa é que o número de ações aumente ainda mais nos próximos dias. O escritório Mattos Filho, por exemplo, deverá entrar hoje com uma ação contra o tabelamento do preço dos fretes. "Há clientes se articulando para contestar a medida, pois entendem que o governo não pode impor preços", diz o sócio do escritório Mattos Filho, Bruno Werneck. No escritório Machado Meyer há entre 10 e 15 pedidos de análise sobre a constitucionalidade da MP.

"Estamos em conversas com algumas associações de setores prejudicados pelas medidas", afirma o sócio do Machado Meyer, Lucas Sant'Anna. "Entendemos que a fixação de preços para o setor privado é contra o direito de livre concorrência." Novas ações. A Confederação Nacional da Agricultura (CNA) entrou ontem com Ação Direta de Inconstitucionalidade (Adin) no Supremo Tribunal Federal (STF) questionando o tabelamento do frete. A Confederação Nacional da Indústria (CNI) fará o mesmo hoje ou amanhã.

A Associação Nacional dos Exportadores de Cereais (Anec) e a Associação Brasileira da Indústria de Óleos Vegetais (Abiove) também recorreram à Justiça alegando a inconstitucionalidade do tabelamento dos fretes e pedindo a impugnação administrativa da medida pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). "Não tem como ter um tabelamento fixo num setor regido pela Bolsa de Valores, que tem altas e baixas", diz Sérgio Mendes, diretor-geral da Anec. "Ninguém é pão-duro, é que não pode existir uma medida dessas num regime de livre concorrência."

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Lu Aiko Otta André Borges / BRASÍLIA

Título: Agronegócio trava acordo para novas tabelas

Ministro dos Transportes afirma que, de cinco tipos de carga, só não há acerto para a tabela do frete de graneleiros

As discussões para a edição de uma nova tabela de preço mínimo do frete rodoviário empacaram na resistência do agronegócio, disse ontem ao Estado o ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil, Valter Casimiro. Segundo ele, das cinco tabelas em elaboração pelo governo, uma para cada tipo de carga, a única sobre a qual não havia entendimento era a dos graneleiros (mercadorias a granel). Casimiro acompanha de perto as tentativas de acordo entre os produtores rurais e caminhoneiros, que buscam formas de romper o impasse.

Ontem pela manhã, ele esperava que fosse fechado um acordo ao longo do dia, mas não foi o que ocorreu. "Não foi deliberado nada ainda", afirmou o coordenador executivo do Movimento Pró Logística da Associação de Produtores de Soja e Milho do Mato Grosso (Aprosoja), Edeon Vaz Ferreira, representante de um grupo de empresas que precisa dos serviços do transporte de carga a granel.

Segundo ele, apesar da resistência, os caminhoneiros têm discutido alternativas ao tabelamento que buscam manter os rendimentos da categoria. "Os caminhoneiros têm problemas de renda, principalmente na entressafra." As

discussões sobre um mecanismo substituto ao preço mínimo, porém, são embrionárias. A fixação do preço não é aceita pelo agronegócio. O ministro da Agricultura, Blairo Maggi, disse ser "pessoalmente" contra o tabelamento.

Mas, como integrante do governo, não lhe cumpre discutir a medida. O impasse no preço do frete fez travar o transporte de carga no País, segundo mostrou o Estado em sua edição de ontem. Casimiro admitiu que há problemas localizados. "Mas o transporte está ocorrendo", afirmou. "Não é o caos, mas também não é a normalidade." Em contraste, Blairo traçou um retrato dramático. Segundo ele, os frigoríficos não conseguem trazer as mercadorias para os portos.

As exportadoras estão 11 dias atrasadas com as exportações que deveriam ser transferidas para os portos. "São 450 mil toneladas de produtos por dia. Temos mais de 60 navios parados. É necessário se chegar a um acordo." Ele disse não saber quando será superado o impasse e comentou que o grande número de representantes dos caminhoneiros é uma dificuldade no processo de negociação.

"O escoamento tem de ocorrer, senão a gente vai chegar numa situação muito grave de ter soja na mão de produtor, de produtor estar colhendo milho e não ter onde armazenar e também de os armazéns das empresas estarem cheios", disse o presidente da Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (Abiove), André Nassar. Segundo ele, para honrar seus contratos, os exportadores estão recorrendo à soja argentina.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Internacional

Autor: REUTERS e AP

Título: Petróleo atinge pior nível em 30 anos na Venezuela

Chavismo diz que produziu em maio 1,53 milhão de barris por dia, mas Opep indica que produção caiu e foi de 1,39 milhão de barris diários

A produção de petróleo da Venezuela, que o governo tenta desesperadamente recuperar, continua estagnada, em seu nível mais baixo em três décadas, segundo relatório da Organização de Países Exportadores de Petróleo (Opep) divulgado ontem. Segundo dados do governo venezuelano, a produção de maio fechou em 1,53 milhão de barris por dia (mbd), pouco mais do que o relatado em abril (1,5 milhão de barris por dia).

Contudo, a Opep também apresenta no relatório os dados de produção da Venezuela relatados por fontes secundárias, que mostram uma queda na

produção do país. Em maio, foram 1,39 mbd, uma redução de 42 mil barris em relação a abril. Essa produção é a menor em 30 anos e se aproxima da de março de 1950, quando a Venezuela produzia 1,38 milhão de barris diários, de acordo com dados da PDVSA citados pela consultoria Capital Market.

Em janeiro, o número já havia caído para o mínimos histórico em três décadas, quando atingiu 1,6 milhão de barris diários. A empresa Ecoanalítica estima que a Venezuela, afundada na pior crise econômica de sua história, poderá fechar o ano com uma produção de 1,2 milhão de barris por dia.

O governo do presidente venezuelano, Nicolás Maduro, reconhece a queda, mas a atribui à má gestão na petroleira estatal PDVSA – onde vários casos de corrupção vieram à tona recentemente – e a investimentos reduzidos em infraestrutura em razão da queda nos preços do petróleo nos últimos anos.

Corrupção.

Maduro, que também acusou os Estados Unidos de se infiltrarem na PDVSA para destruir a indústria venezuelana por meio da corrupção, anunciou na semana passada que colocará em prática um plano para aumentar a produção de petróleo em pelo menos 1 milhão de barris diários.

Desde agosto de 2017, autoridades da Venezuela prenderam 80 funcionários da petrolífera, incluindo 22 gerentes e dois presidentes, por supostamente fazer parte de vários “esquemas de corrupção” que custaram aos cofres do país pelo menos US\$ 40 bilhões.

Os especialistas, por sua vez, vinculam a queda da produção ao financiamento, pela PDVSA, de um déficit fiscal estimado em 20% do Produto Interno Bruto venezuelano. O petróleo é responsável por 96% das divisas que entram na Venezuela, país que detém as maiores reservas do mundo e cuja crise combina hiperinflação e escassez de bens básicos.

Em 1970, o país atingiu sua produção máxima, com 3,78 milhões de barris diários. Desde então, o nível mais baixo foi em 1987, segundo a Opep, com uma média de 1,49 milhão de barris diários no primeiro semestre.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Metrópole

Autor: Bruno Ribeiro Giovana Girardi

Título: Nível do Cantareira é menor do que em 2013

Outros 5 reservatórios também estão baixos; obras garantem abastecimento, diz Sabesp

Dois anos após São Paulo decretar o fim da crise hídrica, um novo período de seca intensa baixou o nível do Sistema Cantareira a um índice menor do que o de junho de 2013, período que antecedeu a escassez de 2014/2015. Os outros cinco reservatórios da Sabesp também estão em patamar abaixo ao daquela época.

A companhia afirma que as obras feitas durante a crise garantem o fornecimento de água ao menos até o fim de 2019, caso a falta de chuva persista. Especialistas dizem que o quadro não é de desespero, mas defendem controlar ainda mais o consumo. “A entrada de água está bem abaixo das médias históricas, realmente. Só que isso não se transforma em condição pior de abastecimento”, diz o superintendente de produção da água da Sabesp, Marco Antonio Barros.

Com as obras, afirma, é possível fazer remanejamento de água entre os sistemas. São duas as principais obras: a que permite transferir água entre as Bacias do Jacaré e do Atibainha e o Sistema São Lourenço, que passou a tratar volume de 6,4 mil litros de água por segundo, o consumo de uma cidade como Curitiba. Segundo ele, ainda que a seca se prolongue, há “condição de atendimento praticamente até o fim de 2019”.

Ontem, o Cantareira operava com 45,7% do volume útil. Em 12 de junho de 2013, era 58,1%. Além do volume, a vazão – quantidade de água que entrou no sistema – está abaixo da média há 17 meses seguidos. Em maio, foi de cerca de um terço do esperado, 13,7 mil l/s – a média histórica do mês é de 37,5 mil l/s.

O valor do mês passado é próximo ao de maio de 2014, no meio da crise, quando o volume foi de 10,1 mil l/s. Os últimos três meses tiveram vazão próxima às de 2014, no auge da seca. Outra diferença no cenário é que o consumo na Grande São Paulo, após medidas de combate ao desperdício e racionamento, é menor do que há cinco anos. No 1.º bimestre de 2018, a Sabesp produziu 60,9 mil l/s para atender 21 milhões de pessoas na região.

No início da crise, a demanda era de 71,4 mil l/s. Previsões. Para especialistas, é cedo para falar se há risco de nova crise hídrica. Os serviços de meteorologia ainda estão terminando as previsões para os próximos meses. Estudo do hidrólogo Antonio Carlos Zuffo, da Universidade Estadual de Campinas (Unicamp), indica que desde 2008 a região tem menos chuvas, o que pode durar mais 30 anos.

Pela análise de dados desde 1910, ele notou que, de tempos em tempos, o volume se inverte. Até 1935 chovia mais; de 1936 a 1975 a média foi cerca de 10% inferior aos anos anteriores; entre 1976 e 2008, voltou a subir; caindo novamente de lá para cá. “Teremos ainda pelos próximos anos vários períodos com precipitação mais baixa, menos tempestades que levam a enchentes.

De fato, desde outubro a maior parte do período com chuvas foi abaixo da média.” Para ele, as obras podem compensar a redução de água. “Mas os outros sistemas também devem ter perdas nos próximos meses”, estima. “E até quando vamos continuar buscando água longe? Precisamos investir na limpeza dos rios, para poder usar o Tietê para consumo, e reduzir as perdas do sistema.”

Luz Adriana Pineda, do Centro Nacional de Monitoramento e Alertas de Desastres Naturais (Cemaden), lembra que após a crise hídrica foram mudadas regras de operação do Cantareira. Agora há uma trava, que vai reduzindo o volume que pode ser extraído conforme cai a água armazenada. “Com a restrição, mesmo chovendo menos no verão, é mais difícil chegar ao quadro de 2014 e 2015.”

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Política

Autor: Alessandra Azevedo e Rodolfo costa

Título: Ações contra a nova tabela de fretes

O governo federal continua sem definição sobre a revisão da tabela que estabelece um preço mínimo para o frete, reivindicada pelos caminhoneiros em troca do fim da greve, no mês passado. Embora o assunto não tenha avançado no âmbito do Executivo, que pretende anunciar uma nova tabela ainda esta semana, ele tem se espalhado pelos tribunais. A medida já havia sido contestada por 40 ações judiciais até o fim da tarde de ontem, de acordo com mapeamento da Advocacia-Geral da União (AGU).

Contra o tabelamento, o setor privado também aposta em ações diretas de inconstitucionalidade (ADI). Até agora, duas já foram protocoladas no Supremo Tribunal Federal (STF), uma pela Associação do Transporte Rodoviário de Cargas do Brasil (ATF), na sexta-feira, e outra ontem, pela Confederação Nacional da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA). “A medida inviabiliza o escoamento da produção nacional”, disse o chefe da assessoria jurídica da CNA, Rudy Maia Ferraz.

A política de preço mínimo para o frete está em vigor desde 30 de maio, quando o presidente Michel Temer editou a Medida Provisória nº 832/2018, após negociação com entidades que estavam em paralisação. Desde então, setor produtivo e caminhoneiros protagonizam um verdadeiro cabo de guerra, com o

governo acuado no meio. De um lado, os caminhoneiros exigem o cumprimento da promessa, e alguns ameaçam uma nova greve caso não consigam um preço justo — o que preocupa o governo, que contabilizou R\$ 15 bilhões de prejuízo durante os 11 dias de paralisação.

De outro, as empresas, que não aceitam o aumento dos custos e consideram a medida uma afronta à livre concorrência e um fator de alto risco à atividade econômica. Esse é o argumento usado em boa parte das ações enviadas à Justiça, das quais 12 são coletivas, elaboradas por entidades como a Associação Nacional de Empresas Distribuidoras de Cereais e a Associação Nacional das Empresas Distribuidoras de Óleos. Na quinta-feira, o governo ouviu as queixas de empresários e anunciou uma nova tabela, com preços até 20% menores que a anterior, mas precisou revogá-la no mesmo dia, diante da insatisfação dos caminhoneiros.

Voltou a valer a primeira até que haja um acordo, que está há quase uma semana em negociação. Ontem, representantes dos caminhoneiros se reuniram com técnicos da Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT) e deixaram uma proposta. O conteúdo está sendo avaliado pelo governo. “A ANTT reitera que permanece em constante diálogo com as lideranças dos caminhoneiros e do setor produtivo de todo o país, para avaliar os ajustes na tabela frete”, informou, em nota, a agência.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por Rodrigo Polito | Do Rio

Título: Edital de privatização das distribuidoras da Eletrobrás será publicado até dia 20

O edital de privatização das seis distribuidoras da Eletrobrás deve ser publicado até dia 20, afirmou ontem uma fonte próxima do assunto. O documento deverá publicado pelo BNDES, órgão responsável pelo processo de venda do controle das empresas.

A publicação do edital voltou a ganhar força depois que a Advocacia Geral da União (AGU) conseguiu derrubar, no início desta semana, liminar da Justiça do Trabalho do Rio de Janeiro que havia suspendido os procedimentos de privatização das distribuidoras até que a Eletrobrás apresentasse, em até 90 dias, estudos de impacto das privatizações nos contratos de trabalho em curso na companhia. Na prática, deverão ser divulgados seis editais específicos para a privatização de cada empresa.

Na semana passada, o **Valor** publicou informação de que o governo estuda a possibilidade de licitar, em um primeiro momento, as distribuidoras que não possuem pendências e, posteriormente, outras que estão com situação mais complexas, como é o caso da Amazonas Energia. A prioridade, porém, ainda é leiloar todas as distribuidoras de uma única vez.

Além da Amazonas Energia, as distribuidoras da Eletrobrás são Ceal (AL), Cepisa (PI), Boa Vista Energia (RR), Ceron (RO) e Eletroacre (AC).

Ao mesmo tempo, o Congresso deve analisar projeto de lei que trata do equacionamento das pendências das distribuidoras, como os custos de aquisição de combustível para geração de energia no Norte do país, caso que envolve também um acordo de negociação de dívida da Eletrobrás com a Petrobras.

Segundo a fonte, tem ganhado força comentários no setor no sentido de uma espécie de acordo no qual o Congresso deixaria para votar o projeto de lei de privatização da Eletrobrás para depois das eleições, em troca de um trâmite mais rápido para votar o projeto de lei das distribuidoras da estatal.

O deputado José Carlos Aleluia (DEM-BA) disse ontem, após participar de reunião com o presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ) e sindicalistas ligados à Eletrobrás e contrários às privatizações, que foram mostradas aos sindicalistas "as dificuldades que poderão ser enfrentadas, se nada fizermos, o ônus para todos, inclusive para os trabalhadores". Segundo Aleluia, "Maia demonstrou disposição em deixar algumas coisas para depois. As conversas avançaram".

Ontem, as centrais sindicais ligadas aos funcionários da Eletrobrás aprovaram a suspensão da greve de 72 horas, iniciada na madrugada de segunda-feira. O motivo da suspensão foi a decisão do Tribunal Superior do Trabalho (TST), que havia determinado que 75% dos funcionários deveriam permanecer trabalhando.

A greve foi contra a privatização da holding e das distribuidoras da Eletrobrás e contra o presidente da empresa, Wilson Ferreira Jr. Outra greve está prevista para dia 25. Esta paralisação, no entanto, é relacionada à negociação do Acordo Coletivo de Trabalho (ACT). **(Colaborou Marcelo Ribeiro, de Brasília)**

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por Carla Araújo | De Brasília

Título: Área econômica se reúne com Marun para definir prioridades no Congresso

Com pouco mais de seis meses para o fim do ano, e com menos dias úteis por conta da Copa do Mundo e do período eleitoral, o presidente Michel Temer tenta articular com o Congresso a votação de algumas matérias consideradas prioritárias para o governo. Articulador do governo no Congresso, o ministro da Secretaria de Governo, Carlos Marun, definiu em reunião ontem com os ministros da área econômica e com líderes as frentes que a base aliada precisa investir.

Após reunião com Eduardo Guardia, ministro da Fazenda, e Esteves Conalço (Planejamento), Marun afirmou que as prioridades serão a conclusão do cadastro positivo, a aprovação da desestatização das distribuidoras da Eletrobrás e a medida provisória que cria o Ministério da Segurança.

"Essas três serão, digamos, a nossa pauta prioritária para o encerramento do primeiro semestre", disse. "Temos a convicção de que isso será possível", completou. Marun disse que se trata apenas de uma "sugestão". "A pauta é uma prerrogativa da Câmara dos Deputados."

Ontem à noite, o presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ), havia acertado com a oposição a votação dos requerimentos de urgência dos projetos que autorizam a Petrobras a vender o direito de exploração da cessão onerosa do pré-sal e que permitem à Eletrobrás privatizar seis distribuidoras de energia que são deficitárias.

Também estavam na pauta os destaques ao projeto que torna automática a adesão ao cadastro positivo de crédito e a lei geral do turismo, que libera o capital estrangeiro nas empresas aéreas nacionais, mas essas matérias devem ficar para hoje.

Apesar do esforço do governo em tentar articular as votações, nos bastidores, auxiliares do presidente Temer reconhecem que as dificuldades são grandes e que a garantia mesmo é apenas da votação do Projeto da Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) de 2019, que precisa acontecer até o dia 17 de julho para que o Congresso possa legalmente suspender as atividades para o recesso parlamentar a partir desta data.

A ala mais otimista do governo, entretanto, destaca que além da tentativa de emplacar as três prioridades definidas ontem na reunião entre Marun, líderes e ala econômica, seria bastante positivo avançar com o projeto de lei das agências reguladoras, que já passou no Senado e está na Câmara. Na avaliação dessas fontes, o projeto pode dar mais gestão e governança no ambiente de negócios.

Marun destacou ainda que existe pleito em relação à autonomia do Banco Central, mas que vê dificuldades no avanço da proposta. "Entendo que é uma

proposta polêmica e não sei se conseguiremos votar isso no meio do período eleitoral", disse.

Em fevereiro, diante da dificuldade em avançar na votação da reforma da Previdência, o governo decretou intervenção na segurança pública do Rio e apresentou uma pauta de 15 itens que considerava prioritários, incluindo os pontos mantidos na atual frente de negociação.

Na ocasião, o anúncio da lista por parte do governo causou mal-estar no Congresso, já que Maia tinha uma agenda prioritária própria e reclamou da interferência do presidente Michel Temer e sua equipe na prerrogativa do Poder Legislativo. **(Colaboraram Raphael Di Cunto e Marcelo Ribeiro, de Brasília)**

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por Carla Araújo e Andrea Jubé | De Brasília

Título: Decretos alteram regras dos royalties da mineração

O presidente Michel Temer assinou ontem dois decretos para atualizar o Código de Mineração e criar novas regras para a Compensação Financeira pela Exploração de Recursos Minerais (CFEM), que são os royalties pago pelas mineradoras aos Estados e municípios.

Com o novo texto, os municípios não produtores que são impactados pelo transporte, embarque e presença de instalações industriais em seu território receberão 15% da CFEM. Antes, apenas o município que sediava a mina recebia a compensação do impacto ambiental.

Segundo o governo, o percentual foi obtido a partir da redução nos valores que serão pagos aos outros entes federativos. Os municípios recebiam 65% e passarão a ter 60%; para os Estados, a alteração é de 23% para 15%; para a União, a mudança é de 12% para 10%. Em 2017, o setor mineral pagou cerca de R\$ 1,8 bilhão com a CFEM.

O segundo decreto atualiza as normas do Código de Mineração, em vigor há mais de 50 anos, e torna obrigatória a execução adequada de um plano de fechamento de mina, que passa a integrar o conceito de atividade minerária. O texto dá à Agência Nacional de Mineração (ANM) a responsabilidade de disciplinar o aproveitamento de rejeitos e resíduos da atividade mineradora, visando a diminuição de passivos ambientais.

Os novos dispositivos surgem das consequências do maior desastre ambiental do país, o rompimento da barragem de rejeitos de Mariana, em Minas Gerais, em novembro de 2015. Com isso, ficam mais rigorosas as regras impostas às mineradoras para controle dos resíduos e rejeitos.

Durante a solenidade, Temer disse que a regulamentação representa "quase um desfecho" das reformas que promoveu em seu governo. Em tom de fim de governo, Temer lembrou que nestes dois anos de mandato, levou adiante "projetos que estavam paralisados [no Congresso]". "Posso rotular esse ato como um ato reformista, um ato que deu sentido, significado e substância a um setor importantíssimo do nosso país", completou.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por Rafael Bitencourt e Cristiano Zaia | De Brasília

Título: AGU já contabiliza 40 ações contra tabelamento de frete

A Advocacia-Geral da União (AGU) detectou até o fim da tarde de ontem 40 ações judiciais contra a tabela do preço mínimo do frete rodoviário. Pela manhã, a AGU dizia haver 31 ações. De acordo com o órgão, a maior parte dos processos foi movida por empresas que se consideram prejudicadas pelo aumento do custo de frete previsto com a definição da tabela.

O governo federal criou a tabela para atender a uma das reivindicações colocadas pelos caminhoneiros durante a paralisação contra o aumento do óleo diesel. Das 40 ações, 12 são coletivas propostas por entidades setoriais.

O maior volume de ações judiciais tramita no Tribunal Regional Federal da 5ª Região (TRF 5). Nesses casos, as ações não surtiram efeito, porque já havia decisão do tribunal contra liminares anteriores. Mas outros processos ainda estão para serem analisados pelo Tribunal Regional Federal da 1ª Região (TRF 1) e por representações estaduais no Rio de Janeiro, Mato Grosso do Sul, Espírito Santo e Paraná.

O destaque é a Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) que chegou ao Supremo Tribunal Federal (STF) proposta pela Associação do Transporte Rodoviário de Cargas do Brasil (ATR Brasil) e distribuída ao ministro Luiz Fux. A ATR representa basicamente o segmento de transporte de carga a granel. Na ADI, a associação argumenta que, ao atender às reivindicações dos motoristas autônomos, a MP 832, "derruba" a atividade econômica dessas empresas.

O custo de transporte dos grânéis sólidos, especialmente grãos, é considerado o ponto mais sensível da discussão com os caminhoneiros para definir uma nova

tabela. A questão coloca a categoria em confronto direto com o setor do agronegócio, contrário ao tabelamento.

A Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA) também entrou com uma ADI ontem. O presidente da CNA, João Martins, já havia adiantado, na semana passada, que a saída judicial vinha sendo estudada pela entidade. Outras entidades do agronegócio também vêm preparando ações similares na Justiça, muitas delas com pedidos de liminar para que as empresas associadas fiquem livres do tabelamento.

A Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (Abiove) e a Associação Nacional dos Exportadores de Cereais (Anec) protocolaram uma ação civil pública com pedido de liminar na Justiça Federal de Brasília para suspender o tabelamento. Na ação, as entidades pedem para que a Justiça torne sem efeito a Resolução 5.820/2018, publicada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) em 30 de maio.

Segundo a Associação Nacional dos Exportadores de Cereais (Anec), há mais de 10 milhões de toneladas de soja já vendidas esperando por transporte devido à indefinição em torno dos fretes.

Alinhado com o setor de agronegócios, o ministro da Agricultura, Blairo Maggi, passou a defender que o tabelamento do frete rodoviário seja apenas "referencial", e não obrigatório como prevê a Medida Provisória 382/2018. O relator da MP na comissão mista do Congresso, o deputado governista Osmar Terra (MDB-RS), disse ontem ao **Valor**, porém, que não abrirá mão de manter a obrigatoriedade do cumprimento dos valores mínimos.

Mais próximas de um acordo com o governo, entidades de caminhoneiros estão propondo que a terceira tabela de frete mínimo para cargas rodoviárias traga ganhos de 50% em média em relação aos valores de frete praticados pelo mercado antes da greve, diz uma fonte diretamente ligada às negociações.

Dedicados a reuniões internas desde sexta-feira, lideranças dos caminhoneiros buscaram apurar possíveis divergências entre os sindicatos das categorias e estão fechando um consenso em torno do tabelamento. Mas a Associação Brasileira dos Caminhoneiros (Abcam) deve entregar hoje uma proposta individual. Os transportadores autônomos dizem que estão prestes a convencer o governo a incluir na tabela também o frete de retorno. O frete pela volta da viagem foi excluído da segunda versão da tabela.

A Associação Nacional dos Fabricantes de Cerâmica para Revestimentos, Louças Sanitárias e Congêneres (Anfacer) entrou ontem com mandado de segurança

contra o tabelamento do frete rodoviário. A entidade estima que o tabelamento do frete resultará em incremento nos custos totais seja de 3,5%.

A indústria de embalagens de papelão ondulado já percebeu alguma movimentação para reajuste do frete rodoviário, mas ainda não houve repasse aos preços de chapas, placas e caixas de papelão. Esse aumento virá assim que houver definição sobre a nova tabela de preço mínimo e clareza sobre o aumento dos custos com transporte e logística resultante dessa medida. A intenção é repassar integralmente a alta.

"Sem repasse, é impossível", diz a presidente da Associação Brasileira do Papelão Ondulado (ABPO), Gabriella Michelucci. O frete mais caro tem impacto tanto na chegada de insumos às fábricas quanto na entrega dos produtos aos clientes. **(Colaboraram Stella Fontes, Chiara Quintão e Fernando Lopes, de São Paulo)**

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por Fabio Murakawa e Raphael Di Cunto | De Brasília

Título: Eunício cobra Monteiro sobre política de preços

Em um périplo pelo Congresso Nacional, ontem, o presidente da Petrobras, Ivan Monteiro, ouviu cobranças do presidente do Senado, Eunício Oliveira (MDB-CE), por "mais previsibilidade" na política de preços da companhia - estopim da crise deflagrada pela greve dos caminhoneiros que paralisou boa parte do país entre o fim de maio e o início deste mês. E discutiu com o presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ), o projeto de lei que autoriza a empresa a vender o direito de explorar a cessão onerosa de áreas do pré-sal.

Além de pedir uma política de reajustes mais previsível, Eunício defendeu na reunião que a Agência Nacional do Petróleo (ANP) tenha "uma participação efetiva" na discussão sobre a formulação de preços da empresa.

Esta declaração se choca com o que havia dito horas antes o diretor-geral da ANP, Décio Oddone, em audiência pública no Senado. Oddone afirmou que a política de preços não é da ANP nem do governo, mas da Petrobras.

"As agências são instrumentos reguladores. E obviamente regulam preços. Se o presidente da ANP discorda de que a agência que ele preside é uma agência que organize o setor, aí eu sinceramente lamento", rebateu Eunício em entrevista coletiva. "É função da agência, porque ela é uma agência reguladora. Ela tem que regular, e inclusive regula preço."

O senador disse que Monteiro concordou com suas teses sobre previsibilidade e atuação da ANP. E afirmou ter dito ele que a Petrobras "errou" em sua política de reajustes diários. "Eu disse a ele [Monteiro]: 'olha, nós estamos preocupados neste momento [...] com o consumidor nessa regulação pela ANP e pela previsibilidade, dizendo que a Petrobras errou quando fez vários aumentos', afirmou. 'Inclusive citei para ele que as bombas de abastecimento não estão interligadas com a bolsa de valores, com a variação do dólar.'"

À saída do encontro, Monteiro disse apoiar a consulta pública aberta pela ANP para debater a periodicidade do repasse dos reajustes dos preços dos combustíveis. "O presidente [do Senado] externou preocupações naturais em decorrência do que aconteceu na greve dos caminhoneiros", disse. "Nós dissemos a ele que a Petrobras apoia essa iniciativa. E vai aguardar o resultado final da consulta pública e vai contribuir fortemente para essa discussão."

Ele disse que a participação da Petrobras na iniciativa da ANP será levar "as informações de mercado" e "toda sua expertise técnica" para contribuir com a discussão. "É ela [iniciativa] que vai auxiliar na resolução dessas questões. A discussão com a sociedade é o único caminho, e nós temos um regulador que todos respeitam", afirmou.

Segundo a ANP, a consulta pública, que vai até 2 de julho, é aberta a órgãos e entidades federais, estaduais e municipais, além de "todo mercado petrolífero, aos consumidores, a segmentos técnicos e ao público interessado no tema". O objetivo é "coletar dados, informações e evidências que contribuam para a elaboração de resolução sobre o período mínimo para o repasse ao consumidor dos reajustes dos preços dos combustíveis".

O presidente da Petrobras disse que, após a ANP tirar suas conclusões, a Petrobras avaliará internamente como proceder. E ressaltou que Oddone afirmou que não está em discussão "nenhuma interferência no preço".

Sobre os insistentes apelos de Eunício e de outros parlamentares para que a Petrobras abra sua planilha de custos, Monteiro afirmou: "A Petrobras já faz isso. Se você for nas nossas demonstrações financeiras que estão na internet, você vê todo o resultado da área lá. Então, para nós, uma companhia de capital aberto com ações negociadas aqui na B3 e na bolsa de Nova York, não poderia ser diferente."

À saída do encontro com Maia, Monteiro apoiou o projeto da cessão onerosa, por criar um ambiente estável para investidores. "Quando ele [investidor] conhece o risco, ele precifica corretamente e participa", disse.

VEÍCULO: Valor Econômico**Seção: Brasil****Autor: Por Fabio Graner | De Brasília****Título: Para Kanczuk, estimativa de perda de 0,2% do PIB deve ser vista como teto**

O secretário de Política Econômica, Fabio Kanczuk, disse ao **Valor** que a estimativa de 0,2% do PIB de perda gerada pela greve dos caminhoneiros na reunião com economistas do Prisma deve ser vista como um teto de possível impacto direto da paralisação. Segundo ele, esse efeito no PIB (considerando-se a projeção atual de 2,5%) pode ser menor porque parte das perdas pode ser repostas nas próximas semanas.

O economista do governo explicou, por exemplo, que no setor automotivo acredita-se que as perdas de maio serão compensadas agora e no próximo mês, praticamente zerando a queda de 30% verificada em maio. "Mas não sei quanto é o índice de recomposição geral, então não considere isso nos cálculos", explicou.

Para fazer a conta, Kanczuk usou três metodologias e tirou uma média delas, chegando a um número nominal de perda de R\$ 15,9 bilhões. Uma das metodologias utilizadas foi a de função de produção, na qual se considerou o impacto que as perdas no setor de transportes, considerando-se uma interrupção de 75%, têm no restante da economia. Por esse modelo, a perda foi de R\$ 13,8 bilhões.

Outro cálculo foi feito utilizando-se o impacto da paralisação no consumo de energia, extrapolando-se esse efeito para o PIB. Nesse cenário, que considerou uma queda de 9% no consumo de energia medido pelo Operador Nacional do Sistema (ONS), a perda para a economia como um todo seria de R\$ 16,1 bilhões.

O terceiro modelo utilizado considerou o impacto da paralisação de julho de 1999, que durou quatro dias e aplicando-se os efeitos às duas semanas que praticamente durou a greve recente. Por esse cenário, o impacto chegaria a R\$ 17,8 bilhões.

Kanczuk ainda explicou que projeções mais pessimistas de impacto da greve na economia consideram os possíveis efeitos indiretos ou cometem alguns erros, como considerar a perda de receita e não o valor adicionado ou fazer dupla contagem entre perdas de bens intermediários e bens finais.

Para o secretário, é difícil mensurar os impactos indiretos, sobre expectativas e humor de empresários e consumidores. Além disso, ele avalia que é cedo para fazê-lo. De qualquer forma, Kanczuk considera que a paralisação não mudou os

fundamentos da economia, que, mesmo em ritmo menor do que se esperava inicialmente, continua crescendo e gerando empregos, e não teve deterioração relevante no cenário fiscal de longo prazo, que até melhora com as medidas de reoneração para compensar a perda de R\$ 4 bilhões no curto prazo. "Não houve mudança relevante de fundamentos. É cedo para avaliar os efeitos secundários da paralisação, mas tendo a achar que serão pequenos. Está com cara de que o impacto é temporário", disse.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por Andrea Jubé e Carla Araújo | De Brasília

Título: MP que direciona verba para segurança deflagra disputa no governo federal

A medida provisória que ampliou o orçamento do Fundo Nacional de Segurança, anunciada na última segunda-feira pelo presidente Michel Temer, deflagrou ontem uma nova crise no governo. Cálculos elaborados pelo Ministério do Esporte mostram que o setor vai perder R\$ 514 milhões em recursos no próximo ano. De igual forma, o Ministério da Cultura reagiu ao corte de R\$ 319 milhões do Fundo Nacional de Cultura. A principal reclamação é de que a maior beneficiada pela medida é a Caixa Econômica Federal, gestora das loterias que financiam os respectivos fundos.

"Não é a medida provisória da segurança, é a MP da Caixa, porque ela ganha mais que a segurança e o esporte juntos", reclamou o ex-ministro do Esporte Leonardo Picciani (MDB-RJ). Ele integra a comissão especial da medida provisória 841, onde apresentará emendas para reverter o prejuízo para o setor. Picciani, que retomou o mandato de deputado federal, afirma que vai manter os recursos para a segurança, mas quer diminuir os ganhos da Caixa.

A planilha elaborada pelo Ministério do Esporte revela que o remanejamento dos recursos do setor elevou a premiação das loterias da Caixa em cerca de R\$ 750 milhões. O governo aumentou o payout (recursos reservados para o pagamento dos prêmios) para tornar as loterias mais atrativas, mas Picciani argumenta que os jogos já são atrativos por si, enquanto o esporte é uma das portas de saída mais atraentes para jovens expostos à criminalidade.

De acordo com os cálculos da pasta, o Ministério do Esporte perde R\$ 235 milhões no orçamento de 2019; as secretarias estaduais de Esporte terão redução de R\$ 196 milhões. O Comitê Olímpico Brasileiro sofre perdas de R\$ 11 milhões, e o paralímpico de R\$ 6,3 milhões. O Comitê Brasileiro de Clubes perde todo o orçamento de R\$ 62 milhões e os clubes de futebol têm redução de R\$ 387 mil.

Em nota, o ministro do Esporte, Leandro Cruz, afirmou que "tem plena consciência da crise na segurança pública que tem afetado a vida dos brasileiros", mas destacou que a saída não é retirar recursos do esporte, "sabidamente um forte aliado no combate à violência". Cruz afirma que negociará junto ao governo e ao Congresso uma solução para o problema.

O ministro da Cultura, Sérgio Sá Leitão, também reagiu ao corte do Fundo Nacional de Cultura. Em nota, ele afirmou que vai trabalhar pelo projeto do MinC que efetivamente destina os recursos de loterias federais que cabem à Cultura para projetos culturais, por meio de editais.

No Planalto, auxiliares do presidente viram a carta de Sá Leitão como um indicativo de que ele poderia deixar o governo. Ao Valor, o ministro negou a intenção: "A insatisfação é grande, mas posso lutar melhor contra a redução de recursos ficando no governo", disse.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por Rodrigo Polito | Do Rio

Título: Transposição do São Francisco poderá usar energia solar

O Ministério da Integração Nacional estuda a possibilidade de instalar usinas de geração de energia solar para realizar o bombeio de a água no projeto de transposição do rio São Francisco. Segundo o ministro Antônio de Pádua, a tecnologia permitirá a redução de gastos com energia, que respondem por cerca de 80% do custo operacional previsto da transposição, da ordem de R\$ 40 milhões por mês.

"Os técnicos já estão nesse propósito e nós temos plena convicção de que vamos diminuir esse custo, que hoje beira a 80% [do custo] da fase de operação", disse Pádua ontem, durante evento no Rio de Janeiro.

Pádua explicou que ainda não é possível determinar a capacidade instalada dos projetos de geração de energia solar e o respectivo investimento necessário. "Ainda estamos estudando [o potencial]. Nossas equipes técnicas estão debruçadas sobre o assunto", disse.

De acordo com o projeto de transposição do rio, Pádua explicou que estará disponível uma faixa de servidão de 200 metros ao longo dos 417 quilômetros de canal. A ideia é utilizar esse espaço para a implantação dos parques.

A expectativa do ministro é que, os estudos para implantação das usinas solares, seja concluído até setembro. O trabalho será desenvolvido em parceria

com o **Ministério de Minas e Energia**. Vamos fazer uma parceria e colocar em pratica", afirmou Pádua.

De acordo com a Associação Brasileira de Energia Solar Fotovoltaica (Absolar), a capacidade instalada de projetos de geração solar no Brasil deverá mais que dobrar até o fim do ano, totalizando 2,3 gigawatts (GW). O parque gerador atual soma 1,1 GW.

Segundo o presidente da associação, Rodrigo Sauaia, há 3,7 GW de projetos de geração do tipo contratados em leilões recentes e ainda a serem construídos. Até o fim do ano, disse, o setor de energia solar terá acumulado investimentos da ordem de R\$ 20 bilhões no Brasil.

Com relação à geração distribuída, o executivo afirmou que o Brasil possui hoje mais de 30 mil sistemas de geração de energia solar de pequeno porte instalados em tetos de residências e estabelecimentos, totalizando investimentos de R\$ 2,1 bilhões desde 2002.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por Rodrigo Polito | Do Rio

Título: Autossuficiência energética regional é a meta do novo presidente da EPE

A Empresa de Pesquisa Energética (EPE) pretende buscar a autossuficiência energética de cada região do Brasil. A medida, que visa aumentar a segurança do abastecimento e que estimula a vocação energética de cada parte do país, é uma das metas traçadas pelo novo presidente da estatal de estudos energéticos, Reive Barros dos Santos.

Em sua primeira entrevista exclusiva desde que assumiu o cargo, há quase um mês, o engenheiro pernambucano também incluiu em sua lista de prioridades a definição de um cronograma para a publicação dos principais estudos da EPE, a garantia da execução integral do orçamento da estatal e a continuidade do plano de internacionalização da empresa.

"Um desafio que estou lançando, e isso vai criar uma necessidade se fazer uma grande discussão, é fazer com que as regiões sejam autossuficientes energeticamente. É um conceito em que a geração se dá mais próximo da carga. Com isso teremos menor custo global e melhor flexibilidade operacional", disse Barros, ao **Valor**.

Segundo ele, há cerca de 30 anos, o sistema brasileiro necessitava de 0,8 km de linha de transmissão para escoar 1 megawatt de energia. Hoje, é necessário 1,2 km para escoar o mesmo megawatt.

"Optamos em produzir energia no Norte e trazer grandes linhas [de transmissão] para o Sudeste. Entendo que é cada vez mais difícil explorar energia hidráulica. Tem um custo menor, é renovável, mas com todas as questões ambientais, fica cada vez mais difícil explorar energia hidráulica", afirmou o executivo.

"Enquanto as interligações do passado foram vistas como fonte primária, na nossa visão elas serão fonte secundária", disse Barros. "As transferências de carga serão feitas, mas não permanentemente como se dá hoje, porque isso é um risco de operação muito grande, na minha avaliação."

Barros citou como exemplo o último apagão de maior porte no setor, ocorrido em março e que afetou 70 milhões de pessoas, em 14 Estados, tendo sido causado por uma falha no sistema de transmissão de interligação entre as regiões Norte e Sudeste, mas que atingiu principalmente o Nordeste. "Naquele último apagão, todo o sistema do Norte veio atender ao Sudeste, mas quando faltou energia, quem pagou o preço foi o Nordeste. Vamos rever essas premissas."

O presidente da EPE ressaltou ainda que a autossuficiência energética permitirá que as regiões recebam mais investimentos em geração distribuída, dentro de suas vocações energéticas. Esse é o caso, por exemplo, do desenvolvimento do potencial de energia eólica e solar no Nordeste. Além disso, destacou ele, esses investimentos geram emprego e renda em regiões mais carentes, como o Semiárido nordestino.

"O máximo que pudermos fazer para aproveitar todo esse potencial de energia eólica e solar no Brasil, nós devemos fazer. Evidentemente que precisamos considerar que são fontes intermitentes, porém temos alternativas tecnológicas que podem fazer complementaridades, através de armazenamento de energia ou despacho de geração térmica ou de reservatórios [hidrelétricos]. E com isso o Brasil cumpre com o estabelecido na Cop-21, em Paris", afirmou.

Engenheiro, com mais de 40 anos de atuação no setor elétrico brasileiro, com passagens pela Chesf, Celpe e área acadêmica (é professor da Escola Politécnica da Universidade de Pernambuco), Barros pretende utilizar sua experiência na diretoria da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), entre 2014 e 2018, para gerir o principal braço de planejamento energético do país. "A Aneel dá uma visão muito grande do setor como um todo. É uma escola."

Na agência reguladora, Barros deparou-se muitas vezes com problemas de descasamento de cronogramas de projetos de geração e transmissão. Agora pretende implantar uma agenda de publicação dos principais documentos elaborados pela EPE: O Plano Decenal de Expansão de Energia (PDE, principal estudo sobre a expansão do setor energético brasileiro e que norteia a estratégia dos investidores), o Plano Nacional de Energia (PNE estudo semelhante com prazo mais longo) e o Balanço Energético Nacional (BEN, que faz uma ampla análise anual da oferta e demanda de energia do país).

Com relação ao PDE, o presidente da EPE quer estipular a data de 30 de novembro para a publicação anual do estudo. Esse assunto, porém, ainda será discutido com o **Ministério de Minas e Energia (MME)**, já que o material, após concluído pela EPE, é encaminhado ao ministério, para a publicação oficial. No caso do PNE, a segunda versão do plano, com horizonte 2050, deve ser divulgada até o fim do ano.

Outro ponto considerado fundamental pelo engenheiro é garantir a autonomia e da EPE e o cumprimento do orçamento integral definido para a empresa anualmente. Na sua visão, o custo da estatal é muito pequeno, em relação ao benefício que ela proporciona para o planejamento do mercado energético brasileiro.

"Seria uma situação não muito boa para o país, se tivéssemos que crescer [a economia] e a infraestrutura de energia elétrica não pudesse atender [a esse crescimento] por uma falta de visão antecipada de planejamento porque a empresa que é responsável por isso não teve as condições necessárias para desenvolver o seu trabalho", afirmou Barros.

O ex-diretor da Aneel contou também não ter preconceito com nenhuma fonte de energia. Para ele, todos os tipos de energia podem contribuir para a expansão da oferta do país, inclusive as fontes termelétricas nucleares e a carvão. Segundo ele, o que vai determinar a expansão de cada fonte é o seu custo.

Reconhecendo o trabalho de seus antecessores, o matemático Luiz Augusto Barroso e o engenheiro Maurício Tolmasquim, o terceiro presidente da história da EPE disse que pretende dar continuidade ao processo de internacionalização da empresa.

"Em se tratando de infraestrutura, esta é a mais bem conceituada empresa de planejamento do Brasil. Em qualquer outro setor de infraestrutura, não se encontra uma empresa que sinaliza para a sociedade, a cada ano, uma visão dos próximos dez anos e uma visão dos próximos 50 anos. Já somos referência de

planejamento em nível nacional. Hoje temos uma estratégia de internacionalização da empresa", disse Barros.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Política

Autor: Por Luísa Martins | De Brasília

Título: Primeira Turma decide restringir foro privilegiado de ministros

A Primeira Turma do Supremo Tribunal Federal (STF) decidiu ontem, por maioria, que a restrição do foro privilegiado - para crimes cometidos durante e em razão do cargo - também vale para ministros de Estado. No caso concreto, a partir desse entendimento, uma investigação contra o ministro da Agricultura, Blairo Maggi (PP-MT), foi enviada à primeira instância.

Em maio, o plenário da Corte decidiu pela limitação da prerrogativa nos casos de deputados e senadores. Desde lá, 168 procedimentos - entre inquéritos, ações penais e petições - contra parlamentares foram baixados a jurisdições de primeiro grau, em todos os Estados e no Distrito Federal. Ontem, a turma compreendeu que, como a denúncia contra Maggi não versa sobre crimes relacionados ao cargo de ministro, também deve ser declinada.

Como a decisão não foi tomada em plenário - levando em conta os votos de todos os 11 ministros do Supremo -, não está claro se deverá ser automaticamente aplicada aos demais ministros investigados na Corte. Não é raro, por exemplo, que a Primeira e a Segunda Turmas firmem jurisprudências diferentes em torno de uma determinada questão processual.

A decisão deve ser estendida automaticamente ao ministro Gilberto Kassab (Ciência e Tecnologia), que tem dois inquéritos relatados pelo ministro Luiz Fux, da Primeira Turma.

A Segunda Turma terá de decidir se fará o mesmo com outros três ministros do governo Temer investigados sob a relatoria do ministro Edson Fachin: Aloysio Nunes (Relações Exteriores), Eliseu Padilha (Casa Civil) e **Moreira Franco (Minas e Energia)**.

A investigação contra Maggi apura os delitos de corrupção ativa na época em que ele era governador do Mato Grosso, em 2009 - ele é acusado de ter comprado cadeiras no Tribunal de Contas do Estado (TCE), em nome de seus próprios interesses. Na ocasião, o outro acusado, o conselheiro afastado Sérgio Almeida, era deputado estadual.

"A razão de decidir do julgamento se aplica indistintamente em relação a qualquer hipótese de prerrogativa de foro por função", afirmou Fux, relator da questão de ordem, votando pela remessa dos autos à Justiça Estadual de Mato Grosso. Ele foi acompanhado por Luís Roberto Barroso, Rosa Weber e Marco Aurélio Mello.

O único a divergir foi o ministro Alexandre de Moraes. Para ele, o caso deveria passar a tramitar no Superior Tribunal de Justiça (STJ), já que o outro acusado é conselheiro do TCE-MT, atraindo a competência daquela Corte, e não do Supremo.

Moraes também entendeu que Maggi é um senador licenciado para exercer o cargo de ministro - portanto não se deveria falar em "extensão" da jurisprudência do STF, apenas em aplicar a regra já definida pelo plenário, exclusiva para parlamentares.

Autora do recurso que motivou o julgamento de ontem, a Procuradoria-Geral da República (PGR) manifestou-se pela baixa da denúncia contra Maggi ao primeiro grau. Para a chefe do Ministério Público Federal, Raquel Dodge, ainda que afastado para exercer o cargo de ministro, o político ainda é um parlamentar eleito - sendo assim, processos de que é alvo devem seguir a regra estipulada em maio pelo STF.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Especial

Autor: Por Fernando Torres, Estevão Taiar, Hugo Passarelli e Ana Conceição | De São Paulo

Título: Impasse sobre frete revela que ninguém quer pagar a conta

O impasse envolvendo o tabelamento de preços de frete revela a dificuldade de o governo arbitrar quem deve assumir a conta do aumento do combustível e o risco de variação desse preço.

Se há um entendimento do governo de que o ônus não deve recair sobre a Petrobras sozinha, a saída de repassar o aumento de custo para quem contrata o frete, mas sem considerar as peculiaridades de cada caso, também parece não funcionar.

Esse equilíbrio delicado da cadeia dos combustíveis foi tema de debate realizado ontem na sede do **Valor**, em São Paulo, em parceria com o Instituto Brasileiro de Economia da Fundação Getúlio Vargas (Ibre-FGV).

Luiz Guilherme Schymura, presidente do Ibre-FGV, diz que um exemplo da dificuldade de conciliar interesses tão diversos foi a reação recente à correção dos combustíveis pelos preços internacionais. "Era um dos pilares da política econômica do governo Temer", diz. "Mas o governo foi surpreendido pelo apoio da população à paralisação dos caminhoneiros."

Para ele, a necessidade de aproximar os preços nacionais dos internacionais era uma necessidade, em um momento em que a Petrobras "estava enferma" e em "uma situação financeira muito complicada".

Mas, na visão de Schymura, a empresa, por ter capital misto, estará sempre sujeita a intervenções mais favoráveis ao poder público ou ao mercado acionário, dependendo da ocasião.

"No momento em que você quer incentivar um investidor privado a trazer dinheiro para o país, trabalha com uma Petrobras mais apetitosa, começa a dar dividendos, uma governança mais pró-mercado. Se não está tão interessado nisso, começa a fazer as políticas públicas usando a Petrobras", afirma Schymura. "Vai ser sempre essa história. É difícil você encontrar uma solução para a Petrobras."

Para o ex-ministro da Fazenda e do Planejamento Nelson Barbosa, o problema da política de reajustes diários da Petrobras foi a migração para um mecanismo extremo, sem nenhum amortecedor que absorvesse as variações dos preços internacionais do petróleo. Ele, que também é pesquisador do Ibre-FGV, afirma que o tabelamento dos fretes não vai funcionar e a solução da crise desencadeada pela paralisação dos caminhoneiros passa longe da concessão de subsídios de forma perene. A saída, de acordo com o ex-ministro, é repartir as responsabilidades, atacando-as em diferentes frentes.

De um lado, a Petrobras poderia adotar um mecanismo de suavização que usasse uma média móvel, por exemplo, de três meses, mas que não prejudicasse suas finanças. Segundo Barbosa, pode-se discutir se a estatal toma essa iniciativa por conta própria, ou se esse tipo de regra vira por determinação da Agência Nacional do Petróleo (ANP) ou do governo. "É preferível que a Petrobras faça isso sozinha", diz.

De outro, o governo poderia estimular a criação de uma espécie de seguro para que o caminhoneiro se protegesse de variações mais intensas de preço, como existe nos EUA. "É o elo mais fraco, do ponto de vista econômico, dessa cadeia", afirma.

Em uma terceira frente, o governo criaria - ou aplicaria melhor - um sistema tributário anticíclico para momentos de alta e baixa do petróleo em reais.

Na visão de Barbosa, isso foi feito no passado, com variação da Cide, e acabou sendo usado agora de novo, de forma "meio atabalhoada", com redução da Cide e do PIS/Cofins no meio da greve. "[A solução] vai exigir esses três tipos de iniciativa, cada uma com uma velocidade. Com certeza, a saída não é subsidiar os combustíveis, fazer uma 'conta petróleo' no orçamento. Acabamos de nos livrar de uma de energia elétrica. Dadas todas as demandas fiscais que temos, não é viável", afirma.

No setor privado, o sucesso do tabelamento de preços do frete também é visto com ceticismo. Diogo Carneiro, sócio do Bichara Advogados, disse que foi procurado nos últimos dias por 30 clientes, entre empresas e associações setoriais, com o objetivo de contestar judicialmente o tabelamento. "Mas é possível que em breve haja uma chuva de ações. Está todo mundo muito preocupado", afirma.

Para o advogado, "alguns setores até aceitariam" uma eventual nova proposta do governo, enquanto outros simplesmente não teriam condições de arcar com esses custos.

Entre os setores mais apreensivos, estão o de papel e celulose e alimentos. Mas a maior preocupação até agora entre os clientes do Bichara Advogados está no segmento de produção de sal. Boa parte do transporte do sal é feito por caminhoneiros que entregam produtos no Rio Grande do Norte e voltam para o Sudeste trazendo o tempero a preços baixos, para diminuir o prejuízo do retorno, segundo Carneiro. O tabelamento, de acordo com ele, inviabiliza essa última parte do transporte.

"A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) diz que são mais ou menos 700 mil agentes no mercado, com realidades absolutamente diferentes. Não dá para impor a mesma coisa para todos", diz.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Especial

Autor: Por Estevão Taiar, Ana Conceição e Francisco Góes | De São Paulo e do Rio

Título: Para economistas, baixa demanda pesou mais para a greve

Três fatores têm sido apontados como vetores que teriam desencadeado a crise dos combustíveis e a greve dos caminhoneiros: a recessão intensa e prolongada; o repasse da alta do preço do petróleo no mercado internacional, combinada com a desvalorização do real; e as políticas de subsídio à compra de caminhões. Mas, para alguns economistas e pesquisadores associados do Instituto Brasileiro

de Economia da Fundação Getúlio Vargas (Ibre-FGV), os dois primeiros fatores foram os que de fato pesaram mais na conta.

"Essa crise parece ter sido muito mais falta de demanda do que excesso de oferta", diz Braulio Borges, economista-sênior da LCA Consultores e pesquisador do Ibre/FGV. "Com o agravante de que o transporte rodoviário tem um perfil de demanda que fez com que fosse muito mais afetado pela recessão do que a média da economia."

Em 2017, por exemplo, o PIB ficou 5,2% abaixo do registrado em 2014. Em cálculos feitos pelo economista, o PIB "mais relevante" para o transporte rodoviário ficou 11,2% abaixo do patamar em que estava em 2014. Esse PIB "mais relevante" inclui o desempenho de agropecuária, indústria de transformação, comércio e importação de bens. "Ou seja: se o hiato do produto (medida do grau de ociosidade da economia) já está bem negativo na economia como um todo", ele é, segundo Borges, ainda maior no caso dos transportes.

Quando tentou analisar a existência de excesso de oferta, Borges verificou que o preço médio dos fretes em termos reais se manteve entre 2014 e 2016 em nível semelhante ao de 2010 e 2011, "apesar da forte recessão". No biênio 2010-2011, o transporte por 1.000 quilômetros da tonelada de grãos agrícolas custava pouco menos do que R\$ 145. Entre 2014 e 2016, esse valor ficou, em média, pouco abaixo de R\$ 150.

Além disso, o frete médio cresceu em termos reais "quase que ininterruptamente entre 2005 e 2014", com um recuo "moderado" durante a recessão. Esses movimentos sugerem "que não parece existir um excesso significativo de oferta de caminhões na economia brasileira", segundo ele. "Se fosse assim, os preços reais dos fretes deveriam ter recuado expressivamente, sobretudo entre 2011 e 2014", quando houve crescimento mais expressivo da frota.

Há alguns dias, ao comentar o corte do preço do diesel nas refinarias estabelecido pelo governo, o coordenador de economia aplicada do Ibre-FGV, Armando Castelar Pinheiro, já havia chamado a atenção para o quanto a recessão explicava a crise dos combustíveis. "Tudo isso que foi feito [pelo governo] é um espantalho. O problema real é uma economia deprimida", afirmou.

A recessão não afetou os caminhoneiros em apenas uma frente. Em relatório, a equipe econômica da AC Pastore lembra que os preços mercado internacional subiram 20% em pouco mais de dois meses, atingindo US\$ 80 por barril. O movimento, aliado à desvalorização do câmbio, levou o preço do petróleo no mercado interno "ao nível mais alto" desde que o real entrou em vigor. Castelar,

do Ibre-FGV, lembra também que a última vez em que houve uma combinação dessa magnitude entre petróleo caro e câmbio desvalorizado foi há 15 anos. A lenta recuperação econômica, por sua vez, limitou o repasse da alta para os contratantes dos fretes. Isso impediu que o encarecimento do combustível tivesse impactos inflacionários perceptíveis, mas reduziu a margem de lucro dos caminhoneiros, desorganizando o setor.

A queda da demanda em 2014, segundo Maurício Lima, sócio-diretor do Instituto de Logística e Supply Chain (Ilos), foi acompanhada já no ano seguinte pelo recuo no licenciamento de caminhões, o que ajudou a controlar a oferta. De 2013 até 2016, os emplacamentos passaram de 154,5 mil para 50,2 mil, recuo de 67,5%, segundo a Federação Nacional de Distribuição de Veículos (Fenabreve). De acordo com Lima, em 2015 e 2016 os emplacamentos foram insuficientes até para cobrir a taxa de depreciação do setor.

Desde maio do ano passado, porém, Lima diz que a demanda pelo transporte rodoviário vem se recuperando mais rapidamente do que setores como a indústria. "Há uma restrição de outros modais", o que deixa os produtores reféns do transporte sobre rodas, de acordo com Lima.

Borges, da LCA, acrescenta que, na comparação entre o acumulado de janeiro a maio deste ano com o mesmo período do ano passado, há uma alta de 54% dos licenciamentos de caminhões. No dado dessazonalizado anualizado, o licenciamento em maio ficou na casa das 70 mil unidades, "claramente acima da depreciação do estoque", em torno de 50 mil unidades. Tudo isso, segundo ele, reforça a ideia de que não houve excesso de oferta.

Para Nelson Barbosa, ex-ministro do Planejamento e da Fazenda durante o governo Dilma Rousseff e também pesquisador do Ibre-FGV, o Programa de Sustentação de Investimentos (PSI) pode ser criticado por seu custo fiscal, mas não faz sentido responsabilizar pelos problemas atuais um programa que teve o seu auge há cinco anos. "A crítica do custo fiscal é uma crítica válida. E é óbvio que, se houvesse menos caminhões, haveria menos oferta. Mas não dá para ignorar o elefante no meio da sala. E o elefante no meio da sala é o aumento do imposto sobre combustíveis e da cotação internacional do petróleo, combinada com a desvalorização do câmbio", diz o economista.

Barbosa lembra que, adicionalmente a uma alta de tributos feita na sua época de governo em fevereiro de 2015, o governo Temer, premido pela falta de recursos, elevou novamente o PIS/Cofins sobre os combustíveis em julho de 2017. "Não houve greve na época porque o preço do petróleo estava algo estável", diz. Naquele momento, a Petrobras já tinha mudado a política de preços, primeiro repassando periodicamente as oscilações do mercado

internacional, e depois diariamente. Quando ocorre a disparada do petróleo em 2018, juntam-se as duas coisas: imposto e cotação internacional.

Borges, da LCA, admite que há indícios de que pode ter havido "uma expansão excessiva da frota" de caminhões. Um deles é que a carga média por caminhão caiu 3,9% no biênio 2012- 2013 em relação ao período 2003- 2011. Ele diz, no entanto, que "a queda pode ter decorrido, ao menos parcialmente, de uma maior utilização de ferrovias e outros modais".

Borges ressalta ainda que a situação dos caminhoneiros se agravou de vez com a alta dos preços do combustível. Nos cálculos dele, os custos do setor de transporte de cargas rodoviárias subiram 4% acima do Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) entre meados de 2016 e abril deste ano.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Especial

Autor: Por Claudia Safatle | De Brasília

Título: Frota teve expansão compatível com o PIB, diz BNDES

Estudos feitos pelo BNDES mostram que entre 2011 e 2017 a expansão da frota de caminhões foi, em média, de apenas 2,8% ao ano, percentual comparável ao PIB potencial do país. De 2015 até agora a frota está parada em 1,9 milhão de caminhões. Entre 2011 e 2014, o frete subiu de R\$ 137,00 para R\$ 167,00. O frete, na realidade, teve um movimento errático, com valores no período de 2014 a 2016 superiores aos que eram cobrados entre 2010 e 2011.

O que originou a paralisação dos caminhoneiros, segundo o banco, foi o aumento de custos, sobretudo dos combustíveis, que não pode ser repassado para o preço do frete por causa da baixa atividade da economia.

Para o presidente do BNDES, Dyogo Oliveira, sem um diagnóstico certo as decisões de governo podem ser erradas. Se tivesse havido excesso de oferta de caminhões, artificial, decorrente do financiamento ultrassubsidiado do banco, como indicaram alguns economistas, os preços teriam caído.

O trabalho do BNDES procura responder se os financiamentos do Programa de Sustentação dos Investimentos (PSI) a juros de 2,5% ao ano - que vigoraram no segundo semestre de 2012 - estariam na raiz da crise que levou à paralisação dos caminhoneiros. Um evento importante que mexeu com a demanda foi a transição da tecnologia dos motores a diesel, de 2011 a 2012, no âmbito do programa Proconve-P7, que levou à troca de motores a diesel por modelos mais avançados e menos poluentes. Isso representou uma antecipação da produção para o fim de 2011, com a consequente queda da produção no ano seguinte.

No passo a passo elaborado pelo estudo, a resposta final é que "não há evidência suficiente que ampare a existência de um significativo excesso de oferta de caminhões no país"

Na contramão do senso comum, o presidente do BNDES, Dyogo Oliveira, contesta, também, que a solução para o país seja a construção de ferrovias para substituir o transporte rodoviário de cargas. Segundo ele, um terço da malha ferroviária existente no Brasil é subutilizada, por insuficiência de carga para ocupá-la.

"A geografia do país não favorece o uso de ferrovias, pois as distâncias são muito grandes e não há fluxo contínuo de cargas", argumenta. A ferrovia Norte-Sul está em construção há 30 anos, já consumiu R\$ 30 bilhões e "ela não se paga", segundo ele.

A navegação de cabotagem é, para o presidente do BNDES, o meio de transporte mais adequado para transitar com cargas no Brasil, mas as restrições regulatórias são tantas que inviabilizam o seu uso. O navio tem que ser construído no Brasil, a tripulação tem que ser local, dentre outras exigências.

Para se ter um parâmetro de como é caro o transporte rodoviário, uma carga de Mato Grosso ao porto de Miritituba, no Pará, custa R\$ 220,00 a tonelada. Do porto até Xangai, na China, o frete cai para a faixa de US\$ 25,00, equivalente a cerca de R\$ 92,00.

O transporte de cargas no Brasil continuará, no entanto, sendo feito por caminhões nas próximas décadas. As greves de caminhoneiros ocorrem a cada três anos e, desta vez, segundo Oliveira, o movimento ocorreu porque os caminhoneiros não conseguiram repassar para o frete o aumento de custo com combustíveis. A conclusão do trabalho do BNDES é que não há excesso de caminhões rodando pelas estradas, o que há é uma economia que não cresce.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Empresas

Autor: Por Rodrigo Polito | Do Rio

Título: Eletronuclear negocia prazo com a Caixa

A Eletronuclear, braço de geração de energia nuclear da estatal Eletrobrás, está negociando com a Caixa Econômica Federal um aditivo ao contrato de financiamento para a construção da usina nuclear de Angra 3. O objetivo da empresa é adiar o início do pagamento das parcelas mensais de juros relativos ao empréstimo. A primeira parcela, de R\$ 26 milhões, está prevista para ser cobrada em julho.

Conforme antecipado ontem pelo **Valor PRO**, serviço de informações em tempo real do **Valor**, a proposta da Eletronuclear prevê a mudança da data de contagem do prazo de carência da assinatura do contrato para a data do primeiro saque feito pela companhia. Na prática, essa alteração resultaria em mais dois anos de fôlego para a estatal.

Segundo uma fonte com conhecimento do assunto, as negociações estão em andamento, com "boas perspectivas" para a Eletronuclear. Para o sucesso do acordo, porém, é necessária a anuência do Tesouro Nacional.

Em outubro, a Eletronuclear começou a pagar as parcelas mensais de financiamento semelhante feito com o BNDES. As parcelas são no valor de R\$ 30 milhões. O empréstimo com o banco de fomento totaliza R\$ 6,15 bilhões, dos quais foram sacados aproximadamente R\$ 2,8 bilhões.

Com a Caixa, a estatal possui financiamento de R\$ 3,8 bilhões. Desse montante, cerca de R\$ 3 bilhões foram sacados.

Na última semana, o Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) aprovou a criação de um grupo de trabalho para estudar alternativas para o reajuste da tarifa de energia de Angra 3 e, dessa forma, viabilizar economicamente a retomada das obras da terceira usina nuclear brasileira.

"Vai sair uma resolução [do CNPE] criando um grupo de trabalho que vai ter 60 dias para esses temas", disse o **secretário-executivo do Ministério de Minas e Energia, Márcio Félix, ao Valor**.

O **Valor** apurou que, mesmo sem a publicação da resolução do CNPE até agora, o grupo de trabalho já realizará hoje uma reunião extra-oficial. Participarão do encontro representantes do ministério, da Empresa de Pesquisa Energética (EPE) e da Eletronuclear.

Uma solução vinha sendo debatida no âmbito da discussão da Medida Provisória 814/2017 no Congresso. O prazo da MP, no entanto, caducou antes da votação.

No ano passado, o então ministro de Minas e Energia, Fernando Coelho Filho, havia dito que, para garantir a viabilidade econômica da retomada da construção de Angra 3, seria necessário elevar a tarifa de energia da usina, de R\$ 240 por megawatt-hora (MWh) para cerca de R\$ 400/MWh. Com a equação econômica resolvida, a Eletronuclear terá condições de firmar parceria com um sócio estrangeiro para concluir a usina.

No páreo por Angra 3 estão os russos da Rosatom, os chineses da CNNC e o consórcio franco-japonês EDF / Mitsubishi.

Com 67% das obras concluídas, Angra 3 ainda precisará de investimentos de R\$ 17 bilhões para ser terminada. No Plano Decenal de Energia, da EPE, a usina, que terá capacidade de 1.405 megawatts (MW) está prevista para 2026.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Empresas

Autor: Por Juliana Schincariol | Do Rio

Título: IPO da Neoenergia é prioridade para Previ

A Previ, fundo de pensão dos funcionários do Banco do Brasil, tem como prioridade fazer uma oferta pública de ações (IPO, na sigla em inglês) da Neoenergia, afirma o presidente da entidade, Gueitiro Genso. Quando isso vai acontecer, ainda dependerá das condições de mercado.

Segundo Gueitiro, excluídas as incertezas de conjuntura, o cenário é muito favorável para uma abertura de capital. Com a aquisição de Eletropaulo e CPFL Energia, as duas empresas passarão por uma oferta pública de aquisição de ações (OPA), com tendência de saírem da bolsa ou terem uma liquidez muito baixa. "CPFL era queridinha do mercado. Eletropaulo tinha liquidez muito grande. São duas empresas que saíram do setor. O setor está sem ativos relevantes listados em bolsa", afirmou o presidente do fundo de pensão.

Há ainda discussões e incertezas sobre a privatização da Eletrobrás. "Então você tem todo um ambiente favorável de ter uma empresa do tamanho que é a Neoenergia listada em bolsa", continuou Gueitiro.

No ano passado, a empresa pretendia vender suas ações com preço estabelecido entre R\$ 15,02 e R\$ 18,52. No ponto médio da faixa indicativa, a operação poderia movimentar R\$ 2,856 bilhões. A fatia da Previ na Neoenergia é uma das maiores do Plano 1, de benefício definido, da fundação, atualmente avaliada em R\$ 8,43 bilhões, e corresponde a 10,56% da fatia de renda variável do plano.

Gueitiro lembra que o fundo de pensão não tem necessidade de se desfazer do investimento. O executivo afirma que no segundo semestre, o objetivo é fazer o "dever de casa" da incorporação da Elektro (incorporada na Neoenergia pela sócia espanhola Iberdrola), mostrando ao mercado as sinergias das companhias, por exemplo.

Com relação à tentativa anterior de realizar um IPO no fim do ano passado, o presidente da Previ diz que "foi todo um trabalho forte para unificar contabilidade, estávamos ainda bem no início".

"Mas queríamos aproveitar aquela janela e não conseguimos, por condições de mercado, por competição com outros IPOs, como BR Distribuidora, Burger King e Carrefour ", disse. De lá para cá, o executivo afirmou que os indicadores e sinergias na gestão da companhia "têm acontecido". "Olhando para Neoenergia, estamos em uma posição muito melhor."

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Empresas

Autor: Por Renato Rostás | De São Paulo

Título: Novelis já avalia nova expansão de fábrica no Brasil

Apesar das incertezas políticas e econômicas que já estão pesando sobre previsões de economistas para o Produto Interno Bruto (PIB), a fabricante de produtos de alumínio Novelis segue acreditando que o mercado vai se recuperar de anos em baixa e se prepara para não ficar para trás. As perspectivas se fortaleceram e já fazem a subsidiária do grupo americano no Brasil pensar em uma expansão de capacidade.

Segundo o presidente da Novelis na América do Sul, Tadeu Nardocci, sempre que os sinais de consumo do alumínio apontam para cima, o alerta para possíveis investimentos se acende. Agora, com praticamente todo seu parque industrial ocupado em Pindamonhangaba (SP), para seguir em rota de crescimento, a empresa vai sentar em breve para discutir a possibilidade.

"Quando tivermos mais solidez dos números da economia e das tendências de mercado, vamos até a matriz para conversar sobre esse investimento futuro", disse Nardocci ao **Valor**. A ideia só deve amadurecer a partir do ano que vem. "Os próximos meses ainda são uma incógnita, mas com maior mercado precisaríamos produzir mais. Só é muito cedo ainda para projetar quanto teríamos de aumentar."

Se sair até 2020, será a segunda expansão do parque da Novelis, no Brasil, nesta década. Em 2013, a empresa completou um investimento que elevou sua capacidade para 600 mil toneladas por ano. Desde então, surfou na relativa resiliência do setor de latas, sua grande especialidade, e agora funciona com utilização de 90%. Só nos últimos sete anos, foram US\$ 920 milhões em investimentos para expansão.

O mercado brasileiro de alumínio sofreu com a desaceleração econômica no país e a posterior recessão, que derrubaram o consumo do metal para o pior nível nesta década. A demanda recuou de 2014 a 2016, mas começou a se recuperar lentamente, no ano passado, ainda ficando em patamar inferior a 2015.

Se aumento da produção sair até 2020, será a segunda expansão do parque da Novelis, no país, nesta década

Mas o segmento que importa à Novelis, o de embalagens - mais da metade de seus embarques -, ficou praticamente estável no ano passado. "O importante é que começamos a retomar o consumo de alumínio no Brasil. Todos nossos indicadores de desempenho mostram recuperação do mercado", comentou Nardocci.

Mesmo dentro dessa estabilidade em embalagens, porém, o que a companhia enxerga é a possibilidade de ganhar mais espaço. O executivo explica que, atualmente, menos da metade dos refrigerantes e bebidas alcoólicas vendidos usam latas de alumínio, algo que ele crê ser possível mudar. A expectativa é que essa relação se inverta nos próximos anos.

No ano passado, a fatia de cerveja comercializada em latas foi de 45%, aproximadamente, depois de ficar em 43% em 2016. Nos quatro primeiros meses deste ano, a parcela subiu para 48%. "Acreditamos que há espaço, sim, para alumínio representar mais do que a metade desse mix", disse o presidente da Novelis na América do Sul, ressaltando que o refrigerante ainda é dominado pela garrafa PET, mas há perspectiva de aumento da lata, hoje com 7%. "E, neste ano, temos um fator adicional de consumo, que é a Copa do Mundo."

Já no ano fiscal de 2018, findo em março, a receita líquida da Novelis na região cresceu 27% frente ao exercício de 2017, para US\$ 1,9 bilhão. O resultado significou aproximadamente 17% das receitas totais no grupo americano ao redor do mundo. Esse aumento foi possível porque o volume de vendas subiu 10,3%, para 523 mil toneladas, com melhora de mix e preços.

O mercado interno é o maior responsável pelo crescimento, com quase 85%, mas também as exportações. A maioria, ou 34%, dessas vendas ao exterior se destinaram aos Estados Unidos. "A estratégia da Novelis, globalmente, é produzir nas regiões em que opera e, depois, equilibrar o uso de capacidade entre as regiões, dependendo da demanda de cada local", explicou Nardocci. "Os EUA têm um aumento de demanda muito interessante, então enviamos bastante para lá."

Essa estratégia pode estar ameaçada com a sobretaxa de 10% que o governo americano impôs sobre importados de alumínio. Mas, por enquanto, o prêmio mais caro de entrega nos EUA tem compensado essa tarifa maior. "De qualquer jeito, foi um começo de ano agitado."

VEÍCULO: Valor Econômico**Seção: Empresas****Autor: Por Juliana Schincariol | Do Rio****Título: Fundos ainda avaliam melhor saída da Vale**

As principais fundações do país trabalham em conjunto para uma definição sobre a venda da fatia que detêm na Vale e a operação será feita de forma coordenada, segundo dirigentes de Previ, fundação dos funcionários do Banco do Brasil, e Petros, da Petrobras. Quando isso vai ocorrer, no entanto, ainda não está definido, já que há divergências entre eles.

A Previ é quem detém a maior fatia na empresa, avaliada em mais de R\$ 30 bilhões. Para o presidente da entidade, Gueitiro Genso, as ações da mineradora têm potencial de valorização e uma possível venda ainda não está definida.

"A Vale é a ação que atende todos os requisitos da nossa política de investimentos: governança, liquidez, política de pagamento de dividendos e perspectiva de valorização. Não temos essa necessidade e velocidade de querer encaminhar essa discussão. Então estamos querendo achar o melhor momento", disse Gueitiro.

A fatia da Previ está alocada na Litel, veículo de investimentos que tem como participantes da Petros (Petrobras), Funcef (Caixa Econômica Federal) e Funesp (empresas de energia de São Paulo).

Antes de Gueitiro, o presidente da Petros, Walter Mendes, manifestou seu desejo de que uma venda ocorresse ainda neste ano. A fatia do fundo de pensão dos funcionários da Petrobras é avaliada em R\$ 3,6 bilhões. "Existem vários desdobramentos dessa operação que estamos discutindo em detalhes e vamos ver se ainda vamos fazer a operação. Esperamos que seja feita ainda neste ano", disse Mendes durante seminário no Rio. Este desinvestimento não seria realizado de uma vez, e sim em blocos. "Se for feita a operação, será um pedaço e acordado com todos", afirmou.

Apesar da maior fatia da Previ, Gueitiro descartou a possibilidade de o fundo de pensão ter um peso maior na decisão sobre uma eventual venda. "Tentamos sempre fazer de maneira coesa, não temos tradição de impor a decisão a ninguém", afirmou, acrescentando que o potencial de valorização das ações é para todos.

Gueitiro disse ainda que o valor da Vale em bolsa é inferior às mineradoras australianas BHP Billiton e Rio Tinto. "A Vale tem possibilidade de se valorizar mais, e isso vem acontecendo mês a mês. A ação da Vale foi a que menos

apanhou nesta crise. O papel está a R\$ 52 e antes da crise estava a R\$ 55. Então tem potencial para valorizar. A discussão ainda não está definida e não temos necessidade de dar essa velocidade."

A Funcef, com participação na Vale de R\$ 5,5 bilhões, se beneficiou recentemente dos ganhos da mineradora. "Cada participante de Litel tem o seu dever de fazer a alocação correspondente de risco ao portfólio de seus participantes. Se [a Funcef] vai vender ou comprar mais, eu não posso responder ainda porque estamos em processo de avaliação", disse o diretor de investimentos da fundação, Paulo Werneck. O pagamento de dividendos pela Vale é um dos pontos a serem analisados, disse.

A possibilidade de os fundos de pensão venderem parte das ações na Vale surgiu no âmbito da reorganização societária que transformou a mineradora em uma empresa sem bloco de controle definido. Desde fevereiro, uma fatia de ações que representa 16,72% do capital da companhia pode ser vendida. Além dos fundos de pensão, Bradespar, BNDESPar e Mitsui têm ações neste grupo. Procurada, a Vale informou que não comentaria.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Agronegócios

Autor: Por Camila Souza Ramos | De São Paulo

Título: Prejuízo da Biosev cresceu no 4º trimestre

A Biosev encerrou o quarto trimestre da safra 2017/18, em 28 de março, com um prejuízo líquido de R\$ 446,7 milhões - em igual período do ciclo anterior, a perda havia sido de R\$ 313 milhões. Segundo a companhia, o resultado reflete eventos não recorrentes, como o compromisso com os antigos acionistas da Santelisa Vale e o "impairment" (perda) com a suspensão das atividades na Usina Maracaju, em Mato Grosso do Sul. Também pesaram sobre o resultado o aumento de custos com revenda de produtos, a alta das despesas financeiras em decorrência do câmbio e efeito da queda do açúcar no período sobre o valor do ativo biológico.

Com esse resultado, a Biosev encerrou a safra 2017/18 com prejuízo líquido acumulado de R\$ 1,3 bilhão, mais que o dobro do prejuízo do ciclo anterior.

Recaiu sobre o último trimestre da safra a obrigação de pagar R\$ 128 milhões (descontados os impostos) aos antigos acionistas da Santelisa Vale, da família Biagi, referentes a ação da década de 1990 contra o Instituto do Açúcar e do Alcool (IAA), vencida em 2015.

A empresa também contabilizou perda de R\$ 103,1 milhões decorrentes da suspensão da moagem na Usina Maracaju, decidida em novembro. Além disso, reconheceu perdas de R\$ 352,5 milhões com mudança no valor do ativo biológico (canavial).

No lado operacional, a Biosev elevou sua receita líquida no trimestre em 24,4%, para quase R\$ 2 bilhões, graças aos ganhos com o negócio de trading de commodities, enquanto as receitas com açúcar e etanol caíram. Mas, no acumulado da safra, as vendas desses produtos cresceram, elevando a receita da companhia em 1,1%, para R\$ 7,1 bilhões.

O lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização (Ebitda) ajustado somou R\$ 479 milhões no 4º trimestre, alta de 30,3%. Excluindo as atividades de revenda, o Ebitda ajustado somou R\$ 442 milhões.

"Estamos muito satisfeitos com os resultados operacionais", afirmou Rui Chammas, presidente da Biosev. Ele destacou que a empresa tem sido bem-sucedida na redução do custo dos produtos vendidos e das despesas com investimentos recorrentes, que caíram 17%, para R\$ 1,1 bilhão na safra.

Apesar do prejuízo superior a R\$ 1 bilhão, a Biosev elevou seu caixa ao longo da safra em R\$ 66,7 milhões, graças à injeção de capital da controladora, a Louis Dreyfus Company (LDC), acertada para fechar a negociação das novas condições de sua dívida.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Agronegócios

Autor: Por De São Paulo

Título: Tereos teve perdas de € 18 milhões no ciclo 2017/18

O grupo francês Tereos - dono de mais de 40 unidades industriais no mundo, incluindo sete usinas sucroalcooleiras no Brasil - registrou prejuízo líquido de € 18 milhões na safra 2017/18, ante um lucro líquido de € 107 milhões no ciclo precedente. O resultado líquido antes da distribuição de complementos de preços a cooperados foi positivo em € 24 milhões.

O aumento da produção de açúcar levou a Tereos a ampliar sua receita na safra. O avanço também permitiu que a empresa se tornasse o segundo maior produtor global de açúcar.

"Foi graças à nossa capacidade de analisar e de nos antecipar às profundas mudanças em nosso mercado que alcançamos hoje a posição de segundo maior

grupo açucareiro no mundo", afirmou Alexis Duval, presidente da Tereos, em nota.

Somando açúcares, amidos e outros produtos, a produção da Tereos cresceu 11% na safra, impulsionada pelas vendas de proteína vegetal, avanços na Ásia e o crescimento do segmento de amidos na França.

Apenas de açúcar, a empresa produziu 5,3 milhões de toneladas, um recorde para a companhia. Esse volume só foi possível porque as plantas europeias da Biosev operaram em plena capacidade e porque a safra no Brasil foi considerada "excelente".

Tal crescimento traduziu-se em uma receita de quase € 5 bilhões, avanço de 3%. Segundo a Tereos, esse resultado refletiu os ganhos de participação de mercado, com as exportações e com a política de hedge.

Já o lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização (Ebitda) alcançou € 594 milhões, queda de 2,1%, enquanto a margem operacional ficou próxima de 12%, ante 12,6% na safra anterior.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Agronegócios

Autor: Por Fernanda Pressinott | De São Paulo

Título: Usinas deixaram de ganhar R\$ 1,2 bi por causa da greve

A greve dos caminhoneiros fez o segmento sucroenergético deixar de ganhar R\$ 1,2 bilhão pela não comercialização de açúcar e etanol nos dez dias de paralisação, informou ontem a União da Indústria de Cana-de-Açúcar (Unica). A mobilização também fez com que as usinas da região Centro-Sul do país deixassem de processar aproximadamente 13 milhões de toneladas de cana.

O volume moído da matéria-prima atingiu 32,4 milhões de toneladas na segunda quinzena de maio, 2,2% mais que no mesmo período do ano passado. Mas o volume poderia ter sido maior não fosse a greve, que deixou as usinas paralisadas por quatro dias e meio.

No Paraná, Estado mais impactado, a perda chegou a dez dias de moagem, de acordo com Antonio de Padua Rodrigues, diretor técnico da Unica.

Na segunda quinzena de maio, 67,5% da cana-de-açúcar processada no Centro-Sul foi destinada à fabricação de etanol, ante 52,5% em igual período de 2017. A produção do biocombustível alcançou 1,7 bilhão de litros, 44,5% mais que na

segunda metade de maio do ano passado, e a de açúcar ficou em 1,3 milhão de toneladas, o que significou uma queda de 23,8% em igual comparação.

Em consequência da greve, afirmou Padua em comunicado, "o Centro-Sul deixou de entregar 160 mil toneladas de açúcar para comercialização no mercado doméstico e mais de 170 mil toneladas para exportação". No caso do etanol anidro (misturado à gasolina), disse, "apenas 226,95 milhões de litros foram comercializados, menos da metade do volume registrado no mesmo período da safra 2017/2018". O impacto efetivo da greve sobre as vendas totais de etanol será calculado após a divulgação de estatísticas da ANP.

Do início da atual temporada 2018/19, em 1º de abril, ao fim de maio, a moagem de cana chegou a 134,8 milhões de toneladas, avanço de 20,2% em relação ao mesmo período da temporada 2017/18. A produção total de etanol atingiu 6,6 bilhões de litros, 51,9% maior, e a de açúcar recuou quase 4%, para 5,5 milhões de toneladas.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Agronegócios

Autor: Por Alda do Amaral Rocha | De São Paulo

Título: Greve e entressafra derrubaram embarques de café

A paralisação dos caminhoneiros golpeou as exportações brasileiras de café em maio. O Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (Cecafé) informou ontem que os embarques recuaram 34,7% na comparação com maio de 2017 e somaram 1,700 milhão de sacas. Os números incluem café verde, torrado e moído e café solúvel.

Com o forte declínio dos embarques, a receita teve recuo ainda mais expressivo. A retração sobre maio de 2017 foi de quase 42%, para US\$ 258,641 milhões.

"No mês de maio foi evidenciada a menor oferta para a exportação, como já prevíamos devido ao período de entressafra. Além disso, com os protestos e a greve dos caminhoneiros, o volume foi ainda menor, pois deixamos de embarcar entre 400 mil e 500 mil sacas neste mês. Com a estimativa de que teremos uma safra recorde de café para o próximo ano cafeeiro (...), o Cecafé espera recuperação dos volumes exportados", afirmou o presidente do Cecafé, Nelson Carvalhaes, em relatório.

A queda nos embarques de café em maio, porém, não significa que o Brasil deixará de exportar o produto. Como explicou Carvalhaes, em entrevista no fim de maio, os volumes que deixaram de ser embarcados no mês passado o serão em junho e nos meses seguintes.

Do volume total embarcado em maio, 1,419 milhão de sacas foram de café arábica (queda de 38,4%) e 46,488 mil sacas de conilon (alta de 134,8%). Os embarques de café industrializado recuaram 15,7%, para 234,042 mil sacas. Segundo o Cecafé, o preço médio do café na exportação em maio foi de US\$ 152,14 por saca, 11% abaixo do mesmo mês do ano passado.

No ano-safra 2017/18 (iniciado em julho de 2017 até maio último), as exportações de café alcançaram 27,808 milhões de sacas (café verde e industrializado), queda de 10% sobre igual intervalo do ano-safra anterior. Os embarques de arábica no período somaram 24,231 milhões de sacas, recuo de 10,8% ante igual intervalo do ano-safra 2016/17. Já os de conilon, cuja produção está em recuperação no Brasil, cresceram 50,6%, para 389,328 mil sacas.

A receita com os embarques no ano-safra (de julho a maio) somou US\$ 4,499 bilhões, recuo de 15,2% na comparação com igual período do ciclo anterior.

O Cecafé também informou que de janeiro a maio deste ano, as exportações de café do Brasil alcançaram 11,989 milhões de sacas, 7,2% menos que no mesmo intervalo de 2017. A receita com os embarques no período caiu 16,5%, para US\$ 1,883 bilhão.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Finanças

Autor: Por Fernando Torres

Título: Por que a Petrobras não repete a política que já deu certo?

A Petrobras já adotou no passado uma política de preços que preservava o consumidor local de combustíveis da volatilidade do petróleo no mercado internacional e, ao mesmo tempo, deixava seus acionistas, mesmo os privados, aparentemente satisfeitos.

Afinal, a maior cotação histórica já registrada pelas ações da Petrobras foi alcançada em maio de 2008, depois de uma valorização de quase 400% em três anos, mesmo sem a empresa - na época comandada por José Sergio Gabrielli e sob o governo Lula - se comprometer com uma política de paridade internacional de preços.

Se esse modelo já teve sucesso no passado, muitos se questionam por que a estatal não poderia buscar um meio termo entre a paridade de preços pura - defendida por Pedro Parente e a atual diretoria, e que ajudou a desencadear o protesto dos caminhoneiros - e o modelo de subsídio excessivo que prejudicou as finanças da companhia entre 2011 e 2014, na gestão de Graça Foster, no governo de Dilma Rousseff.

E a ideia que surge é o de um sistema do tipo "custo mais margem" (embora, na prática, o sistema antigo fosse uma paridade defasada). Esse sistema seria suficiente para dar um lucro razoável aos acionistas, mas protegeria os consumidores das variações por vezes abruptas do petróleo.

Mas há dois fatores que dificultam a sustentabilidade de um modelo como esse nas condições atuais. Um é macroeconômico e outro de natureza setorial.

O primeiro é a taxa de câmbio. Entre 2003 e 2008 o dólar teve uma trajetória de queda ante o real, saindo de mais de R\$ 3,50 no início do período para menos de R\$ 1,7 antes da quebra do Lehman Brothers, em setembro de 2008.

"Ali foi o melhor dos mundos", diz uma fonte do setor. O consumidor não via diferença nominal no preço do combustível na bomba. E os acionistas em Nova York viam a empresa vendendo os derivados a preço de mercado.

Os dados da Petrobras confirmam o argumento. O preço médio de venda dos derivados pela estatal em 2008 foi de US\$ 96 por barril, sem que houvesse grande comoção nas ruas ou na bolsa - apesar de ter sido o maior preço histórico em dólares e, ao mesmo tempo, abaixo da paridade. No primeiro trimestre de 2018, o preço médio de venda dos derivados estava abaixo disso, em US\$ 85 por barril.

A diferença está, portanto, na taxa de câmbio. Em reais, os derivados foram vendidos, em média, a R\$ 176 o barril em 2008. De janeiro a março deste ano, o valor saltou a R\$ 298. Na moeda local, esse é o maior valor já registrado no preço médio de venda dos derivados pela companhia - e a cifra deve subir ainda mais no segundo trimestre.

O custo operacional de extração (lifting cost) e de refino de petróleo está praticamente estável em dólar nessa comparação com 2008, pouco abaixo de US\$ 30 por barril.

Mas apesar de ter quase dobrado em reais, pelo efeito da variação cambial, esse custo não impede que a "margem bruta por barril" em reais (calculada a partir do preço médio de venda dos derivados menos o custo de extração, incluindo participações governamentais, e custo de refino) esteja também no maior patamar já visto.

Ora, um argumento natural após essa constatação é o de que, se a Petrobras está no Brasil, faz seu balanço em reais e está vendendo seus principais produtos com a maior margem de todos os tempos na moeda local, haveria uma clara folga para ela acomodar o aumento do petróleo e do dólar, e ainda assim ficar com um retorno bom o suficiente para remunerar o capital e agradar seus investidores.

Mas aí surge o segundo motivo que dificulta a replicação desse modelo hoje.

O lucro operacional da área de exploração e produção da Petrobras foi de R\$ 9,5 bilhões após impostos no trimestre, o que indicaria um resultado anualizado de R\$ 38 bilhões.

É muito dinheiro.

Mas do ponto de vista econômico esse lucro não deve ser analisado de forma isolada, mas sim comparado com o capital empregado, ou base de ativos que permitiu sua geração. Quando se faz essa conta, a taxa de retorno nominal fica perto de 8% ao ano.

Isso sem contar qualquer despesa operacional da área corporativa da companhia, necessária para manter uma empresa do porte da Petrobras, nem os juros que incidem sobre seu elevado endividamento.

Esse nível de retorno - não muito distante da Selic de 6,5% ao ano, apesar do risco maior da atividade de extração de petróleo -, parece longe de uma taxa estratosférica que se possa considerar politicamente incompatível com o de uma empresa de capital misto.

Retomando a comparação histórica, essa mesma taxa de retorno da área de exploração e produção estava acima de 30% em 2008, quando os acionistas do mercado viviam uma lua de mel com a Petrobras, apesar da influência política.

Desde então esse índice (contabilmente imune ao controle de preços no governo Dilma) foi caindo, até chegar a perto de zero entre 2015 e 2016, quando o Brent caiu para a casa dos US\$ 40 por barril.

A explicação para a queda na taxa de retorno poderia se resumir a uma perda de eficiência da Petrobras, que precisaria de uma base muito maior de ativos hoje para gerar o mesmo lucro de dez anos atrás.

E isso não é exatamente mentira. Mas só conta parte da história. Falta dizer que se trata de um fenômeno que atingiu o setor de petróleo e gás todo, como mostram os índices equivalentes das americanas Exxon e Chevron. Sendo um setor de ciclo longo, os ativos foram construídos em um período de preços inflacionados, que sacrificaram a rentabilidade dos projetos do setor anos a frente.

A outra parte da explicação é que a Petrobras investiu em muitas plataformas de produção simultaneamente, que engrossam a base de ativos, mas que ainda não estão gerando produção e lucro. Apenas neste ano, sete novas unidades

devem começar a produzir petróleo, o que tende a melhorar as taxas de retorno.

Uma política de preços baseada em custo precisa necessariamente considerar a remuneração do capital investido para ser sustentável, e não só os gastos ligados diretamente à exploração e refino - sem falar em depreciação, consumo de energia, logística, poços secos, despesas de leilões, gastos corporativos, impostos etc.

E parece que, se alguém fizer a conta do preço de equilíbrio econômico hoje, o resultado talvez não seja um valor muito distante da cotação atual do Brent. O "breakeven" certamente não está nos US\$ 40 ou US\$ 50 dos últimos anos, que obrigou a estatal e empresas do setor a realizar baixas multibilionárias em seus ativos, diante da perda de viabilidade econômica de muitos de seus projetos.

Quando disputa um leilão, aluga uma sonda ou contrata a construção de uma plataforma, a Petrobras concorre com empresas que atuam em condições de mercado - que, por ora, não está gerando retornos escalafobéticos.

A Petrobras até poderia suavizar a volatilidade do petróleo e do câmbio. Mas se não puder vender seus produtos a um preço que remunere seus custos, inclusive o de capital, não terá dinheiro suficiente para pagar seus credores e perderá a condições de fazer novos investimentos.

Fernando Torres é repórter de S.A..

E-mail: fernando.torres@valor.com.br

MME / ASCOM .