

**Ministério de Minas e Energia
Assessoria de Comunicação Social – ASCOM**

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

Valor Econômico

Título: Lei das agências reguladoras	34
Título: Mecanismo para preços de energia reduzirá custos	37

Sumário

VEÍCULO: O Globo.....	3
Título: Espaço do Adriano Pires, consultor	3
Título: TCU diz que governo feriu Lei de Responsabilidade Fiscal	3
Título: Fux dá prazo de 48 horas para Temer se manifestar sobre frete.....	5
VEÍCULO: Folha de S. Paulo	7
Título: Mercado livre sinaliza que alta de produção pode ser generalizada	7
Título: A política de preços da Petrobras interessa a ela, não ao Brasil, diz ANP	7
Título: Programa para setor automotivo vai abater imposto de híbridos e elétricos	11
VEÍCULO: O Estado de S. Paulo	13
Título: Competição marcou o 4º leilão do pré-sal	13
Título: Tabela inviável	14
Título: Abengoa Bioenergia vende usinas a fundo da Cargill.....	15
Título: Os estragos da greve.....	16
Título: Para Maia, tabela de frete é ‘impossível’	18
Título: Sem caminhões, soja lota silos em Goiás	19
Título: Sem efeito da greve, comércio avança 1,0%	20

Título: Greve derruba venda de TVs para a Copa	21
VEÍCULO: Correio Braziliense	22
Título: Fux dá 48 horas para explicar frete	22
Título: Gasolina tem nova queda	23
Título: Com 40 ações na Justiça, frete segue sem solução	24
VEÍCULO: Valor Econômico	27
Título: Fux pede que Temer se manifeste em 48 horas sobre tabelamento de frete	27
Título: Varejo cresce em abril, mas greve deve derrubar volume de vendas em maio.....	29
Título: Curtas	31
Título: Curtas	31
Título: Por uma política pública para o preço dos combustíveis	32
Título: Lei das agências reguladoras	34
Título: Mecanismo para preços de energia reduzirá custos	37
Título: Leilões de áreas de óleo e gás já atraíram quase 30 petroleiras	40
Título: MP denuncia ex-administradores de Manguinhos	42
Título: Destaques	44
Título: Usina no Sergipe recebe turbinas da GE.....	44
Título: Companhia americana amplia área de serviços	46
Título: Petrobras negocia com Cade venda da Liquigás.....	47
Título: Venda direta de etanol eleva custos, diz Plural	48

VEÍCULO: O Globo**Seção: Colunas****Autor: Ancelmo Gois****Título: Espaço do Adriano Pires, consultor**

A agenda do atraso “Tem certos assuntos que a gente no Brasil pensava que já faziam parte do passado. Mas, para surpresa geral, eles voltaram e com muita força neste ano de eleições. E que assuntos são esses? A tabela de fretes; a intervenção nos preços do diesel; a tentativa de fiscalização nos postos de revenda, obrigando a colocação de placas assegurando que houve uma redução de R\$ 0,46/litro; audiências públicas para perguntar à sociedade qual deve ser a periodicidade dos reajustes do diesel (parece que esqueceram da gasolina); ressarcimento para a Petrobras, e importadores pagando a diferença entre o preço do diesel no mercado nacional e no internacional. Tudo isso sob o pretexto de conter a greve dos caminhoneiros. Quer coisa mais atrasada do que tirar recursos de outros setores da economia para subsidiar combustíveis fósseis? Até quando nossos políticos vão entender que estratégico para a sociedade é ter segurança pública, educação, saúde e saneamento, e não petróleo com medidas e preços populistas?”

VEÍCULO: O Globo**Seção: Economia****Autor: Mateus Coutinho****Título: TCU diz que governo feriu Lei de Responsabilidade Fiscal**

Para Tribunal, incentivos não previram impacto orçamentário

-BRASÍLIA- Enquanto o governo discute subsídios para os combustíveis, o Tribunal de Contas da União (TCU) apontou ontem que incentivos fiscais e tributários adotados em 2017 desrespeitaram a Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF). As conclusões estão no processo que julgou as contas do governo. Elas foram aprovadas por unanimidade com 22 ressalvas, 24 recomendações e quatro alertas. Agora, cabe ao Congresso decidir se confirma ou não a decisão da Corte.

Segundo o TCU, cinco medidas provisórias (MPs) e uma Lei Complementar foram adotadas em desacordo com a LRF por não preverem o impacto orçamentário adequado ou por não terem um prazo definido de duração. O Tribunal já havia alertado o governo sobre as renúncias ao julgar as contas de 2016, quando foram implementadas cinco medidas legislativas do tipo.

— O Poder Executivo parece desconsiderar os alertas e ressalvas desta Corte. Além de as novas renúncias penalizarem a obtenção de resultados primários positivos, cada vez mais distantes, não há preocupação em planejar seus impactos ou adotar medidas mitigadoras da perda de receitas — assinalou o ministro Bruno Dantas em seu voto.

Depois do julgamento, no início da noite de ontem, o presidente Michel Temer foi ao TCU conversar com o presidente da Corte, Raimundo Carreiro. Também participaram da reunião outros ministros do Tribunal e o ministro da Casa Civil, Eliseu Padilha. O encontro não estava na agenda oficial de Temer.

RISCO DE PARALISAÇÃO DO PAÍS

Entre as ações criticadas pelos ministros estão a MP 795, que cria um regime especial de importação de bens a serem usados na exploração e na produção de petróleo e gás natural; a MP 793, que criou um parcelamento de dívidas com o Funrural; e a MP 783, que instituiu o novo Refis. Diante da situação, o Tribunal decidiu encaminhar uma recomendação para que os ministérios da Fazenda, da Casa Civil e do Planejamento formem um grupo de trabalho para desenvolver uma metodologia que permita avaliar a eficácia das renúncias.

O Tribunal também encaminhará a situação à Procuradoria-Geral da República (PGR) para que ela avalie a eventual responsabilização de gestores públicos envolvidos. O Tribunal também alertou sobre o risco de nem a regra de ouro (que proíbe a emissão de dívida para o pagamento de despesas correntes) nem o teto de gastos serem respeitados nos próximos anos. Isso ocorreria diante do aumento das despesas obrigatórias e também dos sucessivos déficits primários do governo, que acumula quatro anos seguidos no vermelho.

Outro alerta foi direcionado especificamente ao Ministério da Fazenda. Segundo o Tribunal, a Receita estaria obstruindo o trabalho de auditoria financeira do TCU ao não passar os dados de demonstrações contábeis em relação a créditos tributários do governo. De acordo com os cálculos da área técnica do TCU, mantido o atual ritmo de aumento das despesas obrigatórias do governo (como salários e aposentadorias), será necessário um corte total nas despesas discricionárias até março de 2024 para que o teto de gastos seja respeitado.

Na prática, isso representa uma paralisação do governo para respeitar a LRF, caso o cenário não mude nos próximos anos. Em 2017, a renúncia de receitas do governo foi de R\$ 354 bilhões, o equivalente a 5,4% do PIB e a 30,7% da receita primária líquida. O valor é ainda quase três vezes o déficit fiscal do governo no ano passado, que ficou em R\$ 118,4 bilhões, abaixo da meta de R\$ 159 bilhões. — Em ano de déficit nominal, estamos renunciando a receitas que representam três vezes o valor do déficit. Isso é gravíssimo — afirmou Dantas.

O ministro Vital do Rêgo, que foi o relator das contas de 2017, apontou ainda que as renúncias fiscais não foram destinadas à população mais necessitada. Ele mostrou que a distribuição per capita dos gastos tributários de natureza social, isto é, as renúncias que o governo fez para financiar programas sociais, em 2017, priorizou as regiões mais ricas do país.

No Sudeste, segundo o TCU, o gasto tributário com as renúncias foi de R\$ 884 por pessoa, enquanto na Região Norte o valor ficou em R\$ 161 por habitante e, no Nordeste, em R\$ 220.

VEÍCULO: O Globo

Seção: Economia

Autor: Carolina Brígido, Geralda Doca e Dimitrius Dantas

Título: Fux dá prazo de 48 horas para Temer se manifestar sobre frete

Informações vão ajudar ministro em julgamento de ação contra tabela

-BRASÍLIA E SÃO PAULO- O ministro Luiz Fux, do Supremo Tribunal Federal (STF), deu, ontem, prazo de 48 horas para o presidente Michel Temer e a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) se manifestarem sobre a medida provisória (MP) que estabeleceu o preço mínimo dos fretes em todo o país. Também vão ter de dar explicações no mesmo prazo a Secretaria de Promoção da Produtividade e Advocacia da Concorrência, ligada ao Ministério da Fazenda, e o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade).

As informações vão auxiliar o ministro no julgamento de uma ação direta de inconstitucionalidade ajuizada pela Associação do Transporte Rodoviário de Cargas do Brasil (ATR Brasil) contra a MP. Segundo a associação, a tabela é um atentado contra a livre iniciativa e a concorrência, com o propósito de “acalmar uma categoria furiosa”. Na terça-feira, a ministra da Advocacia-Geral da União (AGU), Grace Mendonça se reuniu com Fux e pediu a ele para segurar o processo da ATR.

O Planalto teme que a suspensão da política de preços mínimos para o frete estimule nova paralisação dos caminhoneiros. Por isso, a ordem é insistir num acordo até que as negociações entre empresários e caminhoneiros se esgotem.

EMPRESAS DIZEM QUE NÃO NEGOCIAM

Na decisão, Fux considerou “a premente necessidade de solucionar a controvérsia ora apontada, em razão da comoção social apresentada em episódios de fechamento forçado de rodovias, resultando em desabastecimento de bens básicos por todo o país”. O ministro é relator de outra ação

semelhante, de autoria da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA). Lideranças dos caminhoneiros já entregaram à ANTT uma proposta para o preço mínimo do frete.

O documento não tem uma tabela, mas condições para abrir as discussões com o setor produtivo, que ainda não fechou acordo com a categoria. Entre as ideias apresentadas, estão a cobrança do frete de retorno (na volta de um caminhão que foi entregar carga) com valor mínimo e a inclusão nos cálculos dos custos com diesel, desgaste dos pneus etc.

Com esses ajustes, a tabela em vigor teria redução de 3% em média. O documento foi elaborado por representantes de sindicatos de autônomos, Confederação Nacional dos Transportes e Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos. — Não entregamos uma tabela pronta porque não temos competência para isso, mas uma proposta para sentar à mesa e começarmos a discutir — disse Ariovaldo de Almeida Júnior, presidente do Sindicato dos Transportadores Rodoviários Autônomos de Bens (Sindicam-Ourinhos/SP).

Ele afirmou, no entanto, que os empresários do agronegócio não aceitam discutir uma alternativa, embora tenham ficado de dar uma resposta amanhã. Em nota conjunta divulgada ontem, entidades ligadas à comercialização de soja e milho, informaram que “não há negociação” e que o tabelamento de preços vai estimular as empresas a investirem em frota própria. A Aprosoja, que representa os produtores de soja, disse, ainda, que ela e suas associadas entraram ontem com ação na Justiça federal para suspender a tabela.

LADO FISCAL FOI PRESERVADO, DIZ GUARDIA

O ministro da Fazenda, Eduardo Guardia, afirmou ontem que, apesar dos benefícios concedidos aos caminhoneiros para interromper a greve, seus impactos fiscais serão positivos. Guardia defendeu que, mesmo em um momento de “extrema dificuldade”, o governo teria preservado o lado fiscal. — Precisávamos tomar as medidas e tomamos.

Elas foram absolutamente responsáveis do ponto de vista fiscal. Vou além, se olharmos o resultado das medidas no seu impacto fiscal nos próximos anos, ela é positiva — disse Guardia, durante posse da nova diretoria da Anbima (Associação Brasileira das Entidades dos Mercados Financeiro e de Capitais).

VEÍCULO: Folha de S. Paulo**Seção: Colunas****Autor: Maria Cristina Frias****Título: Mercado livre sinaliza que alta de produção pode ser generalizada**

Mercado Aberto

Quase todos os setores da economia no mercado livre (segmento de clientes de energia elétrica que, pelo tamanho, escolhem de quem contratar) registraram alta em abril. Serviços e saneamento foram os únicos que tiveram quedas, de acordo com dados da CCEE (Câmara de Comercialização de Energia).

Não ocorria uma alta generalizada há 32 meses segundo a Comerc, comercializadora que produz levantamentos separados pelos setores econômicos. "A base de comparação, abril do ano passado, é o fundo do poço", afirma Christopher Vlavianos, presidente da companhia. Os bons números de abril, porém, não se mantiveram. A paralisação dos caminhoneiros derrubou a produção e o consumo de energia — alguns dos clientes da Comerc tiveram impactos na casa de 20%.

A Elektra, outra comercializadora, monitora se houve sobras de energia contratada pelos clientes. Quanto mais perto de 100%, maior foi a produção das empresas, diz o diretor Fernando Umbria. "Foi acima de 99% em abril. Em maio, caiu para 96%."

VEÍCULO: Folha de S. Paulo**Seção: Mercado****Autor: Nicola Pamplona****Título: A política de preços da Petrobras interessa a ela, não ao Brasil, diz ANP**

Para diretor-geral da agência de óleo e gás, é preciso lembrar que estatal busca lucro e tem monopólio

Rio de Janeiro - O diretor-geral da ANP (Agência Nacional do Petróleo, Gás e Biocombustíveis), Décio Odonne, diz que solução para minimizar novos choques nos preços dos combustíveis no país passa por maior competição no refino, operação hoje concentrado na Petrobras, ou por mudanças no sistema tributário.

Ele defende, porém, que enquanto isso não ocorre, a ANP tem a atribuição de atuar para proteger o consumidor do que chama de "mercado imperfeito".

"Temos uma companhia estatal, que tem o monopólio de refino de fato e que atua com um mandato de maximizar o valor do acionista."

Na semana passada, Oddone anunciou a abertura de uma consulta pública para estudar prazos mínimos para reajustes de combustíveis no país, proposta questionada pelo mercado e dentro da própria agência.

É a primeira intervenção da ANP nos preços desde 2003, quando a então ministra de Minas e Energia Dilma Rousseff determinou que a agência fiscalizasse os postos.

Ex-empregado da Petrobras, ele diz que não quer interferir na definição dos preços. "Eu não sei a resposta, mas eu gostaria de sair dessa consulta pública com uma solução que fosse a menos intervencionista possível", disse em entrevista à Folha. O ideal, acrescenta, é que não houvesse divulgação dos reajustes.

Desde outubro de 2016, a Petrobras passou a praticar preços internacionais, mas com reajustes mensais. Em julho de 2017, decidiu que as alterações poderiam ser diárias, alegando que estava perdendo mercado para importações por companhias privadas.

Com a escalada do preço do petróleo e da taxa de câmbio, os frequentes reajustes passaram a ser questionados e motivaram a paralisação dos caminhoneiros que levou o governo a conceder subvenções ao preço do diesel.

Oddone adiantou à Folha que a ANP está implantando um novo sistema de coleta de preços dos postos para fiscalizar o repasse às bombas das subvenções concedidas pelo governo ao preço do diesel. Para o diretor-geral da ANP, uma solução estrutural para o tema envolve mudança no sistema tributário, que alavanca os repasses das oscilações internacionais.

*

Houve ingerência política na decisão de estudar a prazos mínimos para reajustes dos combustíveis?

Nenhuma. Não houve nem instrução, nem ordem, nem pedido, nem insinuação. O que houve foi uma decisão unânime da diretoria da agência de não nos omitirmos em relação a um assunto tão importante, que estava na ordem do dia da sociedade brasileira.

O que motivou a ANP a tomar essa decisão?

O artigo 8º da Lei do Petróleo diz que a ANP tem responsabilidades de proteger o consumidor em relação ao abastecimento e preço. Em um momento em que há uma discussão dessa magnitude ocorrendo, entendemos que é necessária a ação regulatória. Nós saímos de um modelo em que havia, segundo a Petrobras, controle dos preços, para um modelo de livre mercado. Num cenário de competição imperfeito, porque a Petrobras tem o monopólio de fato no refino.

Mas a definição de um prazo mínimo para reajustes não é interferência na política comercial da empresa?

O processo é de diálogo, transparente e aberto, envolvendo todos os agentes que devem ser envolvidos. Agora, a Petrobras conviveu durante um ano com um processo de precificação que tinha reajustes mensais. E ela mesma dizia que não trazia prejuízo.

A Petrobras alega que, com reajustes mensais, estava perdendo mercado para importações privadas.

A política da Petrobras visa os interesses da Petrobras, não necessariamente os interesses da sociedade brasileira. Temos uma companhia estatal, que tem o monopólio de refino de fato e que atua com um mandato de maximizar o valor do acionista. Uma companhia que tem como mandato maximizar os lucros para seus acionistas não pode ser um monopólio. Vamos discutir como conciliar o interesse da sociedade com o interesse dos agentes. Eu não sei a resposta, mas gostaria de sair dessa consulta pública com uma solução que fosse a menos intervencionista possível. Algo, por exemplo, como: não existe periodicidade para reajustes de combustíveis no Brasil. Nem diário, nem semanal, nem quinzenal.

A decisão de intervir não contradiz o discurso de que a liberdade preços é fundamental para a atração do investimento?

De forma alguma. A gente não quer interferir na liberdade para formação de preços. Estamos abrindo diálogo para a periodicidade do repasse dos combustíveis. No caso do GLP [o gás de cozinha], por exemplo, a Petrobras faz reajustes trimestrais para o botijão de 13 quilos e mensais para o industrial. A Petrobras praticou durante um ano, sob a mesma administração, a periodicidade mensal para gasolina e diesel e dizia que não estava perdendo com isso. O ideal, no nosso entendimento, é que não haja periodicidade, não haja divulgação de periodicidade.

Então, na sua opinião, o problema não é a periodicidade em si, mas a maneira como isso é divulgado?

Sim, a maneira de uma companhia de petróleo que hoje tem 98% da capacidade de refino, divulgar diariamente os seus reajustes de preço. Nenhuma companhia do mundo divulga suas políticas comerciais. A sociedade se manifestou contrária a esse modelo. Quando a Petrobras não divulgava os seus preços diariamente, a gente não estava vivendo esse tipo de dificuldade.

Mas a sociedade questiona também a prática de preços internacionais.

Todo mundo quer pagar um preço mais barato, mas precisamos ter responsabilidade de fazer uma política adequada. Eu quero lembrar que a ANP não faz política, ela regulamenta as políticas e, como agente regulador, identificou a necessidade de não se omitir nesse caso.

O sr conseguiu já convencer o quadro técnico disso?

Eu diria que sim. Há uma discussão antiga na ANP sobre até onde vai a responsabilidade na questão de preços e não há dúvida nenhuma de que em condições normais o mercado funciona. Mas é uma situação particular. E isso faz com que essa medida excepcional seja amplamente compreendida aqui na agência.

Sempre há questionamento quando há um choque de preços. Não há maneira de impedir choques?

É claro que o preço alto é o gerador da insatisfação. A solução passa por duas questões: competição ou um sistema tributário adequado. Existem no mundo algumas maneiras de precificar combustíveis. O modelo americano é de livre mercado, com muitas empresas competindo. No modelo europeu, os impostos são parcela significativa do preço, mas não um percentual como no Brasil. E, por isso, ajudam a atenuar as variações das commodities. No Chile, um fundo funciona como um colchão para atenuar as variações. É claro que na Europa o combustível subiu bastante agora, mas a tributação não alavanca os preços como aqui.

Como se garante que a subvenção dada ao preço do diesel será repassada integralmente ao consumidor?

Estamos visitando os postos, a ANP e os outros órgãos. O Procon está na linha de frente disso. Estamos também criando um sistema que vai receber os preços dos postos cada vez que houver mudança. Nesse início, será informado também o preço do dia 21 de maio para que possamos acompanhar o repasse dos descontos. Deve começar a operar no próximo dia 20.

A última pesquisa mostra que o preço médio caiu apenas R\$ 0,11 por litro em relação a antes da greve.

A gente tem que levar em conta uma série de fatores: o Brasil tem dimensões continentais, o abastecimento não é simples, companhias e postos têm estoques já adquiridos. Além disso, tem questões relacionadas ao biodiesel, que é 10% do produto final e tem o ICMS que é diferente por estado. Vai levar cerca de 15 dias para que esse desconto chegue na ponta.

Os tributos, principalmente o ICMS, tiveram influência no aumento. É possível mudar isso?

O ICMS trabalha para aumentar a ineficiência no Brasil. As alíquotas diferenciadas nos estados geram uma série de distorções, até estímulo à evasão fiscal. O mercado de combustíveis é só um exemplo.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Seção: Mercado

Autor: Julio Wiziack e Maeli Prado

Título: Programa para setor automotivo vai abater imposto de híbridos e elétricos

Temer pretende anunciar o Rota 2030, com incentivos fiscais para montadoras, na próxima semana

Brasília - O presidente Michel Temer pretende anunciar na próxima semana o Rota 2030, programa de incentivos para o setor automobilístico.

A expectativa do governo se deve ao consenso entre o Ministério da Fazenda e o da Indústria (Mdic) sobre os detalhes da nova política para o setor.

Temer tem pressa porque o programa é um dos entraves das negociações de livre comércio entre o Mercosul e a União Europeia.

Existe a preocupação de que o novo programa não reproduza aversão anterior, que foi condenada pela OMC (Organização Mundial do Comércio) por protecionismo.

As condições do Rota 2030 estão descritas em uma medida provisória, segundo técnicos que participaram das discussões.

A renúncia tributária anual será de R\$ 1,5 bilhão por 15 anos.

Esse valor engloba todos os incentivos para o setor: reduções de alíquotas de IPI (imposto sobre produtos industrializados) para veículos elétricos e híbridos e a

criação de um fundo que será abastecido com a receita do recolhimento do Imposto de Importação de autopeças.

As montadoras alegam que o programa não é uma política de subsídio, mas sim um plano de incentivo para investimento de tecnologia e novos produtos no país.

Para pôr fim às dúvidas de que haverá protecionismo, as regras serão as mesmas para quem produz localmente ou para importadores.

Quem aderir e fizer investimentos em inovação poderá gerar créditos de até 30% do valor dos veículos para abater no Imposto de Renda ou na CSLL (Contribuição Social sobre Lucro líquido).

O descumprimento vai gerar uma multa de 20% sobre as vendas —tanto para montadoras quanto para importadores.

O abatimento chegará a 40% caso realizem investimentos em áreas consideradas estratégicas pelo governo.

Entram na lista inovações na área de propulsão (como motores movidos a biocombustíveis), nanotecnologia, conectividade, big data e inteligência artificial (veículos autônomos).

Para o governo, isso atende à reclamação de montadoras de que não havia mais estímulo para a manutenção no país de centros de pesquisa com o fim do Inovar-Auto (versão anterior do programa).

Para estimular o aumento da frota de veículos menos poluentes, o governo reduziu as alíquotas de IPI de elétricos e híbridos.

Dependendo do peso e da eficiência do motor, haverá três faixas de IPI: 7%, 11% e 18% no caso dos veículos elétricos; 9%, 11% e 18% para os híbridos. Hoje eles são taxados em até 25%.

Os fabricantes de veículos convencionais que baterem a meta de eficiência (15%) ganharão descontos de um ponto percentual no IPI.

Se for a 17%, ganharão dois pontos percentuais a mais — limite máximo.

Para financiar projetos de mobilidade urbana, será criado um fundo com recursos provenientes da arrecadação do Imposto de Importação de autopeças.

Estima-se que, inicialmente, o fundo conte com R\$ 250 milhões —valor correspondente aos 2% de imposto que incide sobre as importações no ano.

A medida provisória prevê também o lançamento do Programa Nacional de Eletromobilidade, que definirá o marco regulatório em um mercado com presença mais forte de veículos elétricos e híbridos.

Um grupo de trabalho já criado estuda, por exemplo, se caberá à iniciativa privada ou ao governo construir postos de recarga de carros no país.

No ano passado, o Brasil registrou somente 3 mil veículos dessa categoria.

Dados do Ministério da Indústria indicam que a China produziu 1 milhão de motores elétricos e sinalizou que, em 2022, colocará 5 milhões por ano nas ruas — capacidade atual de toda a indústria brasileira. Ou seja, os chineses estão empurrando o mercado global para esse tipo de produto.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Editorial

Autor:

Título: Competição marcou o 4º leilão do pré-sal

As desconfianças sobre intervenção do governo na política de preços da Petrobrás não afetaram a atração das petroleiras internacionais pela exploração e produção na camada do pré-sal. A 4.ª rodada de licitação de áreas do pré-sal, realizada pela Agência Nacional do Petróleo, Gás e Biocombustíveis (ANP) no último dia 6, foi marcada por ágios elevados oferecidos por três das quatro áreas em leilão.

Como já se podia prever pelo número recorde de 16 empresas inscritas no certame, houve grande competição, que permitiu uma arrecadação de R\$ 3,15 bilhões pela União, valor a ser pago na assinatura dos contratos, possivelmente ainda este ano. As maiores disputas envolveram os campos de Três Marias (ágio de 500,36% em relação ao valor mínimo fixado pela ANP) e Uirapuru (ágio de 240,35%), na Bacia de Santos.

Em ambos os casos, a Petrobrás ficou com uma fatia mínima de 30%, assegurada pelo seu direito de preferência, sendo o restante de responsabilidade de companhias estrangeiras. A estatal foi líder em apenas um caso, ficando com participação de 45% no consórcio que arrematou a área de Dois Irmãos. Não houve lances para a área de Itaimbezinho. Como foi noticiado, a Petrobrás tinha interesse em ficar com uma participação maior nas áreas licitadas, mas, segundo presidente da ANP, Décio Oddone, isso não ocorreu por causa da acirrada competição, sendo as ofertas feitas pela estatal cobertas por consórcios de petroleiras internacionais.

De qualquer modo, a Petrobrás terá de desembolsar R\$ 1 bilhão na assinatura dos contratos, valor já previsto no orçamento da empresa, segundo seu novo presidente, Ivan Monteiro. Estima a ANP que o resultado do último leilão deve garantir à União, a governos estaduais e prefeituras uma arrecadação extra de R\$ 40 bilhões ao longo de 30 anos.

Animado, o governo já planeja realizar, em setembro, a 5.ª rodada de licitação de um bloco no pré-sal, o que está ainda está na dependência de entendimento com a Petrobrás quanto ao volume de óleo equivalente a ser cedido à estatal. Cabe esperar que as receitas extraordinárias que as entidades federadas devem auferir em razão desses leilões sejam utilizadas para colocar suas contas em ordem, em vez de serem desbaratadas em projetos mal concebidos e, em muitos casos, contaminados pela corrupção.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Colunas

Autor: Celso Ming

Título: Tabela inviável

Há mais de 40 ações na Justiça contra o tabelamento dos fretes, decisão do governo que integra o pacote que colocou um fim à greve dos caminhoneiros. Até agora, foram publicadas duas tabelas. A primeira foi revogada, a segunda está em vigor, mas, por ser considerada inviável, uma terceira já está em consulta pública. Esta é uma rosca sem fim. É impossível consenso, um acordo, um meio-termo ou a expressão que se queira usar para isso. É acordo impossível porque em qualquer frete as condições tendem a ser muito diferentes em relação a outro frete.

Algumas dessas diferenças são contempladas na tabela, como extensão do percurso, número de eixos do caminhão e alguma qualidade da carga, como carga a granel, carga líquida, cargas especiais e cargas perigosas. Mas outras não são. Uma coisa, por exemplo, é rodar 600 quilômetros nas excelentes rodovias paulistas, como a Bandeirantes, a Ayrton Senna, a Castelo Branco ou a Imigrantes. E outra, muito diferente, é rodar pelas tremendamente esburacadas e perigosas rodovias do interior do País.

O transporte em condições climáticas ideais pode ser bem mais barato do que o feito no meio do lamaçal ou em temporada sujeita a quedas de barreiras. Como contemplar essas diferenças num tabelamento uniforme que valha para o Brasil inteiro, faça chuva ou faça sol? Mas esta nem é a questão principal. Frete é preço e todo preço está sujeito à lei irrevogável da oferta e da procura. A situação geral desse segmento no Brasil já é de mais oferta do que de procura, é

de mais caminhão e menos carga, em consequência de políticas que não são para serem analisadas aqui.

E, no entanto, em todo o território nacional há situações e momentos em que esse desequilíbrio se acentua, ou pela concentração de caminhões ou pela falta deles. São fatores que naturalmente vão para o frete. Tentar uniformizar tudo é sandice. Pretender que uma tabela elimine as diferenças é outra. Exigir que uma tabela impossível de ser observada, como ficou dito, seja regulada pela letra de lei é, também, sujeitar tudo a uma fiscalização que coíba as infrações, também impossível de funcionar. O resultado será ou a prática de descontos que furem a tabela ou a proliferação de imposições de quem pode mais e chora menos.

O cumprimento apenas formal de algum tabelamento poderá descambar para corrupção, para pagamentos informais, “turismo de carga” e, daí, para lavagem de dinheiro – tudo o que já andou de mãos dadas com a corrupção que se quer eliminar. Para o governo, despachar a solução desses conflitos nas instâncias da Justiça pode ser considerado providencial alívio. Mas essa transferência de responsabilidades traz outras distorções. Começa por empurrar para o Judiciário práticas simples de negociação entre as partes.

É, outra vez, meter o Estado no meio de negócios particulares. E é mais um jeito de levar o Judiciário a produzir leis próprias, portanto, a assumir funções do Legislativo. Como cada juiz pensa uma coisa, haverá centenas de decisões também diferentes, sujeitas às contestações já conhecidas. Ou seja, a previsibilidade que os caminhoneiros pretendiam assegurar quando deflagraram a greve e impuseram como condição o tabelamento dos fretes, fica ainda mais precária do que estava antes.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Colunas

Autor: Aline Bronzati Cynthia Decloedt Fernanda Guimarães

Título: Abengoa Bioenergia vende usinas a fundo da Cargill

Coluna do Broadcast

A Abengoa Bioenergia, em recuperação judicial, fechou acordo para a venda de suas duas usinas para o fundo Carval, da Cargill, multinacional que opera na produção e processamento de alimentos. Pelas Usina São Luiz, em Pirassununga, e Usina São João, em São João da Boa Vista, o fundo estaria pagando US\$ 80 milhões. O negócio ainda depende da assinatura dos contratos. O fundo teria também assumido o compromisso de injetar R\$ 100 milhões nas duas operações. As usinas têm cerca de R\$ 1,5 bilhão em dívidas.

» Todos por um.

A Abengoa Bioenergia, braço sucroalcooleiro da Abengoa Brasil, entrou com pedido de recuperação judicial em setembro de 2017. No início deste mês, a Abengoa Brasil, também em recuperação, vendeu seus ativos operacionais de transmissão de energia no País para o fundo norte-americano TPG, por R\$ 482,5 milhões. As dificuldades das companhias seguiram-se às da matriz espanhola, que igualmente recorreu à justiça para reorganizar seu passivo. Procurada, a Cargill não respondeu até o fechamento da nota. Da Abengoa, não foi encontrado porta-voz para comentar.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Notas e Informações

Autor:

Título: Os estragos da greve

O estrago causado pela crise no transporte, iniciada em maio e ainda sem solução, fica mais claro a cada nova notícia positiva sobre a evolução da economia em abril, o mês anterior à paralisação dos caminhões. Ao pôr em xeque o governo e toda a atividade produtiva, os transportadores interromperam um movimento de recuperação iniciado depois de um primeiro trimestre decepcionante.

A expansão das vendas no varejo, divulgada ontem, confirma a tendência já indicada pelo desempenho da indústria, com produção 0,8% maior que a de março, 8,9% superior à de abril de 2017 e crescimento de 3,9% acumulado em 12 meses. No conjunto mais amplo do varejo, todos os grandes componentes tiveram resultado positivo na passagem de março para abril. Não se via esse desempenho desde 2012, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

As vendas no varejo restrito tiveram aumento mensal de 1% em abril e superaram por 0,6% as de um ano antes. No quadrimestre foram 3,4% mais volumosas que as de janeiro a abril de 2017. O crescimento em 12 meses bateu em 3,7%. Incluídos carros, motos e componentes e também material para construção se obtém o varejo ampliado. Nesse caso, o aumento mensal foi de 1,3%.

Houve ganho de 8,6% em relação a um ano antes, de 7,4% no confronto dos quadrimestres iniciais e de 7% em 12 meses. As comparações interanuais e os volumes acumulados em 12 meses confirmam a tendência de crescimento observada a partir do começo do ano passado – pelo menos até abril. Mesmo

com oscilações de um mês para outro, é clara a trajetória ascendente quando a base de comparação está a pelo menos um ano de distância.

Esse movimento é evidenciado também pelos números da indústria. A produção do primeiro quadrimestre foi 4,5% maior que a do período correspondente de 2017. O avanço foi de 3,9% no confronto dos 12 meses findos em abril com os 12 imediatamente anteriores. Os primeiros efeitos da crise no transporte rodoviário já apareceram em alguns dados da atividade industrial de maio.

A produção das montadoras de veículos, até abril em firme recuperação, caiu 20,2% de um mês para outro e 15,3% em relação a maio de 2017. A perda mensal apontada no relatório oficial da associação das montadoras foi de 53,8 mil unidades. Mas esse número só tem sentido quando a base de comparação é o resultado de abril.

Quando se considera a tendência de crescimento observada até o mês anterior, percebe-se um prejuízo muito maior, estimado entre 70 mil e 80 mil pelo presidente da organização. O setor automobilístico vinha liderando a recuperação industrial e contribuindo de forma importante para a reativação das vendas ao consumidor. Essa contribuição explica boa parte da diferença entre a expansão do varejo restrito e a do varejo ampliado.

Em abril, por exemplo, as vendas de autos, motos e componentes foram 36,5% maiores que a do mesmo mês do ano anterior. Os números do comércio relativos a maio devem mostrar danos severos causados pela interrupção do transporte rodoviário. Nesse mês, 25 mil veículos deixaram de ser licenciados, segundo o presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), Antonio Megale.

A crise no transporte provocou uma crise de abastecimento e a extensão dos danos aparecerá no próximo levantamento, comentou a gerente da Coordenação de Serviços e Comércio do IBGE, Isabella Nunes. Mas a perda, segundo ela, será um ponto atípico, fora da série, indicativo de um evento singular. Se essa avaliação estiver correta, a trajetória de recuperação será retomada em pouco tempo. Terá havido danos, mas transitórios.

É cedo, no entanto, para formular essa previsão com um mínimo razoável de segurança. A extensão real dos estragos é desconhecida e, além disso, ainda há dificuldades para a contratação de transportes. Ontem o governo continuava negociando a formulação de uma tabela de fretes, a terceira, porque outras duas haviam sido rejeitadas por alguma parte interessada. A crise continuava, portanto, e os estragos se multiplicavam.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo**Seção: Economia****Autor: Lu Aiko Otta Igor Gadelha****Título: Para Maia, tabela de frete é 'impossível'**

Presidente da Câmara disse que MP sobre o tema dificilmente será votada; Supremo deu prazo de 48 horas para o governo se manifestar

A crise do frete mínimo dos caminhoneiros, que vem atrasando a exportação de grãos e dificultando a obtenção de matéria-prima para a indústria, ganhou um novo elemento. O presidente da Câmara dos Deputados, Rodrigo Maia (DEM-RJ), indicou ontem que a medida provisória (MP) que regula o tema, em análise no Congresso, dificilmente será votada. “É impossível fechar uma tabela de preço mínimo para o frete”, afirmou em entrevista após evento da Associação Brasileira das Emissoras de Rádio e Televisão (Abert).

“Esse debate vai continuar até que se perceba que não era a melhor solução.” Assim, uma conquista que os caminhoneiros consideram histórica passa a sofrer dupla ameaça: a perda de vigor da MP, se não for votada no prazo, e a decretação de sua inconstitucionalidade, como pretendem ações impetradas no Supremo Tribunal Federal (STF). Ontem, o ministro Luiz Fux deu prazo de 48 horas para o governo se manifestar sobre a MP.

A decisão foi tomada no âmbito de uma ação movida pela Associação do Transporte Rodoviário de Cargas do Brasil (ATR Brasil) contra a medida. “Se o Supremo derruba ou Congresso não vota, a rua vai dizer”, disse o presidente do Sindicato dos Transportadores Autônomos de Carga (Sinditac) de Ijuí (RS), Carlos Alberto Litti Dahmer. Ele reconhece que não teria, sozinho, condições de convocar uma greve em todo o País.

A categoria é bastante fragmentada, o que dificulta as negociações. Mas, disse, isso poderia acontecer “naturalmente”, como no mês passado. Uma nova paralisação jamais saiu do horizonte. Wallace Landim, outra liderança dos autônomos, afirmou que se as negociações não chegarem a um bom termo os bloqueios voltarão. O preço mínimo está na pauta desde 1999. Agora, os caminhoneiros não abrem mão da tabela e os embarcadores não a aceitam. Nos bastidores, há quem considere esse um impasse insuperável.

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) tem atuado como mediadora das discussões. Segundo Litti, na terça-feira a categoria entregou uma proposta aos técnicos, que ficaram de conversar com os donos de carga. A Associação Brasileira dos Caminhoneiros (Abcam) pretende apresentar hoje

proposta própria. “Estamos pedindo reunião com a ANTT para sabermos que tabela é essa”, disse o presidente executivo da Associação Nacional dos Usuários de Transporte de Carga (Anut), Luis Henrique Teixeira Baldez.

O executivo avaliou que o agronegócio vai precisar aceitar uma tabela, nem que seja como solução emergencial. “Enquanto o Judiciário não dá sua posição sobre a MP, temos de tentar mitigar efeitos da tabela no mercado.”

COLABORARAM RAFAEL MORAES MOURA E AMANDA PUPO

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: André Borges

Título: Sem caminhões, soja lota silos em Goiás

No município de Cristalina, produção aguarda transporte para portos do Sudeste enquanto preço do frete permanece indefinido

Dentro de um galpão de armazenamento de grãos em Cristalina (GO), a 120 quilômetros de Brasília, cerca de 370 mil sacas de soja aguardam, sem previsão, a chegada dos 700 caminhões que levarão a produção até os portos do Sudeste. A espera se repete nas dezenas de silos que se espalham pelo município, onde a sensação é de que a greve dos caminhoneiros não acabou. As carretas estão à disposição, mas não há quem se disponha a contratar o serviço, nem data para que isso ocorra.

O acordo que o governo firmou com os caminhoneiros para acabar com paralisação de 11 dias que provocou uma crise de abastecimento no País pode ter minimizado parte da crise, mas alimentou outra. Entre os produtores rurais, o clima é de indignação. Ninguém quer pagar pelo tabelamento do preço mínimo do frete. As tradings de grãos, que compram a produção das fazendas e transportam a produção até os portos, já compraram tudo o que está nos estoques, mas com base nos valores antigos do frete.

Agora, com a indefinição dos preços, essas empresas se negam a retirar a produção para não terem prejuízos. Sob pressão, o governo já editou duas versões da tabela. A primeira atendeu aos caminhoneiros, mas revoltou o agronegócio, que fala em aumentos de até 150% nos preços. A segunda procurou aliviar o custo dos produtores, mas contrariou os caminhoneiros. O governo a revogou. Uma terceira versão está em discussão desde o fim da semana passada.

“Elas preferem pagar o produtor para estender o tempo de estoque da produção nos galpões do que bancar o que os caminhoneiros estão pedindo”, diz o produtor rural Alécio Maróstica. “O resultado é que todo o setor está parado, com galpões abarrotados e sem previsão de retirada dessa produção. Viramos reféns de uma situação absurda.” Nas fazendas e centros de produção, cada dia é uma agonia. O que agora tira o sono dos produtores é o início da safrinha de milho, que começa daqui a uma semana, no dia 20 de junho.

“Estamos sem saber o que fazer. Daqui a uma semana começa a chegar a safrinha do milho. Se essa produção de hoje não sair, não teremos onde por mais nada. Vai travar tudo de uma vez”, afirma Emilton Kennedy. Nos dias de paralisações dos caminhoneiros, o produtor rural Luiz Carlos Figueiredo entrou em desespero, depois de perder 30 mil litros de leite por dia. Hoje, vive o drama de não ter onde colocar a safrinha do milho. “Tivemos que jogar todo o leite na terra. Irrigamos a plantação com o leite perdido.

Perdemos ainda 20 caminhões com milhares de caixas de ovos. Foi R\$ 1 milhão de prejuízo”, diz ele. “Agora, estou com 70% da produção de soja trancada no armazém, porque ninguém consegue fechar o preço do frete.” Perecíveis. O drama logístico não afeta só a colheita de soja e milho. Em Cristalina, boa parte da produção de 2,5 milhões de toneladas por ano está atrelada ao plantio de batata, cenoura, alho, cebola e tomate, uma cesta de 50 tipos de produtos.

Nessa lista de perecíveis, a maioria não pode ficar sequer uma semana em estoque. Depois de sair da terra, é um dia para ser beneficiada e ir direto para o caminhão e seu destino final. “Além de sentir esse preço do frete, que não se define, meu produto está desvalorizado agora, porque ficamos 20 dias sem entregar e agora há muita oferta no mercado”, diz João Gruber, que produz batatas em uma área de 680 hectares de Cristalina. “Depois de o nosso preço explodir nos dias da greve, agora caiu absurdamente. É uma situação insustentável, porque meu produto não pode esperar. Ele tem que sair, mesmo se for com

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Daniela Amorim

Título: Sem efeito da greve, comércio avança 1,0%

Antes de ser atingido pelos bloqueios nas estradas na greve dos caminhoneiros, o comércio varejista manteve, em abril, a recuperação das vendas. O volume cresceu 1,0% ante março, segundo a Pesquisa Mensal de Comércio divulgada ontem pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

A expectativa, porém, é que a retomada tenha sido interrompida pela paralisação ocorrida em maio. O efeito da greve terá impacto especialmente nas atividades de supermercados e combustíveis. “É claro que qualquer evento que tenha impacto nas vendas vai rebater no comércio, o que vai ser medido em maio”, diz Isabella Nunes, do IBGE.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Seção: Economia

Autor: Márcia De Chiara

Título: Greve derruba venda de TVs para a Copa

Varejo aposta na atuação da seleção para tentar reverter queda; vendas caíram 24% na semana da paralisação

Às vésperas da estreia do Brasil na Copa do Mundo, o comércio aposta todas as fichas no bom desempenho da seleção nos jogos da primeira fase do torneio para tentar reverter totalmente a queda que houve nas vendas de TVs por causa da greve dos caminhoneiros.

Com a paralisação e a mudança no humor do consumidor, pressionado pelo desemprego elevado e pelo endividamento, o varejo deixou de vender cerca R\$ 245 milhões em TVs entre o Dia das Mães e a primeira semana da greve, iniciada no dia 21 de maio, aponta um estudo da consultoria GFK, que monitora as vendas online e nas lojas físicas.

Os cálculos foram feitos comparando as vendas realizadas nesse período deste ano com as de 2014, quando houve Copa. “Analisamos a tendência de venda de TVs em anos de Copa e notamos crescimento nos períodos mais próximos do início do evento”, diz a diretora da consultoria, Gisela Pougy. O pico de vendas de TVs para Copa geralmente ocorre na segunda quinzena de maio. Neste ano, a terceira semana de maio coincidiu com a primeira semana de greve e as vendas de TVs recuaram 24% em comparação com a semana anterior, mostra o estudo.

Na última semana de maio, que foi a segunda de greve, houve um avanço de 18% no faturamento com TVs ante o período imediatamente anterior. Apesar da reação, as perdas não foram totalmente cobertas. “Tem muito estoque de TVs e o maior volume está no varejo”, afirma José Jorge do Nascimento Jr., presidente da Eletros, associação que reúne a indústria. Só no primeiro trimestre, as vendas de TVs da indústria para o comércio cresceram 46,5% em unidades em comparação com igual período de 2017.

Foram entregues 3,7 milhões de aparelhos. Para o ano, a perspectiva inicial era produzir 12,5 milhões de TVs, um pouco acima do ano passado (11,3 milhões), mas muito abaixo de 2014, quando houve Copa e foram fabricados 14,9 milhões de TVs. “Projetamos 12,5 milhões de TVs para este ano, mas o viés é de baixa”, admite o presidente da Eletros. Paulo Naliato, diretor da Via Varejo, dona das redes Ponto Frio e Casas Bahia, diz, por meio de nota, que “as vendas estão dentro da expectativa da companhia”.

A rede Extra informa, também por meio de nota, que definiu uma meta elevada para o período e, até o momento, as vendas de TVs estão acima das expectativas. No entanto, segundo fontes do mercado varejista, até o momento as vendas de TVs por conta da Copa estão bem abaixo das expectativas. “O volume de vendas é hoje entre 30% e 40% da meta”, diz o executivo de uma grande rede que prefere o anonimato.

O fraco desempenho até o momento ocorre por causa da greve dos caminhoneiros que tirou o impulso do consumidor para as compras, que já não era tão forte devido ao endividamento e ao desemprego elevados. Apesar de torcer para que o mercado “vire” com o bom desempenho da seleção nessa primeira fase do campeonato, o executivo não acredita que essa recuperação nas vendas seja factível.

Esse prognóstico é contrário ao da diretora da GFK. “A venda deve se recuperar com o fim da greve e a demanda natural da Copa”, diz Gisela.

Liquidação.

Se as vendas não se recuperarem totalmente nos próximos dias, aumentam as chances de o varejo começar a liquidar TVs nas próximas semanas. Com isso, o preço das TVs que já caiu 12,07% neste ano até maio, segundo o IBGE, pode recuar ainda mais.

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Política

Autor:

Título: Fux dá 48 horas para explicar frete

O ministro Luiz Fux, do Supremo Tribunal Federal (STF), deu 48 horas para o presidente Michel Temer, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), a Secretaria de Promoção da Produtividade e Advocacia da Concorrência, vinculada ao Ministério da Fazenda, e a Superintendência-Geral do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) se manifestarem sobre a medida

provisória que estabeleceu o preço mínimo dos fretes (leia mais na página 8).

A decisão de Fux foi tomada no âmbito de uma ação direta de inconstitucionalidade movida pela Associação do Transporte Rodoviário de Cargas do Brasil (ATR Brasil) contra a medida provisória. A associação alega que a tabela “decreta o fim da livre iniciativa e da concorrência para ‘acalmar’ uma categoria furiosa, irá, ao fim e ao cabo, liquidar as empresas de transporte rodoviário de ‘commodities’”.

“Considerando a premente necessidade de solucionar a controvérsia ora apontada, em razão da comoção social apresentada em episódios de fechamento forçado de rodovias, resultando em desabastecimento de bens básicos por todo o país, faz-se mister reduzir os prazos de manifestação sobre o pleito cautelar previstos no artigo 10 da Lei nº 9.868/99”, escreveu Fux, em decisão assinada nesta quinta-feira.

“Assim, preserva-se o contraditório possível no caso concreto, sem penalizar a sociedade com o atraso na prestação jurisdicional”, determinou o ministro. Fux também é relator de outra ação que questiona o tabelamento de preços mínimos de frete, apresentada pela Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA) na última terça-feira.

Opção de folga durante os jogos

O Sindicato dos Servidores Públicos Federais do Distrito Federal (Sindsep-DF) informou que os ministérios da Justiça e da Agricultura divulgaram comunicados permitindo que seja permitido escolher trabalhar ou não durante as partidas da Seleção Brasileira na Copa. O horário especial de expediente causou polêmica desde a semana passada, quando o Ministério do Planejamento emitiu a Portaria nº 143/2018, com dispensas pela manhã ou à tarde, desde que sejam “compensadas” as horas fora do local de trabalho. O simples detalhe de exigir a reposição causou indignação na Esplanada. A maioria não quer fazer a compensação futura. “Muitos servidores ficaram descontentes. Não pretendiam ser dispensados, sobretudo para cumprir horas-extras não planejadas. Por isso, consideramos acertada a decisão dos ministérios da Justiça e da Agricultura, que dão aos servidores a opção de escolher se querem ou não assistir aos jogos”, diz Oton Pereira Neves, secretário-geral do Sindsep-DF.

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Economia

Autor: Bruno Santa Rita

Título: Gasolina tem nova queda

O preço da gasolina começa a dar uma folga para o brasileiro. A Petrobras anunciou mais uma baixa de R\$ 0,03 no valor cobrado nas refinarias, com vigência a partir de hoje, e, nos postos, é possível encontrar preços equiparados aos de antes da greve dos caminhoneiros. O Correio percorreu 33 postos e encontrou gasolina a R\$ 4,29 em estabelecimentos na EPTG. O preço mais alto do levantamento foi de R\$ 4,79.

Segundo o economista-chefe da Confederação Nacional do Comércio (CNC) Fábio Bentes, a queda do preço nas refinarias proporcionou a diminuição do valor nas bombas. Outro fator que também ajudou, segundo ele, foi a concorrência no setor. “Não tem muita margem para preços altos. A concorrência é muito grande”, disse.

Bentes admitiu, porém, que o dólar, um importante formador do preço dos combustíveis, valorizou-se e assumiu um novo patamar em 2018. No entanto, ele entende que as próximas variações, que devem ocorrer por causa das eleições, não devem produzir impacto muito forte.

Para a sócia do escritório L.O. Baptista Advogados Patrícia Agra, o consumidor deve continuar reclamando para permitir a continuidade da queda de preços. “É hora de passar reto nos postos mais caros e estimular a concorrência”, afirmou.

Quem segue a dica é o motorista Daniel Carvalho, de 37 anos. “Sempre procuro abastecer nos postos que cobram o menor preço”, comenta. Ele explica que, em comparação com anos anteriores, os valores são muito altos e precisam baixar mais. “Sou motorista autônomo e perdi 30% do faturamento por conta da gasolina”, afirmou.

VEÍCULO: Correio Braziliense

Seção: Negócios

Autor:

Título: Com 40 ações na Justiça, frete segue sem solução

São Paulo — Após 26 dias do início da greve que parou parte do país, o governo permanece encurralado, sem conseguir se livrar da pressão do setor produtivo e dos caminhoneiros. Até agora, segundo contas do Ministério da Fazenda, as perdas acumuladas na economia, incluindo a queda da produção da indústria e a arrecadação de tributos, é estimada em R\$ 15,9 bilhões.

Esse valor pode estar subestimado, já que se fala de possíveis efeitos por pelo

menos mais dois a três meses. Institutos de pesquisa, consultorias e bancos estão revendo para baixo a previsão do Produto Interno Bruto (PIB) deste ano por causa da greve.

Para tirar os manifestantes das estradas, o governo optou por atender as reivindicações com a redução do preço do diesel e a fixação dos valores mínimos de frete, o que contrariou produtores rurais, empresas e entidades de classe, que ficaram de fora das discussões. Mesmo uma parcela dos caminhoneiros não apoiou o acordo com o governo sob a justificativa de que não se sentia representada.

“Em parte, o que aconteceu nesse episódio é resultado do esfacelamento das representações de classe. O governo decidiu ter uma interlocução única e achou que assim amarraria um acordo com todos. Claramente ele errou na seleção dos atores com quem negociou”, diz Orlando Fontes Lima Júnior, professor do Departamento de Geotecnia e Transportes da Faculdade de Engenharia Civil, Arquitetura e Urbanismo (FEC) da Unicamp.

Para especialistas, houve um grave erro de avaliação. “O governo abdicou de fazer uma política de regulação que tivesse alguma coerência e responsabilidade e apenas buscou uma sobrevida até 31 de dezembro. O que ele fez foi organizar e legalizar esse cartel de frete. Agora, nem o Cade (Conselho Administrativo de Defesa Econômica) tem poder para coibir essa situação”, analisa Paulo Furquim, professor de regulamentação do Insper.

Para ele, em um sistema de livre iniciativa, o valor do frete deve oscilar de acordo com a demanda. Esse tem sido o argumento da maioria – excluindo os representantes dos caminhoneiros e o próprio governo.

Um dos efeitos dessa medida é o número crescente de ações na Justiça em busca de liminares que desobriguem o cumprimento da MP 832 e da Resolução 5.820, da Agência Nacional de Transportes Terrestres, que tratam do frete dos caminhões. Segundo a Advocacia-Geral da União, estão sendo monitoradas 40 ações referentes à MP e à resolução da ANTT. “Do total, 12 ações são coletivas, propostas por associações representantes de empresas, e 18 ações estão suspensas por decisão do Tribunal Regional Federal da 5ª Região (TRF5), que acolheu recurso da AGU em defesa das normas. Duas ações aguardam posicionamento do Supremo Tribunal Federal”, informou por meio de nota.

Impacto

Em um dos recursos apresentado no STF, a Associação do Transporte Rodoviário de Cargas do Brasil (ATR Brasil) alega que o tabelamento de preços vai contra a economia de mercado. O ministro Luiz Fux, relator da ação, preferiu aguardar a

negociação entre governo e empresas do setor de transporte de cargas antes de analisar o pedido de suspensão da MP.

Com a indefinição sobre quais serão os valores finais das tabelas de frete, ainda em negociação quase diária entre caminhoneiros, associações e governo, quem pode tem adiado a contratação do transporte de carga para fugir do aumento do custo. Mas seja qual for o desfecho, haverá impacto na economia. “Em pouco tempo veremos o reflexo dessas medidas nos preços. Esse aumento de custo vai chegar no final da cadeia, ou seja, aos consumidores”, avisa Priscila Miguel, coordenadora do Centro de Estudos em Logística e Supply Chain da Fundação Getulio Vargas (FGV Celog).

Também como resultado da paralisação em várias rodovias brasileiras, o governo decidiu abrir mão de uma parte da arrecadação de impostos ao isentar o diesel da Cide e reduzir o percentual de PIS/Cofins. O subsídio ao combustível virá dos recursos do Tesouro Nacional.

Mas para pagar essa conta, foi preciso cortar o dinheiro previsto para uma série de programas que beneficiariam toda a população, como o de prevenção e repressão ao tráfico de drogas, policiamento em rodovias federais, fortalecimento do SUS (o Sistema Único de Saúde) e concessão de bolsas de instituições de ensino superior.

Consumo em queda

Na avaliação de Paulo Pacheco, professor de economia do Ibmec-MG, os caminhoneiros saíram da greve com a sensação de que foram os beneficiados pelas concessões do governo. Mas não vai demorar muito para que a demanda pelo serviço de frete comece a cair à medida que os custos aumentarem e a população, que vem sofrendo com a queda no poder de compra, deixar de consumir. “O caminhoneiro não percebeu que ele vai perder o emprego mais adiante”, alerta.

Ainda segundo Pacheco, o governo não tem mais como voltar atrás em suas decisões para contentar os caminhoneiros: “Foi um erro enorme e só aconteceu porque se trata de um governo enfraquecido, em ano de eleição, e sem capacidade de se articular para nada”.

Em um evento na manhã de ontem, promovido pela Associação Brasileira das Entidades dos Mercados Financeiro e de Capitais (Anbima), em São Paulo, Eduardo Guardia, do Ministério da Fazenda, afirmou que a estratégia do Palácio do Planalto para conter a greve foi “responsável”. Segundo o ministro, a mobilização dos caminhoneiros não afetou o controle das contas do governo.

No mesmo dia, Rodrigo Maia (DEM-RJ), presidente da Câmara dos Deputados, afirmou ao deixar um evento da Associação Brasileira das Emissoras de Rádio e Televisão (Abert) que a decisão do governo de adotar um tabelamento de preços de frete é equivocada. “É impossível você fechar uma tabela de preço mínimo para o frete. Esse debate vai continuar até que se perceba que não era a melhor solução”, afirmou o parlamentar.

Uso de rodovias e política de preço precisam ser revistos

Os especialistas são unânimes sobre os problemas que o Brasil tem ao depender tanto do transporte rodoviário – responsável por cerca de 60% de toda a circulação de mercadorias do país – e alertam que episódios como o da greve dos caminhoneiros podem se repetir. Para Priscila Miguel, da FGV Celog, no país as decisões envolvendo o transporte são muito fragmentadas, “em vez de olharem a situação de uma forma mais holística. Se não houver planejamento, casos como esse que vimos agora vão continuar a acontecer”, diz.

Controle

Professor da Unicamp, Orlando Fontes Lima Júnior defende que haja uma revisão na política de preços da Petrobras. “Estamos em um momento em que o Brasil deu uma guinada entre os extremos. A Petrobras libera os aumentos de preço depois de anos de controle ao mesmo tempo em que o governo quer controlar o valor dos fretes. Faltou um filtro para minimizar os impactos da oscilação de preço na bomba. Estamos pagando um preço alto por isso e agora fica complicado pensar em mudar essa política, porque acaba por desestimular totalmente os investimentos”, detalha.

“Não é de hoje que o governo deveria ter feito uma política que não transferisse a volatilidade do petróleo para o preço. Agora vai ser difícil contornar a situação”, lembra Paulo Furquim, do Insper.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por Luísa Martins e Cristiano Zaia | De Brasília

Título: Fux pede que Temer se manifeste em 48 horas sobre tabelamento de frete

O ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Luiz Fux pediu que o presidente Michel Temer se manifeste em até 48 horas sobre a medida provisória (MP) que estabelece preços mínimos para o frete rodoviário de cargas.

O despacho foi assinado no âmbito da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) movida pela Associação do Transporte Rodoviário de Cargas do Brasil (ATR Brasil) para suspender a eficácia da MP.

Também deverão se manifestar, no mesmo prazo, a Secretaria de Promoção da Produtividade e Advocacia da Concorrência (ligada ao Ministério da Fazenda) e o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), por meio da superintendência-geral.

Fux - relator de outra ação contra a tabela, protocolada pela Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA) - afirma que o caso da greve dos caminhoneiros gerou "comoção social" e resultou no "desabastecimento de bens básicos por todo o país", sendo necessário solucionar a questão com urgência.

"Faz-se mister reduzir os prazos de manifestação sobre o pleito cautelar. Assim, preserva-se o contraditório possível no caso concreto, sem penalizar a sociedade com o atraso na prestação jurisdicional", escreveu.

Para a ATR Brasil, a medida provisória que estipulou a tabela dos preços "decreta o fim da livre iniciativa e da concorrência para 'acalmar' uma categoria furiosa", possibilitando "liquidar as empresas de transporte rodoviário de commodities".

Em mais um dia de negociações, ainda não houve desfecho para a novela em que se transformou a promessa do governo de divulgar uma terceira versão da tabela de frete mínimo para as cargas rodoviárias. Lideranças de caminhoneiros chegaram a apresentar à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) uma proposta de preço mínimo que leva em conta o frete de retorno (quando o caminhão retorna de uma viagem após ter levado carga), que representaria uma redução de 3%, em média, nos preços dos fretes em relação à primeira tabela, de 30 de maio.

Como já mostrou ontem o **Valor** essa proposta de frete mínimo, formalizada ontem, representa um aumento de 50% frente aos valores de frete praticados pelo mercado para o caso específico do transporte de grãos, se for cobrado o frete de retorno. Porém, ela não atende às multinacionais do agronegócio.

O presidente da Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (Abiove), André Nassar, explica que não está negociando com os caminhoneiros e que a entidade aguarda definição rápida da Justiça ou da ANTT a seus questionamentos contra a tabela. Ontem, a Aprosoja Brasil, que representa os produtores de soja, também protocolou ação nesse sentido.

O maior imbróglio está na falta de consenso em torno de uma nova tabela para o setor de grãos. A deputada Tereza Cristina (DEM-MS), presidente da Frente Parlamentar da Agropecuária, afirma que os valores das tabelas de outros tipos de carga, como frigorificada e inflamável já foram pacificados, mas reconhece dificuldade de negociação.

Até técnicos da ANTT já admitem que a grande quantidade de entidades de caminhoneiros dificultou as conversas sobre a nova tabela. Na esteira das divergências, novas entidades, que não estavam na linha de frente das negociações na greve, vêm ganhando protagonismo, como o Sindicato dos Transportadores Autônomos de Cargas de Ijuí (Sinditac-RS) e o Sindicato dos Caminhoneiros de Ourinhos-SP (Sindicam). Em vídeo pelo Facebook, o presidente do Sindicam convoca os caminhoneiros a "exigir o preço mínimo".

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor: Por Bruno Villas Bôas e Hugo Passarelli | Do Rio e de São Paulo

Título: Varejo cresce em abril, mas greve deve derrubar volume de vendas em maio

A alta de 1% do volume de vendas do varejo restrito (não inclui veículos e material de construção) de março para abril, feitos os ajustes sazonais, apontou para uma reação mais consistente da atividade no início do segundo trimestre deste ano, dizem analistas, mas essa poderá ter sido a última boa notícia do setor nos próximos meses.

De imediato, o desabastecimento provocado pela greve dos caminhoneiros vai derrubar o varejo em maio. A intensidade dessa baixa, porém, está pouco clara, com projeções de queda de 0,5% a 4%. Para os meses seguintes, os analistas preveem influências negativas no setor, como incertezas eleitorais, desvalorização do câmbio e impactos na confiança de famílias.

A Pesquisa Mensal do Comércio (PMC) mostrou crescimento das vendas de abril bem acima da previsão média de analistas consultados pelo **Valor**, de 0,4% frente a março. O desempenho favorável foi disseminado, com sete das oito atividades acompanhadas em terreno positivo, algo inédito em seis anos.

A maior influência positiva veio do ramo de hiper e supermercados, com alta de 1% frente a março. O setor responde à renda e aos preços. Apesar disso, tanto os ramos mais sensíveis às condições de crédito (1,5%) quanto os mais afinados com o desempenho do mercado de trabalho (1,3%) contribuíram no mês, segundo a LCA Consultores.

Outra boa notícia foi a revisão das vendas do varejo restrito de março, para uma alta de 1,1% ante fevereiro - o dado foi revisado de um avanço de 0,3% divulgado anteriormente. Essa melhora refletiu o ajuste sazonal da pesquisa e novos dados primários nos ramos de supermercados e equipamentos de escritório.

"Antes tínhamos um mês de alta do varejo seguido por um mês de queda ou de pouco crescimento. Era um dado errático. Agora, foi o primeiro par de meses que o varejo se manteve em ritmo de recuperação", disse Isabella Nunes, gerente da pesquisa do IBGE. "Há uma melhora do ritmo de retomada, embora ainda não recuperem as perdas de 2015 e 2016."

De janeiro a abril, o volume de vendas do varejo restrito passou a acumular agora um avanço de 3,4% sobre o primeiro quadrimestre do ano passado. No acumulado em 12 meses encerrados em abril, o setor cresce num ritmo um pouco mais rápido: 3,7%. No conceito ampliado, que inclui as atividades de veículos e materiais de construção, as vendas foram 1,3% maiores na passagem de abril para março.

O bom resultado do mês é, no entanto, um olhar pelo retrovisor. A greve dos caminhoneiros interrompeu momentaneamente a recuperação do varejo em maio, segundo analistas. A MCM Consultores prevê recuo de 4% do varejo pelo conceito restrito frente a abril. O Itaú, por sua vez, projeta queda mensal de 2% nas vendas do varejo restrito e de 3,5% no ampliado.

Para Fabio Bentes, economista da Confederação Nacional do Comércio (CNC), os impactos negativos da paralisação dos caminhoneiros ficarão circunscritos aos meses de maio e junho, sem comprometer a tendência de crescimento do setor neste ano. Por isso mesmo, diante dos dados positivos de abril, ele elevou de 4,7% para 5% sua projeção para vendas do varejo ampliado.

Na consultoria Tendências, a paralisação dos caminhoneiros, a atividade econômica mais fraca e as incertezas eleitorais desembocaram na revisão da expectativa do varejo neste ano. Pelo conceito restrito, a consultoria cortou recentemente sua projeção de alta do varejo de 3,2% para avanço de 2,5%, disse Isabela Tavares, analista de varejo da Tendências.

"Nós esperamos uma perda de velocidade do varejo nos próximos meses, principalmente em maio e com possíveis efeitos em junho, por conta da paralisação dos caminhoneiros. As incertezas políticas também limitam a recuperação da atividade. Apesar desses impactos, ainda esperamos crescimento do varejo no segundo semestre", disse ela.

Pelas contas de Paulo Neves, economista da LCA Consultores, o setor deverá recuar na faixa de 0,5% a 1% em maio. Nos meses seguintes, porém, o setor não deverá voltar a exibir as robustas taxas de março e abril. Isso porque, segundo ele, os próximos meses serão afetados não só pela greve dos caminhoneiros, mas também pelo quadro geral de incertezas eleitorais e pela desvalorização do câmbio.

"Não tínhamos ainda sentido na ponta o efeito do câmbio. Apesar de o dólar ter subido de R\$ 3,30 para R\$ 3,50 no mês, existe defasagem até afetar o consumo das famílias", disse Neves. "O quadro é de esfriamento geral para o ano, como caminha a maioria das projeções. Vamos ter pela frente um período de bastante incerteza".

A LCA não revisou ainda sua projeção para o varejo no ano, de alta de 3% desde antes da greve dos caminhoneiros, mas o viés é de baixa. "Difícilmente vamos ver taxas de crescimento do varejo de 1%, como em março e abril. O setor foi ajudado pelo crédito para aquisição de bens duráveis, mas isso vai passar por uma acomodação", disse Neves.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Brasil

Autor:

Título: Curtas

Privatização da Eletrobrás

O BNDES deve divulgar na próxima sexta-feira o edital para dar andamento ao processo de desestatização das seis distribuidoras da Eletrobrás, afirmou o presidente do banco Dyogo Oliveira. Uma resolução do Programa de Parceria de Investimentos (PPI) deve ser assinada amanhã, segundo ele. O programa inclui a desestatização das distribuidoras Companhia Energética de Alagoas (Ceal), Boa Vista Energia (RR), Amazonas Distribuidora de Energia, Centrais Elétricas de Rondônia S.A. (Ceron), Companhia de Eletricidade do Acre (Eletroacre) e Companhia Energética do Piauí.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Internacional

Autor:

Título: Curtas

França inicia privatização

A França anunciou as primeiras grandes privatizações no governo do presidente Emmanuel Macron, com o objetivo de financiar um fundo para a inovação e reduzir a dívida pública. O governo reduzirá sua participação na gestora de aeroportos Aéroports de Paris (ADP), no monopólio da La Française des Jeux (loteria da França), e no grupo energético Engie. Segundo o ministro de Economia, Bruno Le Maire, o Estado francês tem capital de € 15 bilhões nas empresas.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Opinião

Autor: Por Tatiana Falcão

Título: Por uma política pública para o preço dos combustíveis

Momentos de crise são importantes, porque servem como um marco natural para a revisão de políticas públicas. A crise, vista de forma isolada, é mero indicativo de que o momento certo para revisão e reanálise da política pública foi ultrapassado e não corresponde mais aos anseios da sociedade.

No Brasil a crise do momento diz respeito à composição do preço do diesel. O fato de se tratar de uma crise no sistema de tributação e precificação do diesel é mero detalhe porque a técnica adotada para oneração do diesel não é diferente da aplicada na tributação dos demais combustíveis. Segundo dados da Petrobras, o preço do diesel ao consumidor é composto dos seguintes valores: 1- 56% de realização da Petrobras, 2- 13% de tributos federais (Cide, PIS/Pasep e Cofins), 3- 15% de imposto estadual (ICMS), 4- 7% de custo do Etanol Anidro e 5- 9% distribuição e revenda. Compare-se à composição do preço da gasolina: 1- 34% de realização da Petrobras, 2- 16% de tributos federais (Cide, PIS/Pasep e Cofins), 3- 29% de imposto estadual (ICMS), 4- 12% de custo do Etanol Anidro e 5- 9% distribuição e revenda.

O problema está na ausência de verdadeira política pública para precificação dos combustíveis. Os dados acima apontam para verdadeiro incentivo ao consumo do diesel (carga fiscal total de 28%), sobre a gasolina (carga fiscal total de 45%). Ocorre que do ponto de vista ambiental, diesel é o combustível com maior potencial para emissão de dióxido de carbono, seguido da gasolina, e por fim, do gás natural.

A carga tributária deveria atuar de modo a refletir o impacto ambiental de cada um dos combustíveis, incentivando a aquisição do combustível menos poluente. Ao invés de expandir o rol de tributos incidentes sobre os combustíveis e efetuar variações nas alíquotas, o legislador deveria simplificar a incidência de tributos e colocar a "política pública sobre combustíveis" à frente da prática de

mercado, através da imposição de um preço base para cada tipo de combustível.

Importa relatar a experiência da Bélgica. Em decorrência da assinatura do Tratado de Kyoto (tratado ambiental que definiu metas para redução de emissões de carbono para certos países definidos no Anexo I), o governo belga decidiu modificar a política de tributação de combustíveis, revogando o sistema de tributação fixa e substituindo-o por um sistema de tributação variável denominado "sistema cliquet."

O sistema funcionou a partir da definição (a priori) de um preço base para cada combustível (embutidos todos os impostos, encargos, custo de distribuição, preço do produto in natura, etc.), de acordo com o potencial poluente de cada um. Desta forma, o diesel passou a ter um preço maior ao consumidor do que a gasolina e o gás natural. O sistema belga visava atuar de modo a compensar uma alta ou baixa nos preços do petróleo, através do aumento ou diminuição de impostos incidentes sobre os combustíveis. Desta forma, uma diminuição do preço praticado para comercialização do petróleo internacionalmente não importaria na diminuição dos preços para o consumidor, mas sim na elevação dos tributos (excise taxes) incidentes sobre o petróleo. A legislação belga previa a incidência de apenas 3 tributos: dois impostos de aplicação única (preço fixo por litro de combustível, sujeito a modificação da alíquota a critério do legislador), e um imposto sobre o consumo (VAT, similar sobre o ICMS).

Carga tributária deveria atuar de modo a refletir o impacto ambiental de cada um dos combustíveis

Apesar de o sistema não ter sido criado para compensar as altas no preço do petróleo, a flexibilidade do sistema de reajuste de preços praticados pelos impostos de aplicação única, possibilitou que o fisco belga se protegesse contra as altas do petróleo quando da crise mundial de 2008. Frente à alta do petróleo, o governo belga simplesmente reduziu ou isentou os combustíveis da imposição dos impostos de aplicação única, fazendo com que o preço final ao consumidor continuasse próximo do preço base determinado pelo governo, para cada combustível.

O sistema reverso, de isenção de tributos, foi denominado "cliquet reverso" à época em que foi posto em prática. A incidência do imposto sobre consumo (VAT) aliviou a perda na arrecadação, já que o imposto passou a incidir sobre o preço majorado do petróleo. Esta estratégia fiscal trouxe estabilidade econômica permitindo que o setor industrial continuasse a operar normalmente, em um período de profunda instabilidade econômica a nível mundial.

O Brasil poderia aprender com a experiência belga e substituir os muitos impostos federais incidentes sobre os combustíveis por impostos mais simples, de natureza ambiental, por exemplo, denominados através de um preço fixo, por litro de petróleo e passíveis de reajustes (positivos e negativos); permitindo que o governo responda às oscilações do mercado de forma proativa e mantenha uma política de preços fixos, e estáveis ao consumidor.

Em se falando de reforma fiscal de viés ambiental, importante notar também a necessidade de se estabelecer um "preço sobre carbono" ou "custo social do carbono (CSC)" no Brasil. O CSC precifica o impacto ambiental decorrente da emissão de uma tonelada de dióxido de carbono. Em suma, o preço deve refletir o custo para o governo (e para a sociedade) de descarbonização do meio-ambiente.

Uma das técnicas mais aplicadas pelos países desenvolvidos quando da definição da política pública de preços sobre o carbono, é a imposição de um imposto sobre o carbono - que, naturalmente, incide sobre todos os combustíveis tradicionais. Para que esta seja uma política efetiva, com ganhos ambientais relevantes, a alíquota deve ser compatível com a meta de redução de emissões, com a situação econômica do país, o nível de desenvolvimento social, e com o custo do carbono (definido quando do estabelecimento do CSC). O último fator deve levar em conta todo o território nacional.

Esta política, se assumida pelo governo brasileiro, colocaria o país em sintonia com os compromissos assumidos pelo Brasil quando da ratificação do Acordo de Paris (parte da UNFCCC, que propõe regras para a redução das emissões de gases de efeito estufa (GEE) no contexto do desenvolvimento sustentável).

O desenvolvimento de uma política pública sobre o preço dos combustíveis pode importar em ganhos significativos para o comércio (através da estabilização do custo operacional), para o meio ambiente (através da internalização do impacto ambiental) e para a economia brasileira (através do controle à inflação). Não desperdicemos essa crise.

Tatiana Falcão é professora visitante da Fundação Getúlio Vargas de São Paulo, Schumann Fellow na Universidade de Münster, Alemanha, consultora da ONU para assuntos tributários e mestre pela Universidade de Cambridge (Cantab, Reino Unido).

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Opinião

Autor: Por Claudio Sales e Eduardo Monteiro

Título: Lei das agências reguladoras

Está em tramitação no Congresso o Projeto de Lei (PL) 6.621/2016, a "Lei das Agências Reguladoras", que se propõe a dar mais clareza e uniformidade institucional ao papel dos reguladores de 10 setores econômicos, incluindo o elétrico (Aneel), petróleo e gás (ANP), telecomunicações (Anatel) e águas (ANA).

O PL "dispõe sobre a gestão, a organização, o processo decisório e o controle social das agências reguladoras" e introduz vários avanços ao explicitar a necessidade de autonomia administrativa e independência decisória das agências reguladoras.

Qualquer incentivo à autonomia das agências reguladoras em relação aos Poderes Executivo e Legislativo deve ser aplaudido porque contribui para diminuir interferências políticas sobre os setores de infraestrutura, caracterizados por investimentos bilionários que só obterão retorno no longo prazo e, por isso mesmo, são presas preferidas do oportunismo e do populismo.

Qualquer incentivo à autonomia das agências em relação aos poderes Executivo e Legislativo deve ser aplaudido

É por isso que um dos maiores avanços do projeto de lei é a explicitação, logo no seu artigo 3º, da essência do conceito de regulador: "A natureza especial conferida à agência reguladora é caracterizada pela ausência de tutela ou de subordinação hierárquica, pela autonomia funcional, decisória, administrativa e financeira, e pela investidura a termo de seus dirigentes e estabilidade durante os mandatos". Se esse texto fosse respeitado, a maior parte das confusões conceituais - por ignorância ou má fé - envolvendo reguladores não existiriam.

Autonomia funcional e administrativa não existem sem autonomia financeira, e esse é um dos avanços parciais do projeto de lei, pois os orçamentos das agências seriam desvinculados dos Ministérios mais correlatos (no caso da Aneel, por exemplo, seu orçamento é atualmente vinculado ao do **Ministério de Minas e Energia**), passando a se vincularem diretamente ao Ministério do Planejamento. O avanço é parcial porque essa medida tende a diminuir a interferência política sobre o orçamento das agências, mas não blinda as agências contra o contingenciamento, pelo governo, de suas receitas próprias.

Em alguns fóruns temos ouvido a ameaçadora ideia de inserir no PL a figura de um "Conselho Nacional de Regulação" que seria de natureza "supervisora e consultiva". Apesar de não constar do projeto de lei, essa ideia representaria tamanho retrocesso que precisa ser vigorosamente rechaçada. Quem realmente conhece a rotina de uma agência reguladora sabe que os diretores já têm seu precioso tempo desviado da atividade regulatória final para atender às demandas de órgãos como o Tribunal de Contas da União (TCU) e Advocacia Geral da União (AGU). Mais um "conselho" não agrega valor à regulação e esses

"conselheiros" seriam mais uma fonte de interferência política e mais um cabide de empregos.

O PL também traz uma boa solução para a vacância de membros da diretoria, problema que aflige muitas das agências. O texto uniformiza o quadro de diretores em cinco membros, com mandatos de cinco anos, e exige a sua renovação gradual e anual: "Os mandatos... serão não coincidentes, de modo que, sempre que possível, a cada ano, ocorra o vencimento de um mandato e uma consequente nova indicação".

No entanto, o maior avanço do projeto de lei se dá no recrutamento dos diretores das agências, que passa a ser mais rigoroso. Entre as novidades: 1- a obrigatoriedade de os candidatos terem pelo menos 10 anos de experiência profissional no "campo de atividade da agência", sendo pelo menos quatro anos em posições de senioridade; 2- a exigência de formação acadêmica compatível com o cargo; 3- a imposição de processo de pré-seleção amplamente divulgado e baseado em análise de currículo para atendimento a chamamento público que resultará em lista tríplice; 4- a vedação de candidatos que sejam sindicalistas, dirigentes estatutários de partido político ou que tenham atuado, nos três últimos anos, em estrutura decisória de partido político ou em trabalho vinculado a campanhas eleitorais.

Apesar de o aumento de rigor ser elogiável, ainda há desafios que poderiam ser endereçados no PL com o objetivo de garantir que as diretorias das agências contem com os melhores quadros. Um dos desafios será o recrutamento contínuo que na prática acontecerá, pois a cada ano um novo diretor precisará ser selecionado.

A chamada "comissão de seleção, cuja composição e procedimento serão estabelecidos em regulamento" poderia ser trocada pela contratação de um 'headhunter' - via licitação pública e com recursos orçamentos das próprias agências - que daria disciplina e transparência ao processo pois, com sua reputação em jogo, esse recrutador profissional eliminaria na raiz os maus candidatos e faria o monitoramento contínuo dos bons candidatos a serem atraídos a cada ano.

Um outro desafio é o nível de remuneração dos diretores, incompatível com salários de mercado, pelo menos no caso da Aneel, pois sabemos que excelentes profissionais foram sondados, mas o salário os afastou. Considerada a responsabilidade do cargo de diretor de agência, o projeto de lei poderia introduzir uma cláusula compatibilizando a remuneração desses profissionais com o salário de ministro de Estado.

Na mesma linha de atrair bons profissionais, a vedação de candidatos que tenham atuado no mercado nos últimos 12 meses elimina uma lista de potenciais bons diretores. Afinal, faz sentido admitir a hipótese de que profissionais cobiçados ficarão um ano a espera de uma vaga de regulador?

Até que o Projeto de Lei 6.621/2016 seja aprovado, os diretores das agências serão indicados pelo presidente da República - com base no preocupante e difuso critério intitulado de "apoio político" - e sabatinados pelo Senado.

Na Aneel, três diretores terão seus mandatos encerrados em agosto. Infelizmente, vários dos nomes que têm sido veiculados e que contariam com "apoio político" não satisfazem aos novos critérios do projeto de lei para preenchimento das posições de diretoria, o que faz disparar um alarme que deveria incomodar os responsáveis por essas "indicações políticas".

Claudio J. D. Sales e Eduardo Müller Monteiro são presidente e diretor Executivo do Instituto Acende Brasil (www.acendebrasil.com.br)

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Especial

Autor: Por Rodrigo Polito e Camila Maia | Do Rio e São Paulo

Título: Mecanismo para preços de energia reduzirá custos

O mercado de energia elétrica brasileiro passará a adotar em janeiro de 2020 o mecanismo de preços horários de energia, no lugar dos atuais, divulgados semanalmente, a fim de dar um sinal econômico mais adequado à realidade da operação do sistema e também ao comportamento da demanda por energia ao longo do dia. Com um preço mais correto, será possível minimizar encargos pagos pelos consumidores, que somaram R\$ 1,35 bilhão em 2017.

O novo mecanismo, que chegou a ser anunciado para 2019, teve a estreia adiada para 2020, devido à necessidade de aprimoramento das premissas utilizadas. Também é preciso resolver pendências relevantes que afetam o mercado de energia, como o déficit de geração das hidrelétricas (GSF, na sigla em inglês).

Uma ideia do efeito do novo mecanismo pode ser obtida na análise da greve dos caminhoneiros, no fim de maio. Segundo Roberto Castro, conselheiro da Câmara de Comercialização de Energia Elétrica (CCEE), antes do agravamento dos impactos da greve, o PLD (preço da liquidação das diferenças, usado hoje como referência no mercado à vista) havia sido estipulado previamente na faixa de R\$ 400/MWh.

Na semana da greve, houve queda de 9% da demanda de energia no país. Se o preço horário já estivesse valendo, os valores teriam sido reduzidos em mais da metade, para a casa dos R\$ 180/MWh.

"Nessa faixa [R\$ 400/MWh], termelétricas são despachadas. Se tivéssemos trabalhando em uma base horária, essas térmicas seriam desligadas. Não haveria encargos", disse Castro. "O melhor benefício do preço horário é poder acomodar o preço mais próximo da carga. À medida que você tem uma base horária, você consegue acomodar a sinalização de preço justamente naquilo que a demanda está respondendo", completou.

Apesar dos benefícios, o novo mecanismo pode demandar aperfeiçoamentos no GSF e no sistema de bandeiras tarifárias.

O preço horário terá influência direta nas operações no mercado livre de energia, que responde hoje por cerca de 30% de todo o mercado brasileiro de energia, de 460 mil gigawatts-hora (GWh) por ano. O mercado regulado, das distribuidoras e dos consumidores residenciais, também sofrerá o efeito das mudanças, mas de forma indireta. Na prática, o novo sistema minimizará o descasamento de caixa das distribuidoras com despesas relativas à operação do sistema até a data do reajuste anual das tarifas.

Para o diretor-geral do Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS), Luiz Eduardo Barata, o novo mecanismo é necessário, com a mudança do parque gerador brasileiro. Com a participação crescente de fontes de produção intermitente, principalmente eólica, o preço semanal de energia está cada vez mais descolado da realidade da operação.

"Com o aumento dos processos de comercialização [de energia], com a chegada das [fontes] renováveis, com a necessidade que temos de utilizar mecanismos mais modernos, como resposta da demanda, tornou-se imprescindível que caminhássemos para o preço horário", disse Barata ao **Valor**.

Desde abril deste ano, o ONS e a CCEE estão realizando uma "operação sombra" do sistema elétrico com o preço horário. Na prática, o modelo já é acionado, porém sem efeito comercial para as empresas.

A ideia original do governo era implantar o mecanismo de preço horário já em janeiro de 2019. Após avaliação mais cuidadosa sobre o tema, uma comissão liderada pelo **Ministério de Minas e Energia (MME)** decidiu adiar em um ano o processo, para enxergar possíveis aperfeiçoamentos e dar tempo ao mercado de avaliar os efeitos das mudanças.

Pelos cálculos da Delta Energia, como os parâmetros do novo preço horário ainda não estão "afinados", a economia com os chamados Encargos de Serviço

do Sistema (ESS, diferença entre o preço vigente da energia e o custo efetivamente gerado) não chegaria a ser significativa. Considerando o preço "sombra", divulgado pela CCEE desde abril, a economia seria de apenas 15%, disse Reinaldo Ribas, superintendente de gestão de clientes da Delta. Com o adiamento do mecanismo, a expectativa é que eventuais problemas possam ser resolvidos e os encargos possam ser até mesmo zerados.

Até abril, o ONS e a CCEE utilizavam apenas os modelos computacionais "Newave" (que faz a simulação da operação do sistema em horizonte mensal) e "Decomp" (que realiza processo semelhante com horizonte semanal). Para a contabilização do preço horário, as instituições incorporaram também o "Dessem", modelo desenvolvido pelo centro de pesquisas da Eletrobras (Cepel).

Com o mecanismo de preço horário, o ONS divulgará diariamente os valores de custo marginal de operação (CMO) para cada meia-hora do dia seguinte. Após essa divulgação e com base nesses valores, a CCEE divulgará diariamente, por volta de 17h, os preços das 24 horas do dia seguinte. Barata explicou que o ONS já opera o sistema com ferramentas operacionais de curtíssimo prazo. O que mudará agora é que essa operação será refletida em um modelo computacional (no caso Dessem).

O adiamento foi elogiado pelos investidores. "Ele [mecanismo de preço horário] tem que ser estabelecido no menor prazo possível desde que tenha segurança. Na nossa visão [2020], é um prazo perfeitamente factível", afirmou o presidente da Associação Brasileira dos Comercializadores de Energia (Abraceel), Reginaldo Medeiros. "O preço horário é muito importante para a eficiência do sistema elétrico, para que se produza e consuma energia ao menor preço para a sociedade", completou.

"A postergação para 2020 foi uma decisão acertada para implantar com segurança o preço horário, que é muito bem-vindo no mercado. O modelo que temos hoje ainda está incipiente e ainda vai sofrer ajustes", disse Daniel Marrocos, presidente da CPFL Brasil, comercializadora do grupo CPFL.

O presidente da América Energia, Andrew Storfer, compartilha dessa visão. "Seria interessante passar por um período úmido [de chuvas] completo para avaliar o mecanismo", afirmou.

O GSF é outra questão que pode ser solucionada antes da implementação do preço horário. "É uma mudança importante para a atratividade do mercado. Porém, fazer isso sem liquidez no mercado de energia e com o risco de judicialização, pode criar mais problemas", disse Raphael Gomes, advogado especialista no setor de energia do Demarest.

De forma geral, o mecanismo do preço horário é bem visto pelo mercado. "Esse conceito traz uma série de benefícios para o mercado, porque o consumo é horário. Se você tem um produto que é perecível nesse período, ele tem que ter um preço horário [...] É necessário ter aderência [de preço] com a operação", disse Christopher Vlavianos, sócio da Comerc.

Para Gustavo Arfux, sócio-diretor do grupo Compass, a iniciativa é um avanço para o setor. "Você vai representar melhor uma série de fenômenos físicos nos modelos matemáticos e tornar os preços mais previsíveis e reais". Segundo ele, o mecanismo também é um incentivo para empresas de geração distribuída, principalmente solar, e cogeração a gás natural.

O novo mecanismo, contudo, deverá demandar mudanças no sistema das bandeiras tarifárias, que hoje são definidas no fim de cada mês com base no CMO e o PLD da semana seguinte.

"Entendemos que deva ser revisitada a questão da bandeira [tarifária] e a questão dos PLDs mínimo e máximo", disse Castro, da CCEE. Ele lembrou que a definição da cor da bandeira vale para o período de um mês. Uma eventual mudança no período de vigência da cor da bandeira caberia à Aneel.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Empresas

Autor: Por André Ramalho | Do Rio

Título: Leilões de áreas de óleo e gás já atraíram quase 30 petroleiras

A 4ª Rodada do pré-sal reforçou, na semana passada, a presença das principais petroleiras globais no Brasil, numa investida que começou a ganhar corpo ainda no ano passado e que promete movimentar novas atividades de exploração já a partir deste ano. Ao todo, 27 empresas já investiram R\$ 21,1 bilhões na aquisição de ativos nos cinco leilões realizados nos últimos nove meses.

A Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) estima em R\$ 3,5 bilhões os investimentos mínimos na exploração das 68 áreas leiloadas, desde o ano passado, nas 14ª e 15ª Rodadas de concessões e nas 2ª, 3ª e 4ª Rodadas de partilha do pré-sal.

O potencial dos ativos licitados, localizados sobretudo nas bacias de Santos e Campos, é dos mais atrativos do mundo. Não à toa, os leilões conseguiram atrair as maiores empresas do setor, dentre elas a ExxonMobil.

Ninguém investiu mais do que a companhia americana, que pagou, ao todo, R\$ 6,7 bilhões por 20 blocos - o mesmo número de áreas arrematadas pela Petrobras, que desembolsou outros R\$ 6,15 bilhões.

Com as aquisições, a Exxon reestreou no pré-sal brasileiro, depois de uma campanha exploratória malsucedida, no início da década, no bloco BM-S-22, na Bacia de Santos, que fez a empresa se distanciar do Brasil. Até o ano passado, a petroleira vinha atuando timidamente, com apenas duas concessões exploratórias no país.

Quem também decidiu aproveitar as oportunidades para marcar presença no pré-sal foram a BP (Reino Unido), Chevron (EUA) e a Qatar Petroleum (QPI), que já atuavam no mercado brasileiro, mas estavam de fora da região mais profícua do país. Empresas como Shell (Reino Unido), Repsol (Espanha) e Petrogal (Portugal), figurinhas carimbadas no pré-sal, por sua vez, reforçaram suas carteiras de ativos na região.

A Shell, aliás, foi, ao lado da norueguesa Equinor (ex-Statoil), a única empresa - além da Petrobras - que arrematou, como operadora, uma área leiloada sob o regime de partilha do pré-sal. Embora tenha sido marcado pela diversidade de atores, o calendário de leilões 2017-2018 consolidou a liderança da Petrobras como principal operadora do pré-sal, posição garantida pela lei que lhe dá preferência na aquisição de blocos no regime de partilha.

Os cinco leilões realizados pelo governo desde o ano passado atraíram também novos entrantes. Caso da americana Murphy Oil e da alemã Wintershall - que saiu do país em 2005, mas voltou neste ano, após desembolsar R\$ 154 milhões por sete concessões, na 15ª Rodada, de março.

Embora a atenção das petroleiras tenha se direcionado para o pré-sal, as companhias também estão apostando em outras regiões. A chinesa CNOOC e a Repsol, por exemplo, estão estreando no Espírito Santo, enquanto a Exxon, Murphy e Queiroz Galvão Exploração e Produção (QGEP) entraram em águas profundas de Sergipe-Alagoas. A Bacia do Potiguar, por sua vez, atraiu a Shell e a Wintershall - que também está apostando no Ceará.

Para o secretário de exploração e produção do Instituto Brasileiro de Petróleo (IBP), Antônio Guimarães, ao realizar cinco leilões nos últimos nove meses, em meio à queda das atividades da indústria de óleo e gás, o governo garantiu as condições para a retomada do setor para a próxima década. Segundo ele, a atração dos investimentos é fruto da melhoria do ambiente de negócios - traduzida, por exemplo, na flexibilização da política de conteúdo local e no fim da operação única da Petrobras na partilha.

Algumas petroleiras já manifestaram a intenção de acelerar a exploração das áreas recém adquiridas

Ele destaca que a ausência de leilões por cinco anos, entre 2008 e 2013, a queda do preço do barril desde 2014 e a crise financeira enfrentada pela Petrobras criaram uma "tempestade perfeita" que reduziu os níveis de exploração e afetou a cadeia fornecedora de bens e serviços. Segundo Guimarães, portanto, a decisão do governo de licitar os ativos de maior potencial do país, em águas ultraprofundas das bacias de Campos e Santos, foi certa.

"A indústria nos últimos anos ficou com poucos ativos para serem desenvolvidos. O que o Brasil fez agora [ao realizar os leilões] foi contratar o sucesso futuro. Há uma grande demanda por serviços vindo em 2021, 2022, 2023, 2024... Dá ânimo para quem está instalado aqui saber que a partir de 2020 o nível das atividades vai se acelerar", disse.

Algumas petroleiras já manifestaram a intenção de acelerar a exploração das áreas recém adquiridas e já programam perfurações em 2018 (caso da Petrobras, em Peroba) e Shell e Equinor (que têm planos de perfurar no pré-sal em 2019).

O professor da Universidade Federal do Rio de Janeiro e ex-diretor da ANP, Hélder Queiroz, explica que a aceleração desses investimentos está relacionada com a atratividade das áreas leiloadas, sobretudo o pré-sal, e com a recuperação dos preços do barril do petróleo. "A alta dos preços reforça o caixa das empresas", afirma.

Guimarães, contudo, alerta para a necessidade de continuidade do calendário dos leilões. Ao todo, ao menos mais cinco rodadas estão marcadas até 2021. "O que não pode acontecer é ter a descontinuidade dos leilões", afirma o executivo do IBP.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Empresas

Autor: Por Cláudia Schüffner | Do Rio

Título: MP denuncia ex-administradores de Manguinhos

O Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro (MPRJ), denunciou no fim de maio quatro ex-administradores da Refinaria de Petróleos de Manguinhos, que mudou o nome para Refit, por crime contra a ordem tributária. Segundo a denúncia, a empresa teria deixado de recolher, no prazo legal, R\$ 163 milhões, em valores atualizados, referentes ao ICMS e ao Fundo Estadual de Combate à

Pobreza e às Desigualdades Sociais (FECP), tributos dos quais a refinaria é substituta tributária.

Os impostos incidem sobre operações de saídas realizadas pela empresa. Segundo a denúncia do MPRJ, apesar de não ter sido pago, o dinheiro correspondente foi previamente descontado e cobrado dos clientes. "A empresa reteve o tributo que foi pago por terceiro e se apropriou desses valores. São valores do Estado que ela deixou de recolher. O volume para nós é significativo", explicou ao **Valor** o promotor de Justiça Eduardo Campos, que integra o Grupo de Atuação Especializada no Combate à Sonegação Fiscal e aos Ilícitos contra a Ordem Tributária (GAESF) do MPRJ.

Procurada, a Refit informou, por meio da assessoria de imprensa, que "desconhece o processo e seu teor, mas assim que for convocada a prestar esclarecimentos estará à disposição das autoridades". Os ilícitos apontados pelo MP ocorreram entre outubro de 2015 e maio de 2017, quando os denunciados Paulo Henrique Oliveira de Menezes, Jorge Luiz Cruz Monteiro, Ronaldo de Almeida Nobre e André Michael Tavares Valverde eram administradores da refinaria. Esse valor corresponde a apenas uma fração da dívida de Manguinhos com o Estado do Rio. Segundo a Procuradoria Geral do Estado do Rio de Janeiro, as dívidas somam R\$ 3 bilhões. Em junho de 2017 a refinaria devia R\$ 2,5 bilhões de ICMS, e estava no quarto lugar entre os maiores devedores do Rio.

Segundo a Procuradoria Geral do Estado do Rio de Janeiro, as dívidas da refinaria somam R\$ 3 bilhões

O promotor explicou que a denúncia mais recente se refere apenas a períodos de apuração que foram objeto de representação fiscal para fins penais.

Se condenados, a pena prevista para os denunciados é de seis meses a dois anos de prisão, mais multa. A pena pode ser aumentada pelo fato de o crime ter sido cometido de forma continuada ao longo do tempo, explica o MPRJ. O objetivo dos procuradores é que os denunciados também sejam condenados a pagar um valor mínimo "não inferior ao do imposto sonegado para a reparação do prejuízo causado à Fazenda Pública".

Essa não é a primeira investida do Ministério Público contra Manguinhos este ano. Em abril foi apresentada denúncia contra ex-administradores da refinaria - que tinha controle dividido entre a família Peixoto de Castro e o grupo espanhol Repsol - por fraude contábil. Naquela denúncia o MP pediu sanções e reparação de dano ao erário estadual no valor de R\$ 92,2 milhões, em valores atualizados. "A empresa corrigiu créditos pela Selic, reduzindo o tributo devido", explicou Campos.

Segundo a denúncia, em novembro de 2008 Manguinhos "usou intencionalmente de manobra fiscal para sonegar R\$ 23,4 milhões" entre janeiro de 2002 e novembro de 2008". O promotor frisa que não há previsão legal para a correção monetária dos créditos do ICMS na legislação estadual. Nessa ação foram denunciados os ex-membros do conselho de administração da empresa João Carlos França de Luca, Antônio Joaquim Peixoto de Castro Palhares, Emilio Salgado Filho, José Manuel Galindo Soler e Paulo César Peixoto de Castro Palhares. O controle da refinaria foi vendido em 2008.

Marcus Vinicius Barbosa, procurador-chefe da Dívida Ativa da PGE -RJ explicou que os valores denunciados pelo MP são aqueles "onde já foram encontrados indícios de que ocorreu atividade criminosa". Manguinhos teve o pedido de recuperação judicial homologado no Rio em julho de 2017. Até ontem o balanço do ano passado não tinha sido entregue à Comissão de Valores Mobiliários. De janeiro a setembro de 2017, a empresa registrou lucro de R\$ 548,2 milhões e reduziu o prejuízo para R\$ 191,9 milhões (foram R\$ 372,5 milhões no mesmo período de 2016). O patrimônio líquido era negativo em R\$ 2,3 bilhões e a empresa informava ter R\$ 75 mil em caixa.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Empresas

Autor:

Título: Destaques

Minério fica estável

O minério de ferro negociado no porto chinês de Qingdao registrou queda ontem de 0,31%, para US\$ 67,02 a tonelada, segundo informações da Metal Bulletin. O índice leva em conta o produto com 62% de pureza. Para o mês de junho, a commodity registra valorização de 2,6%. No ano, a queda ainda é de 7,7%. No mercado futuro, os contratos para setembro subiram 0,43% na bolsa de Dalian, para 471,5 yuans a tonelada. Para o aço, a valorização dos contratos para outubro negociados na bolsa de Xangai foi de 0,94% para o vergalhão, a 3.859 yuans a tonelada. A bobina quente subiu 0,43%, a 3.963 yuans a tonelada.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Empresas

Autor: Por Renato Rostás e Camila Maia | De São Paulo

Título: Usina no Sergipe recebe turbinas da GE

O Complexo Termelétrico Porto de Sergipe acaba de receber três turbinas a gás, fornecidas pela General Electric (GE), que representam um marco de

aproximadamente 60% das obras concluídas. Ao mesmo tempo, a Centrais Elétricas de Sergipe (Celse), empresa controlada pela empresa nacional EBrasil Energia e uma joint venture entre a norueguesa Golar LNG e o fundo americano Stonepeak, já pensa na expansão da usina, que será possível se houver demanda no leilão A-6 previsto para 31 de agosto.

"Nosso financiamento foi realizado com instituições financeiras internacionais no começo de maio e fizemos no tempo certo, pois o mercado piorou por aqui logo depois disso", afirmou ao **Valor** Pedro Litsek, presidente da Celse há menos de um mês. "Se o acerto tivesse demorado um pouco mais, talvez precisaríamos que os acionistas aportassem mais recurso no projeto."

Os investimentos na usina térmica de Sergipe devem totalizar R\$ 6 bilhões, sendo que R\$ 1,3 bilhão vieram dos acionistas. Mais de 80% dos recursos necessários de fora do bloco de controle já estão assegurados, de acordo com o executivo. A operação deve se iniciar em 2020. Esse montante não considera o terminal de regaseificação de gás natural liquefeito (GNL), uma vez que o navio será alugado.

Caso a expansão seja, de fato, possível, a Celse vai tentar se financiar pelo mesmo modelo, com uma captação em reais com instituições estrangeiras, e fechar um contrato com preço do gás fornecido em custo variável unitário (CVU), a ser reajustado dependendo da taxa cambial e dos preços do petróleo de tipo Brent.

"Até agora, a dificuldade nas tratativas que tivemos é quanto desse contrato usaria o 'take or pay'", disse Litsek. Ou seja, a companhia seria obrigada a usar um percentual desse fornecimento de gás ou, então, pagar um equivalente. Na primeira fase do complexo, de 1.551 megawatts (MW), a Ocean LNG - empresa comandada pela Exxon Mobil e pela Qatar Petroleum - é quem entregará o GNL.

"Como é um contrato importante, devemos discutir com os fornecedores. O ideal é que fosse o mesmo desenho, mas isso vai depender das condições propostas pelo fornecedor", disse Litsek.

Outros aspectos da estrutura criada pela Celse para o complexo, com assessoria da GE, incluem um "hedge" financeiro para se proteger da variação do dólar. Por isso, mesmo com a disparada da moeda americana nas últimas semanas, em relação ao real, não houve problemas para trazer as turbinas importadas, nem há grande risco de deterioração financeira pelos reajustes previstos em contrato.

Paralelamente à expansão, a elétrica também avalia se será possível redistribuir parte desse gás à região. O navio contratado comporta até 21 milhões de

metros cúbicos por dia, mas apenas 6 milhões são necessários para a operação. Mesmo com uma eventual expansão da capacidade da usina, que poderá ser de 600 MW ou de 1.200 MW, caso o leilão de agosto tenha demanda, a Celse não utilizaria toda a capacidade do terminal. A ideia é vender o restante a terceiros.

"Estamos conversando em Sergipe com o governo estadual e outros potenciais interessados, nos colocando à disposição para fornecer esse gás", afirmou Litsek. "Em geral, se reclamava que faltava essa fonte para a indústria já presente, mas agora que temos a possibilidade de entregar o gás, precisamos do interesse das empresas."

Segundo o executivo, outra alternativa seria conectar o terminal no gasoduto da Transportadora Associada de Gás (TAG), a rede de gasodutos do Norte e Nordeste pertencente à Petrobras, e que está à venda neste momento. Assim, o gás fornecido pelo terminal poderia chegar a outros Estados.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Empresas

Autor: Por Renato Rostás e Camila Maia | De São Paulo

Título: Companhia americana amplia área de serviços

A GE anuncia hoje, em todo o mundo, um passo à frente em sua estratégia de agregar serviços às máquinas e equipamentos que já fornece à indústria. A divisão de energia do conglomerado americano, chamada GE Power, vai atender também equipamentos e componentes de outras fabricantes. Em primeiro momento, apenas em turbinas a gás.

De acordo com o diretor regional de geração térmica no Brasil e Cone Sul, Daniel Meniuk, essa decisão é uma "evolução natural" para a indústria, caminho que todos estão tomando. A forte presença do grupo em diferentes regiões do território brasileiro e em outros países faz com que esteja mais próximo dos clientes e ajude nessa relação, disse.

Com isso, a GE espera estar bem posicionada no forte crescimento da demanda por energia que é aguardado em todo o planeta durante as próximas décadas. Um fator-chave para servir os consumidores nesse avanço é garantir eficiência energética nos novos equipamentos, mas também nos já existentes no parque industrial. Por isso, a companhia também investiu na produção por meio da "indústria 4.0".

"Conseguir fornecer componentes com a manufatura aditiva, ou indústria 4.0, é essencial porque barateia o custo da indústria, reduz a possibilidade de erros e traz melhor produtividade para os equipamentos", contou Meniuk. "Hoje em

dia a área em que a GE está mais presente nesse sentido é a de aviação, mas vamos crescer também em energia."

No Brasil, especificamente, o executivo enxerga a necessidade de melhor eficiência. No mercado de térmicas a gás, explica, há em alguns projetos um potencial de customização dos produtos que essas técnicas industriais, como a impressão 3D, possibilitam.

"Mas não é uma preocupação, uma demanda específica de nenhum cliente", disse. "É uma iniciativa da própria GE para continuar sendo líder em tecnologia e inovação nos próximos anos."

Segundo o executivo, os clientes da GE buscam redução de custos e maior competitividade, o que será possível com esse reposicionamento da companhia na área de geração de energia. "Nos mercados de termelétricas a gás, podemos ter customizações de acordo com as demandas e especificidades de um projeto", explicou.

As turbinas a gás trazidas pela GE ao Brasil para o projeto da termelétrica de Sergipe, por exemplo, são diferenciadas pela maior eficiência. "O tamanho delas é diferente, a aerodinâmica, há inovações em comparação com outras instalações no Brasil", disse Meniuk. Essas são as primeiras máquinas dessa nova geração desenvolvida pela GE instaladas no país.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Empresas

Autor: Por Vanessa Adachi | De São Paulo

Título: Petrobras negocia com Cade venda da Liquegás

A Petrobras tem mantido conversas com o Cade (Conselho Administrativo de Defesa Econômica) antes de fazer uma nova tentativa de venda da Liquegás, empresa de distribuição de gás de botijão (GLP). A companhia foi vendida no ano passado para a Ultragas, mas a operação foi vetada pelo Cade em fevereiro.

A ideia, agora, é que a nova modelagem de venda já contemple os remédios concorrenciais necessários para que uma nova transação não seja reprovada pelo órgão antitruste. Entre potenciais interessados, a expectativa é que o Itaú BBA, banco que assessora a estatal nesse processo, envie novas cartas convite dentro de duas semanas, depois de se chegar a bom termo com o Cade. Anteriormente, esperava-se que nesta semana fosse dada a partida ao processo, mas a negociação com a autoridade atrasou o cronograma. A Petrobras não comentou.

O grupo Ultra concordou em pagar R\$ 2,8 bilhões por 100% do capital da Liquigás, mas a reprovação no Cade, por cinco votos a dois, levou ao cancelamento da transação e ao pagamento de uma multa de R\$ 286,2 bilhões à Petrobras. Esse valor, de 10% do valor da venda, constava do contrato de compra e venda como multa a ser paga pela Ultragaz em caso de reprovação regulatória.

O Cade justificou o veto dizendo que a Ultragaz atingiria 40% do mercado de GLP em alguns Estados, elevando a possibilidade de exercer sua posição dominante. A Ultragaz chegou a propor a adoção de algumas medidas para mitigar os problemas, mas foram rejeitadas.

Na avaliação de um especialista em concorrência, mesmo com uma negociação prévia com o Cade, dificilmente a Petrobras poderá vender a Liquigás para uma grande empresa nacional do setor. "O mais provável é que o comprador seja um estrangeiro sem presença nesse mercado", afirmou. "Também é muito difícil o Cade permitir que o ativo seja fatiado para venda a diferentes empresas posicionadas no mercado local, porque lá atrás já não aceitou essa ideia", completou.

VEÍCULO: Valor Econômico

Seção: Agronegócios

Autor: Por Camila Souza Ramos | De São Paulo

Título: Venda direta de etanol eleva custos, diz Plural

Distribuidoras de combustíveis divulgaram ontem estudo estimando que a venda de etanol hidratado diretamente aos postos elevaria o custo de transporte do produto no Brasil em ao menos R\$ 181 milhões ao ano, levando-se em conta a movimentação do ano passado. E, com isso, as distribuidoras estimam um aumento de custos total de até R\$ 877 milhões ao ano. O estudo foi apresentado um dia depois de os senadores terem aprovado o regime de urgência para o projeto que permite que usinas façam a venda direta. Ontem à noite, no entanto, a Câmara dos Deputados rejeitou o regime de urgência.

O estudo foi elaborado pela consultoria Leggio - especializada nas áreas de petróleo e gás e em agronegócio - sob encomenda da Plural, associação que reúne Raízen Combustíveis, Ipiranga e BR Distribuidora. Segundo a Leggio, o custo de transporte de etanol no Brasil (via distribuidoras) é de R\$ 730 milhões por ano, enquanto o transporte direto das usinas aos postos somaria R\$ 911 milhões anuais.

Conforme o estudo, a eliminação das distribuidoras fragmentaria o transporte do produto e direcionaria para as rodovias parte da movimentação do

biocombustível que hoje é feita em dutos e trilhos - modais mais baratos, mas só viáveis com volumes elevados.

Além disso, a consultoria avalia que seriam usados veículos com capacidade menor que os utilizados hoje pelas distribuidoras nas rodovias por causa de restrições de tráfego nas cidades onde as usinas atuam e porque elas privilegiariam a venda a municípios próximos.

Para carregar essa frota de veículos menores, as usinas teriam que construir uma infraestrutura própria de carregamento, o que oneraria o custo do produto por cerca de cinco anos, diz a consultoria.

Sem essa infraestrutura, a consultoria prevê maior tempo de carregamento, descarregamento e principalmente de espera em filas - reduzindo a produtividade e, portanto, elevando o custo.

Mesmo que as usinas tenham capacidade de carregamento, a consultoria avalia que um veículo que sai da unidade com etanol teria que realizar várias viagens, enquanto os veículos usados pelas distribuidoras também entregam diesel B e gasolina C, realizando menos viagens.

Poderia haver ainda aumento do custo de movimentação de outros combustíveis, cujos fretes são beneficiados pela escala elevada. A partir de dados informados pelas distribuidoras, a Leggio calcula que a perda de escala elevaria o custo de transporte de anidro em R\$ 34 milhões ao ano, e do diesel B e da gasolina C em R\$ 252 milhões ao ano.

Marcus D'Elia, sócio-executivo da Leggio, lembra, porém, que o efeito do tabelamento de fretes, que ainda está em discussão no governo, não foi considerado.

Além dos custos calculados pela Leggio, a Plural considera que as usinas gastariam mais R\$ 410 milhões ao ano para incluir a comercialização de etanol aos postos entre suas funções.

O estudo da Leggio restringiu-se a calcular o custo de transporte de etanol e não avaliou o aumento de custos das usinas nem qual seria a redução de custo na cadeia com a retirada da margem das distribuidoras e de seus custos operacionais e administrativos.

Também ontem a União da Indústria de Cana-de-Açúcar (Unica) divulgou posicionamento contra a proposta porque "dificulta a implementação do RenovaBio" e porque exigiria mudanças na cobrança de PIS, Cofins e ICMS, hoje recolhidos pelas distribuidoras.

Já Renato Cunha, presidente do Sindaúcar/PE e defensor da venda direta, argumenta que a proposta no Senado é de "venda alternativa" pelas usinas, "e não exclusiva". Ele lembra que a medida foi recomendada pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade).

MME / ASCOM .