

Ministério de Minas e Energia
Assessoria de Comunicação Social – ASCOM

Destaque: (em negrito) Matérias que citam o Ministro Bento Albuquerque ou o MME:

Sumário

VEÍCULO: Valor Econômico.....	2
Título: Intervenção põe em dúvida venda de ativos da Petrobras	2
Título: Recuo contou com mensagem de caminhoneiro para Onyx.....	5
Título: Guedes aposta em Cade, Estados e 'Plano Langoni' para baratear gás.....	7
Título: Bolsonaro adiciona incertezas ao cenário econômico.....	9
Título: Preços precisam de mais transparência, diz diretor da ANP	11
Título: Destaques	18
Título: Fiat retoma produção de veículos a GNV	19
Título: Falta de pelotas da Vale preocupa siderúrgicas	20
Título: Curtas	22
Título: Tonelada do minério a caminho dos US\$ 100	22
Título: Brent fecha a terceira semana seguida em alta	24
Título: Investidor entra em alerta com Petrobras.....	25
VEÍCULO: O Estado de S. Paulo	27
Título: Importações de diesel são canceladas para evitar prejuízo	27
Título: Vale negocia recuperação de barragens com Andrade	28
Título: Hora de o superministro mostrar superpoderes	30
Título: » Vai atrás.....	30
VEÍCULO: Folha de S. Paulo	31
Título: Nos EUA por investidores, Guedes tenta gerenciar crises.....	31
Título: Na fila	34
Título: Populismo mortal.....	34
VEÍCULO: O Globo.....	36

Título: Deputados querem explicações de presidente da Petrobras	36
Título: Aprendizado	36
Título: Número de investidores na Bolsa encosta em 1 milhão	37
Título: Custo Bolsonaro	39
VEÍCULO: Correio Braziliense.....	39
Título: Ação para conter as perdas da Petrobras	39

VEÍCULO: Valor Econômico

Data: 15/04/2019

Seção: Brasil

Autor: André Ramalho | Do Rio

Título: Intervenção põe em dúvida venda de ativos da Petrobras

A intervenção do presidente Jair Bolsonaro no preço do diesel - ao pedir que a Petrobras não fizesse o reajuste de 5,7% na semana passada - colocou em xeque as novas regras de revisão de preços da estatal e, de quebra, criou um clima de desconfiança entre investidores que acompanham de perto os planos da companhia de vender suas refinarias e fazer uma nova oferta de ações da BR Distribuidora.

Depois da repercussão negativa da interferência presidencial na sexta-feira, que tirou R\$ 32,4 bilhões do valor de mercado da empresa, Bolsonaro se reúne com o comando da empresa, amanhã, para discutir os preços dos combustíveis - um encontro que reacende um debate sobre o papel que cabe à Petrobras na gestão da crise com os caminhoneiros.

Segundo especialistas, a discussão sobre como atenuar o impacto do aumento do derivado sobre uma categoria com forte poder de pressão social vai além do maior espaçamento dos reajustes. Há quem defenda no mercado uma periodicidade mínima de 30 dias para reajustes. Entre as alternativas do governo, há instrumentos variados - e de elevada complexidade - como impostos flexíveis e fundos de equalização de preços, redução de impostos e oferta de subsídios direcionados aos caminhoneiros. Alguns desses temas já foram, inclusive, discutidos durante o período de transição de governo.

A mais recente tentativa da Petrobras de reduzir a volatilidade dos preços foi anunciada em março. Em meio a rumores de uma possível nova greve de caminhoneiros, a empresa se comprometeu a reajustar o diesel com intervalo mínimo de 15 dias, tornando o reajuste mais espaçado.

A ideia fracassou no primeiro teste. Depois de 20 dias com preços congelados, num momento de alta do petróleo, a estatal decidiu então aumentar em 5,7% o diesel, na quinta-feira (11). Após determinação de Bolsonaro a empresa suspendeu o reajuste e reforçou a preocupação do mercado sobre sua real autonomia para corrigir seus preços.

Para Edmar Almeida, professor do Grupo de Economia da Energia, da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), Bolsonaro erra ao concentrar a discussão nos preços. "O grande erro [dos governos passados] foi sempre olhar para as refinarias como alvo das políticas públicas. É muito fácil pegar o telefone e ligar para o presidente da Petrobras, mas soluções que envolvam o caixa da Petrobras não são sustentáveis. O governo precisa olhar para seu cardápio de políticas públicas e pensar em alternativas como impostos flexíveis, fundos de estabilização, programas de subsídio direcionados somente para caminhoneiros", afirma.

O preço cobrado nas refinarias da Petrobras responde por 54% do preço final do diesel; os impostos representam 24%; as margens dos postos e distribuidoras, 16%; e os custos com a mistura com o biodiesel, 6%.

"Onde é que nós refinamos, a que preço, a que custo, eu quero o custo final. Mostrar para a população também, que sempre critica o governo federal, que o ICMS é altíssimo [15% do preço final]. Tem que cobrar de governador também, não só do presidente da República", disse Bolsonaro, na sexta-feira.

Sobre o estresse no mercado causado pela intervenção, o ministro da Economia, Paulo Guedes, disse sábado que "uma conversa conserta tudo" se o presidente "fizer alguma coisa que não seja muito razoável" na economia.

Para o UBS, a interferência do governo tem potencial de prejudicar a geração de fluxo de caixa da Petrobras e reduzir as chances de venda de ativos, devido aos riscos para o refino e distribuição. Em meio à sensibilidade do tema, que na greve dos caminhoneiros de 2018 levou à saída de Pedro Parente do comando da estatal, o **Valor** apurou que o atual presidente, Roberto Castello Branco, pretende se manter no cargo.

Marcelo Mesquita, conselheiro da Petrobras eleito pelos acionistas minoritários, entende que o episódio foi um caso isolado, embora "lamentável". Ele não acredita numa mudança estrutural nas diretrizes dos preços da estatal. "A vida

segue. Não tem jeito, a realidade é dura. Da mesma forma que a reforma da Previdência e a reforma tributária são duras, mas necessárias, temos que acabar com cultura dos subsídios", diz.

O ex-diretor da Agência Nacional do Petróleo (ANP) Hélder Queiroz lembra que o programa de subvenção ao diesel, encerrado em 31 de dezembro, consumiu cerca de R\$ 10 bilhões dos cofres públicos. Ele também questiona a atual prática de reajustes da Petrobras, ao argumentar que o intervalo mínimo de 15 dias que a estatal se comprometeu a respeitar não elimina a imprevisibilidade dos preços. "A periodicidade poderia ser o dobro dessa", opina.

Embora seja um tema sensível para os caminhoneiros, o diesel no Brasil não é caro em relação a outros países. Segundo pesquisa do site Globalpetrolprices.com, o Brasil está entre os 60 países, de um universo de 163, com diesel mais barato para o consumidor final.

Para Leonardo Marques, professor do Coppead/UFRJ, a solução precisa ser estrutural. O especialista em logística diz que a prática de uso de mecanismos de proteção (hedge) para conter a volatilidade dos preços para caminhoneiros, como a utilizada pela Petrobras, é uma "solução inteligente". "Mas faz sentido a Petrobras ser a responsável, e não as instituições financeiras, por ofertar ao mercado esse produto financeiro de proteção à volatilidade das commodities?", questiona.

O presidente da Associação Brasileira dos Importadores de Combustíveis (Abicom), Sérgio Araújo, destaca que o espaçamento dos reajustes tem impactado importadoras privadas, por reforçar a defasagem de preços em relação ao mercado internacional. O resultado disso é que as importações de diesel e gasolina das associadas caíram 60% em março ante fevereiro. No primeiro trimestre, a queda foi de 73% sobre igual período de 2018. Araújo defende um sistema tributário flexível, que reduza impostos quando os preços estão em alta e vice-versa.

O Centro Brasileiro de Infraestrutura (CBIE) calcula que a defasagem do preço diesel da Petrobras, em relação à paridade internacional, está entre 3% e 6%, enquanto o BTG Pactual estima essa diferença em 5,8%, sem considerar o hedge feito pela estatal. A MacroSector Consultores, por sua vez, calcula que o preço nas refinarias deveria ser reajustado em 7% para alcançar a paridade com o Golfo do México. Embora a maior parte dos cálculos aponte defasagem, não há consenso sobre o tema.

A história recente da política de preços da Petrobras é de idas e vindas. A greve dos caminhoneiros em maio do ano passado, pôs fim aos reajustes praticamente diários da gestão Parente. Na tentativa de aplacar os ânimos do

movimento, a petroleira anunciou na época um desconto de 10% no litro do diesel e um congelamento dos preços por 15 dias. Logo depois, o então presidente Michel Temer anunciou um programa de subsídios, com desconto de R\$ 0,30 nos preços na refinaria, e reajustes mensais. Este ano, a Petrobras voltou a ter liberdade para reajustar a qualquer momento, mas, já preocupada com a reação, reduziu a frequência via o uso de hedge. **(Colaboraram Sérgio Lamucci, de Washington, Rodrigo Carro, do Rio, e Arícia Martins, Rita Azevedo e Ivan Ryngelblum, de São Paulo)**

VEÍCULO: Valor Econômico

Data: 15/04/2019

Seção: Brasil

Autor: Cristiano Zaia e Carla Araújo | De Brasília

Título: Recuo contou com mensagem de caminhoneiro para Onyx

O recuo da Petrobrás no reajuste dos preços do diesel na quinta-feira por determinação do presidente Jair Bolsonaro mostrou que o movimento dos caminhoneiros segue medindo sua força, dessa vez conduzido por lideranças mais independentes, desvinculadas diretamente de associações ou confederações sindicais, e com muito mais acesso ao Palácio do Planalto do que no episódio da greve da categoria de maio de 2018.

Naquela época foi preciso uma grande paralisação nas rodovias e a articulação organizada de entidades, porém agora as lideranças se comunicam diretamente com os ministros fortes do governo. Como é o caso de Wallace Landim, o Chorão, caminhoneiro de Catalão (GO), que ao saber do anúncio de alta do diesel pela Petrobras, mandou imediatamente uma mensagem por celular ao ministro-chefe da Casa Civil, Onyx Lorenzoni, cobrando do governo compromisso que fez com eles de não reajustar o preço do combustível com menos de 30 dias.

Uma das principais lideranças do movimento dos caminhoneiros, Chorão disse que não há uma frente sindical ou federação organizando qualquer mobilização, mas que há grupos que articulam com o governo via Casa Civil e também por intermédio da Secretaria-Geral da Presidência da República, para levar as demandas do grupo.

Segundo Chorão, que é presidente da Associação Brasileira de Condutores de Veículos Automotores (Abrava) e da Cooperativa dos Transportadores Autônomos do Brasil (Brascoop), nas conversas recentes com o governo -- que

incluíram também o ministro Tarcísio Freitas (Infraestrutura) --, havia ficado acertado que o presidente Jair Bolsonaro não iria autorizar mudanças no preço do diesel.

"A gente não quer que baixe o diesel, só não quer o reajuste", disse Chorão ao **Valor**. Ele mantém cerca de 850 grupos de WhatsApp para compartilhar informações, dos quais um deles com cerca de dez lideranças que têm maior acesso ao governo. "Fomos surpreendidos", destacou. Chorão admite que não será fácil manter uma previsibilidade nos preços. "A gente sabe que a luta não vai ser tão fácil. Eu brigo para que mexa na política de preços da Petrobras. E temos a questão dos cartéis. Precisa de mais fiscalização do Cade [Conselho Administrativo de Defesa Econômica]. A parte mais fraca somos nós, os autônomos", afirmou.

Após a notícia da Petrobras de reajuste do diesel, o grupo entrou em contato com a Casa Civil e com o ministro Floriano Peixoto (Secretaria-Geral) para reclamar de que o governo não estava cumprindo a promessa de evitar a alta do preço. "Graças a Deus o presidente honrou a palavra de não subir o preço do diesel", disse Chorão. "A situação que estamos vivendo na categoria é muito complicada, a lei do frete não está sendo totalmente cumprida. E aí vem esse aumento de óleo diesel", completou, sem descartar novas greves futuras.

Na quinta-feira à noite, a Petrobras anunciou um reajuste de 5,7% no preço do diesel, mas recuou da decisão após interferência do presidente Bolsonaro. A atitude do presidente derrubou as ações da estatal na sexta-feira e interlocutores tentaram reforçar a ideia de que se tratou de uma medida "pontual" que poderia ser revista a partir das conclusões da reunião desta terça-feira.

Além de o aumento ter sido "inoportuno", a notícia do reajuste no dia que o presidente celebrava 100 dias de governo, tentando emplacar uma agenda positiva, foi vista como desnecessária por auxiliares do presidente, que ligou diretamente para o presidente da Petrobras, Roberto Castello Branco, e pediu que o executivo reavaliasse a decisão.

Em agenda no Amapá, na sexta-feira, o presidente admitiu a intervenção, mas negou que vá repetir políticas de governo anteriores. "Eu liguei para o presidente (da Petrobras) sim, eu me surpreendi com o reajuste de 5,7%, mas eu não vou ser intervencionista", disse.

Bolsonaro convocou funcionários da petroleira para conversar na próxima terça-feira e esclarecer a política de preços adotada. Ele disse que quer "os números" para entender o aumento e citou preocupação com os caminhoneiros. "Não sou economista, já falei que não entendia de economia. Quem entendia afundou o Brasil, tá certo?", afirmou. "Estou preocupado também com o transporte de cargas no Brasil, com os caminhoneiros. Nós queremos um preço justo para o óleo diesel."

Ontem, ao retornar ao Palácio do Alvorada após visita ao vice-presidente Hamilton Mourão, no Palácio do Jaburu, Bolsonaro voltou a ser questionado por jornalistas sobre a crise na Petrobras ao descer do carro oficial para cumprimentar populares, mas ignorou as perguntas.

Na noite de sexta-feira, o porta-voz da Presidência, general Otávio do Rêgo Barros, disse que o governo tem preocupação de encontrar o equilíbrio com o movimento dos caminhoneiros, mas não confirmou se há o temor de novas paralisações. **(Colaborou Andrea Jubé)**

VEÍCULO: Valor Econômico

Data: 15/04/2019

Seção: Brasil

Autor: Daniel Rittner | De Brasília

Título: Guedes aposta em Cade, Estados e 'Plano Langoni' para baratear gás

Clássica do anedotário na indústria brasileira de óleo e gás: o diretor de exploração da petroleira vai à sala do presidente para explicar o resultado final de investigações que buscavam identificar novas reservas numa área em alto mar. Diz ter duas notícias importantes para dar. Uma boa e outra ruim. "A ruim é que não encontramos petróleo", começa o diretor. "Que droga! E a boa?", emenda o presidente, desolado com tantos investimentos em vão. "A boa é que também não achamos gás", conclui o subordinado. E respiram mais aliviados.

Nas últimas décadas, no Brasil, o gás natural tem sido visto como um subproduto indesejado, quase um refugo da extração de petróleo. Seu destino mais óbvio costuma ser a reinjeção nos poços produtores ou a queima pura e simples. Com uma malha de gasodutos inferior à existente na Holanda, embora tenha território 197 vezes maior, o Brasil nunca conseguiu desenvolver seu mercado.

O ministro da Economia, Paulo Guedes, está convencido de que o país precisa mudar essa dinâmica para aproveitar uma oportunidade histórica passando pela frente, com o pré-sal. Para ele, essa oportunidade é tão única como foi a

recuperação da indústria americana, graças ao choque de energia barata advinda do "shale gas".

Um dos grandes responsáveis por ter feito sua cabeça foi Carlos Langoni, ex-presidente do Banco Central e primeiro brasileiro a completar doutorado na Universidade de Chicago, que se tornou entusiasta do gás natural como motor da reindustrialização. E Guedes o escuta. Langoni foi quem o levou para Chicago. Os dois têm conversado quase toda sexta-feira sobre o assunto. Marco Tavares, sócio-fundador da consultoria Gas Energy e tido como um papa no setor, ajuda com informações técnicas.

O ministro quer um pacote de medidas infralegais, sem a necessidade de passar pelo Congresso Nacional, pronto em cerca de 60 dias. Ele pretende agir tanto na "quebra de monopólios" quanto na demanda. Porém, conforme seus interlocutores, não serão "canetadas" com efeito imediato nas tarifas. Nada que lembre, por exemplo, a MP 579 - fatídica medida provisória pela qual a ex-presidente Dilma Rousseff forçou uma redução de 20% nas contas de luz.

Com o pré-sal, a oferta líquida de gás produzido no Brasil deve saltar de 65 milhões para 111 milhões de metros cúbicos por dia entre 2017 e 2027, segundo a Empresa de Pesquisa Energética (EPE). É um volume alto demais para se queimar ou se reinjetar.

O problema é como criar um mercado para tanto gás. Hoje o insumo custa de US\$ 11 a US\$ 13 por milhão de BTU (unidade de referência no setor). Não se incrementa o consumo da matéria-prima com esse preço. Por isso, trabalha-se com uma meta de cortar o valor à metade do que se cobra atualmente na ponta final.

A estratégia envolve ações firmes nos segmentos de transporte e distribuição de gás. Nas distribuidoras estaduais, a estatal é acionista relevante em quase todas as empresas e há reclamações sobre conflitos de interesses. Fontes do setor comentam que, mesmo tendo vendido dutos de transporte, a Petrobras continua exercendo monopólio garantido em cláusulas contratuais. Gasodutos podem estar ociosos, mas outros produtores e potenciais consumidores não conseguem acessá-los.

A chave para reorganizar o mercado pode estar em um processo no Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) que investiga possíveis condutas restritivas da Petrobras no mercado de gás natural. Ninguém gosta de dizer isso publicamente na equipe econômica, mas pode ser um álibi perfeito para a venda de ativos da estatal na área. O comando atual da empresa está afinado com esse pensamento, gosta da ideia de se focar cada vez mais em exploração e produção, mas pode enfrentar dificuldades com acionistas minoritários para

abrindo mão voluntariamente de negócios ou cláusulas contratuais que lhe dão um monopólio.

Paralelamente, no novo plano de socorro aos Estados em dificuldades financeiras, a União deverá exigir como contrapartida uma adesão dos governadores a parâmetros definidos nacionalmente para o mercado livre de gás. Hoje apenas São Paulo e Minas têm um marco regulatório mais favorável à figura dos consumidores livres. O Rio Grande do Sul, por exemplo, sequer tem regulação.

Se toda essa cartilha for bem aplicada e o preço realmente cair, "por mérito e não por mágica", pode-se tornar viável, por exemplo, a produção nacional de fertilizantes e novos alto-fornos a gás, em vez de coque, nas siderúrgicas, afirma **Paulo Pedrosa, ex-secretário-executivo do Ministério de Minas e Energia**, hoje presidente da Abrace (a associação dos grandes consumidores industriais de energia).

"Você aciona gatilhos de competitividade e promove uma reindustrialização", acredita Pedrosa. Para Guedes, seria um feito político e tanto. Aos industriais, ele poderia assumir o discurso de que pretende abrir a economia, sim, mas dando condições reais de competição. Com um choque de energia barata.

VEÍCULO: Valor Econômico

Data: 15/04/2019

Seção: Opinião

Autor:

Título: Bolsonaro adiciona incertezas ao cenário econômico

No fim da semana passada, o país foi surpreendido com a decisão do presidente Jair Bolsonaro de cancelar o reajuste de 5,7% no preço do óleo diesel determinado pela Petrobras. Bolsonaro revelou que ligou para o presidente da estatal do petróleo, Roberto Castelo Branco, exigindo explicações e pedindo que recuasse da decisão.

O presidente questionou o motivo do reajuste do óleo diesel ficar acima da inflação projetada para este ano. Em entrevista na sexta-feira, Bolsonaro disse que estava preocupado também com o transporte de cargas no Brasil e com os caminhoneiros, que "são pessoas que realmente movimentam as riquezas, de norte a sul, leste a oeste e que tem que ser tratadas com o devido carinho e consideração".

Ele disse que quer "um preço justo para o óleo diesel" e informou que terá uma reunião nesta terça-feira com técnicos da Petrobras e ministros de Estado, pois deseja perguntar como o percentual de reajuste do diesel é calculado, quanto

custa um barril de petróleo que é retirado no Brasil em comparação com outros países, onde é que o Brasil refina o óleo, a que preço, a que custo e qual é o custo final.

As frases de Bolsonaro levantam uma série de questões, algumas inacreditáveis e outras surpreendentes. É inacreditável, por exemplo, que, passados mais de 100 dias de governo, o presidente da Petrobras ou algum diretor da empresa ou até mesmo o ministro da Economia, Paulo Guedes, não tenham colocado o presidente da República a par da sistemática de reajuste dos preços dos combustíveis, que é pública.

É natural que o chefe da Nação se preocupe com os aumentos dos preços dos combustíveis, pois eles repercutem sobre toda a cadeia produtiva e afetam diretamente os bolsos dos consumidores/eleitores. O impacto da elevação destes preços sobre a inflação e o nível de atividade é conhecido por todos. Assim, é indispensável que o presidente seja informado sobre como esses preços são fixados, com base em que parâmetros. No entanto, isto deveria ter sido feito antes mesmo de sua posse.

Bolsonaro já disse numerosas vezes que não é economista, que não entende de economia e que tem Paulo Guedes para o orientar nessas questões. Mas é surpreendente que o presidente considere estranho que o reajuste do óleo diesel seja maior do que a inflação prevista para o ano.

Não é necessário conhecer os complexos meandros da economia para saber que o preço do petróleo é definido no mercado internacional, cotado em dólar, não mantendo qualquer relação com a inflação brasileira. Quando o preço do óleo sobe, afeta os consumidores do mundo inteiro e não apenas os brasileiros.

Ao questionar o preço do barril de petróleo produzido pela Petrobras, em comparação com o custo em outros países, o presidente da República insinua que se o custo para a estatal brasileira for menor, ela poderia cobrar menos pelos combustíveis. Somente fazendo este raciocínio é possível entender a defesa que Bolsonaro faz de um "preço justo para o óleo diesel". Com toda a certeza, Bolsonaro tinha um público alvo quando fez as declarações: os caminhoneiros, que apoiaram, em sua maioria, o candidato do PSL nas eleições presidenciais. Eles ameaçam nova paralisação e o aumento de 5,7% no preço do óleo diesel poderia ser o estopim do movimento.

Na época da primeira paralisação, Bolsonaro apoiou a greve e criticou os preços dos combustíveis cobrados pela Petrobras. Há um vídeo na internet em que o então candidato à presidência diz que o preço de extração da Petrobras está em torno de US\$ 10, enquanto no mercado internacional o preço gira em torno de US\$ 80. Para ele, a Petrobras não pode acompanhar os preços internacionais. O

mínimo, segundo Bolsonaro diz no vídeo, seria fazer "uma média ponderada" dos preços.

O presidente vai discutir esta proposta da "média ponderada" amanhã, em sua reunião com os ministros e técnicos da Petrobras? Qual será a fórmula imaginada pelo presidente para chegar ao "preço justo para o óleo diesel" e fazer com que ele não suba acima da inflação?

As declarações do presidente adicionaram novas incertezas ao cenário econômico do país, já tumultuado com o lento andar da reforma da Previdência. As palavras de Bolsonaro reduziram o valor de mercado da Petrobras em mais de R\$ 30 bilhões, apenas na sexta-feira. O estrago feito na Petrobras pela política de controle dos preços dos combustíveis, adotada no governo da ex-presidente Dilma Rousseff, ainda está na memória dos brasileiros. O temor é de que essa política se repita.

VEÍCULO: Valor Econômico

Data: 15/04/2019

Seção: Especial

Autor: Francisco Góes | Do Rio

Título: Preços precisam de mais transparência, diz diretor da ANP

Os preços do óleo diesel praticados atualmente pela Petrobras estão mais próximos das referências internacionais do que estavam em 2016. "Hoje [o preço] não está distorcido", disse ao **Valor** Décio Oddone, diretor-geral da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP). Mesmo assim, Oddone lidera uma cruzada por maior transparência nos preços dos derivados (diesel e gasolina) divulgados pela estatal e por outros agentes da indústria de petróleo e gás. A discussão sobre transparência, diz ele, se acelerou depois da greve de caminhoneiros, em maio do ano passado. Oddone, que trabalhou por 30 anos na Petrobras e foi responsável pelos negócios da petroleira na América Latina, considera, porém, que a forma como a estatal divulga os preços da gasolina e do diesel não é a mais apropriada. "É no mínimo incompleta", afirmou. Para ele, o modelo concentrador da indústria de petróleo nacional, nas mãos da Petrobras, criou um longo período de desalinhamento nos preços ao longo dos últimos 20 anos. Oddone considera ainda que a única maneira de reduzir preço de combustível de forma estrutural no Brasil é seguir a paridade de importação. Ele afirma, no entanto, que a atual discussão sobre reajuste do diesel evidencia apenas uma parte do problema, pois a commodity representa cerca de 50% do preço. A parcela restante corresponde a outras variáveis importantes, como as margens da distribuição e da revenda e os impostos. Nesse contexto, ele é favorável a uma maior competição no

segmento de distribuição. Leia a seguir os principais trechos da entrevista, concedida ontem, no Rio.

Valor: *Como avalia a intervenção do governo depois de a Petrobras ter anunciado um aumento de 5,7% no preço do diesel?*

Décio Oddone: Acho que é um episódio isolado e não senti em nenhum momento, de todos os contatos que tive com o governo desde a época da transição, nenhum viés intervencionista, nenhuma intenção de não praticar regras de mercado, nenhum sinal de descontinuidade na adoção de práticas modernas, competitivas, abertas. Então acho que foi episódio isolado.

Valor: *O mercado interpretou como sinal de intervenção...*

Oddone: O mercado interpreta essas questões com volatilidade. O que acontece no Brasil é que estamos em uma transição que é a maior transformação que já vivemos no setor de petróleo e gás. Não canso de repetir, mas vou dizer de novo: quando a Petrobras foi criada, nos anos 1950, o Brasil era um país rural e agrário. Somente 36% da população moravam nas cidades e praticamente não havia atividade econômica a não ser a agropecuária. Ao longo de mais de 60 anos em que a sociedade brasileira se modernizou e o Brasil industrial se criou, a indústria de petróleo sempre foi a Petrobras do monopólio. No Brasil, tivemos [nos anos 1950] a famosa campanha de "O petróleo é nosso!". Então isso sempre esteve latente nas discussões sobre petróleo. E nunca conseguimos, efetivamente, enfrentar esses debates de forma pragmática. Até que chegou um ponto em que esse modelo que praticamos durante décadas fracassou rotundamente.

Valor: *Um modelo concentrado?*

Oddone: Um modelo concentrador em que a Petrobras era a indústria de petróleo e gás no Brasil, em que a Petrobras fazia tudo, tinha as refinarias, operava campos maduros de um barril por dia e o pré-sal com poços de 50 mil barris/dia; uma empresa que está na distribuição e que concentra todas as atividades do gás natural. Esse modelo fracassou. A Petrobras não tem recurso para fazer tudo. As oportunidades de investimento no setor de petróleo e gás no Brasil foram muito além da capacidade de investimento de uma empresa só por maior e mais emblemática que ela seja. Nesse modelo vimos a Petrobras [ser] incapaz de explorar os recursos de petróleo e gás de maneira plena. A Petrobras não tem capacidade financeira e nem operacional para tocar todo o pré-sal sozinha; não tem recursos nem condições de investir mais no parque de refino. Somos importadores de derivados porque falta capacidade de refino, nossa indústria de gás é incipiente. Os preços [dos combustíveis] foram

liberados em 1º de janeiro de 2002. Mas esse modelo bateu na parede em 2014, quando a Petrobras enfrentou a crise da Lava-Jato e da alavancagem.

Valor: *Apesar de a prática de paridade dos preços com o mercado internacional ter começado em 2002, as intervenções nos preços têm sido permanentes. Por quê?*

Oddone: Há dificuldade de fazer uma transição para um modelo aberto [de competição] porque trata-se de um processo. Não vai ser em linha reta, vamos ter percalços como foi com a greve dos caminhoneiros no ano passado e, quanto mais distorção tiver no mercado, mais percalços vamos ter.

Valor: *Na prática, a liberação dos preços dos combustíveis em 2002 significou o quê?*

Oddone: Em 1997, a Lei do Petróleo [9.478/97] foi aprovada e o monopólio formal da Petrobras deixou de existir. Foi criada a ANP. A Petrobras vendia derivados no Brasil a preços controlados pelo governo e a diferença era colocada na conta petróleo, uma conta mantida entre a Petrobras e o Tesouro. Quando acabou o monopólio e a Petrobras deixou de ser a única empresa autorizada a operar no Brasil, houve um período de transição que foi de 1998 até 2002 em que os preços ainda foram administrados pelo governo de forma oficial. Em 1º de janeiro de 2002, os preços foram liberados [passando a ser determinados pela Petrobras]. Naquele mesmo ano, antes da eleição, a Petrobras deu um aumento para o GLP e o governo interveio.

"A forma como a Petrobras divulga preço é no mínimo incompleta para dizer uma palavra suave"

Valor: *Ainda no governo de Fernando Henrique Cardoso?*

Oddone: Isso. A liberdade de formação de preços da Petrobras durou meses. Depois tivemos os governos Lula e Dilma em que não houve plena aderência dos preços dos derivados ao mercado internacional. Quando olha em retrospectiva os últimos 20 anos, teve na esmagadora maioria do tempo os preços desalinhados com o mercado internacional, especialmente em três períodos.

Valor: *Quais foram?*

Oddone: Entre 2008 e 2010, os preços da gasolina e do diesel no Brasil ficaram superiores aos do mercado internacional porque quando houve a crise financeira internacional, em 2008, os preços do petróleo no mundo caíram. No Brasil, a Petrobras manteve os preços [inalterados]. Naquele período, a Petrobras cobrou preços maiores do que o mercado internacional. Quando veio

a recuperação econômica global por volta de 2011, os preços do petróleo se recuperaram e chegaram a subir em níveis altos. E a Petrobras também não mexeu nos preços. Os preços do petróleo no mercado internacional subiram e aqui no Brasil ficaram bem abaixo do mercado. O controle de preços prejudicou muito a indústria de etanol; muitas usinas quebraram. O que vivemos foi um conjunto de intervenções e um longo período de prática de preços desalinhados com o mercado internacional. E isso foi feito de forma anticíclica: nos momentos de maior crise econômica, estávamos com os preços muito acima [do mercado internacional]. Preços de gasolina acima significa inflação acima, juro acima; diesel acima do mercado internacional significa impacto no PIB [Produto Interno Bruto], na geração de emprego, na atividade, nos preços. E quando estávamos em período relativamente positivo, no começo do governo Dilma, os preços estavam muito abaixo do mercado, alavancando a atividade.

Valor: *A venda de diesel abaixo dos preços de referência de importação estimula a economia, mas qual é o efeito a longo prazo?*

Oddone: Qual é o problema desse modelo em que tem a Petrobras como a grande fornecedora? De 2011 a 2014, quando os preços estavam muito abaixo do mercado internacional, só a Petrobras fornecia, só ela importava, só ela assumia aquelas perdas. A Petrobras foi prejudicada, assim como os produtores de biocombustíveis, que precificam seus produtos de acordo com os preços de derivado de petróleo no Brasil. Quando a Petrobras pratica preços acima dos preços internacionais todos os outros agentes importam também. A Petrobras se beneficia, mas os outros importadores também se beneficiam. Então é um modelo em que o prejuízo é socializado com a Petrobras e o lucro é compartilhado com os agentes privados. Precisamos perseguir o preço de paridade de importação porque, como fomos incapazes de atrair os investimentos necessários para que tivéssemos [mais] refino no Brasil, somos importadores. E ao sermos importadores, se não tivermos preço que permita a importação, não vamos ter abastecimento, vai faltar produto. Quem vai comprar lá fora para importar com prejuízo? Agora esses preços não podem ser abusivos, 20%, 30%, 40% acima do mercado internacional, como já tivemos algum tempo atrás. Por isso houve boom de importação. Precisamos que haja preços seguindo a paridade, mas de forma justa, competitiva e transparente. Nessa situação haverá abastecimento e estímulo para investimentos. Isso é importante porque hoje o Brasil exporta um milhão de barris de petróleo por dia e importa 500 mil, 600 mil de derivados. Gastamos dinheiro para vender nosso petróleo na China, pagando o frete, e gastamos também com frete para trazer gasolina e diesel dos Estados Unidos. A única maneira de estruturalmente reduzir preço dos combustíveis no Brasil é aproveitar que vamos ser um grande exportador de petróleo, mesmo continuando a importar derivados, para criar condição de preços atraentes [no mercado doméstico] para atrair investimentos e, havendo capacidade de refino excedente, sairmos da paridade de

importação. A paridade é o preço que [o agente] precisa praticar para comprar produto nos Estados Unidos, por exemplo, colocar frete, seguros, perdas, armazenagem e poder vender aqui [no Brasil]. É um sobrecusto sobre o preço de origem. Só vai ter possibilidade de reduzir estruturalmente os preços dos combustíveis se tiver preço de paridade de importação.

Valor: *Por que é difícil calcular os preços praticados pela Petrobras?*

Oddone: Os preços divulgados nos Estados Unidos são preços de referência. As agências que fazem a precificação, cada uma tem seu modelo. Quando se diz que o preço da paridade de importação do diesel no porto de Santos [SP] está em R\$ 2 [por litro], isso é uma referência. Toda a discussão eterna no Brasil sobre preço do combustível se dá em uma parcela pequena do preço. No diesel, a commodity em si representa cerca de 50% do preço na bomba. O resto é margem de distribuição e de revenda. Toda essa discussão [do reajuste] se limita ao preço no produtor [na refinaria] ou no importador, que compete ou complementa o refino. Uma análise completa tem que passar pelo resto da cadeia [de suprimento] e pelos impostos.

Valor: *Tem que olhar o problema de forma mais ampla, é isso?*

Oddone: Margem de venda, margem de distribuição, impostos. Os impostos no diesel são federais e foram praticamente duplicados em julho de 2017, quando governo aumentou o PIS/Cofins no etanol, na gasolina e no diesel para arrecadar R\$ 11 bilhões por questão de ajuste fiscal. Foi um aumento significativo nos preços dos derivados, pontual, por aumento de imposto.

Valor: *Mas que permaneceu.*

Oddone: O diesel, considerando o preço médio do Brasil de um mês atrás [semana entre 24 de fevereiro e 2 de março], era de R\$ 3,44 por litro, sendo R\$ 1,80 a commodity. O resto são margens e impostos. Se olhar o ICMS, os governos estaduais definem o chamado preço de pauta. É um percentual do valor da bomba. No diesel, é 12% a 25% do preço, a depender do Estado. Esse imposto funciona como um alavancador da volatilidade.

Valor: *Por quê?*

Oddone: Porque se sobe o preço do diesel, subindo o preço na bomba, o governo do Estado muda o preço de referência e, como a alíquota é de 12% a 25%, o percentual é calculado sobre um preço maior. Esse formato de cálculo do ICMS alavanca a volatilidade para cima e para baixo. É ruim para o consumidor e é ruim para os Estados porque torna volátil a arrecadação.

Valor: *Qual é a solução?*

Oddone: A solução é complexa, mas seria ter um valor fixo [de imposto estadual], independentemente da variação da commodity. Temos que entender que commodity a gente não controla. Não tem país formador de preço. É como trigo, soja, minério de ferro, cobre. Se fala de estabilização de preços de combustível via Cide. Eu sou contra porque dá sinais que interferem no funcionamento normal da economia.

"O que vivemos foi um conjunto de intervenções e um longo período de prática de preços desalinhados"

Valor: *Uma de suas bandeiras tem sido a busca por um mercado mais competitivo na distribuição de combustíveis. De que forma esse objetivo pode ser alcançado?*

Oddone: Nosso modelo de abastecimento é engessado, cria barreiras de entrada e limita a competição porque determina que todo produto precisa passar pelo distribuidor. Uma usina de etanol, uma refinaria, um importador não pode vender o produto diretamente para um pequeno distribuidor retalhista, que vende para pequenas frotas. Isso limita a competição e cria reserva de mercado. Precisamos criar as condições para que o mercado seja [mais] competitivo.

Valor: *Como esse tema vai evoluir dentro da ANP?*

Oddone: Depois da greve dos caminhoneiros [em maio de 2018] houve discussão [na agência] sobre o preço da gasolina. Houve subvenção [do governo] para o diesel, mas a gasolina continuou com regras vigentes. O que aprendemos é que não era adequado estabelecer periodicidade mínima para os reajustes, nem patamar mínimo de reajustes e deixar o mercado funcionar com transparência. A forma como a Petrobras divulga preço é no mínimo incompleta para dizer uma palavra suave. A Petrobras divulga o valor médio aritmético dos cerca de 35 pontos em que ela entrega derivados de petróleo no Brasil para as distribuidoras sem considerar o volume praticado nesses pontos. A partir de outubro, a Petrobras passou a divulgar os preços praticados em cada um desses 35 pontos, na média mensal, com defasagem de um mês.

Valor: *Passou a divulgar o preço real praticado?*

Oddone: Mas com um mês de defasagem e média mensal. Em maio de 2018, na greve dos caminhoneiros, o preço médio do mês foi R\$ 2,16 por litro de diesel na refinaria. A percepção era de que no Brasil todo o preço era esse. Mas naquele mês o preço variava de R\$ 2,05 por litro a R\$ 2,35 por litro. Há uma diferença de 15% no preço na refinaria entre o ponto mais barato e o ponto mais caro. A ANP passou a publicar a partir de novembro preço de referência de

importação do que seria a paridade de importação, calculada pela agência Platts, colocada no Brasil. Eles passaram a publicar o preço na média semanal da gasolina e do diesel em Itaqui (MA), Suape (PE), Aratu (BA), Santos (SP) e Paranaguá (PR) e do GLP em Suape e Santos. Como a Petrobras passou a publicar os preços dela em média mensal nos 35 pontos a partir de outubro, a partir de novembro conseguimos fazer uma comparação entre preços da empresa e de paridade para a gasolina. Para o diesel, só [foi possível fazer o cálculo] a partir de janeiro porque até dezembro tinha a subvenção do diesel que acabou em janeiro.

Valor: *Qual é a conclusão?*

Oddone: Vemos uma convergência dos preços mais perto da paridade [de importação] e ela está mais presente onde tem mais competição, onde se está mais próximos dos mercados fornecedores [EUA], que é no norte do Brasil.

Valor: *A ANP trabalha em uma resolução para dar mais transparência aos preços. Como está essa discussão?*

Oddone: Estamos conversando com as três agências formadoras de preços - Platts, Argus e Opis - para ter o preço de referencia de paridade nos 35 pontos de entrega no Brasil. Com isso, se terá percepção se os preços estão muito ou pouco diferentes das referenciais internacionais.

Valor: *ANP pode exigir que a Petrobras seja mais transparente?*

Oddone: Uma das discussões dessa resolução é tornar obrigatória, pela Petrobras e outros agentes, a divulgação dos preços nos 35 pontos e não a média aritmética ou como a Petrobras voluntariamente faz hoje: a média mensal com defasagem de um mês. Precisamos de competição. Enquanto a Petrobras for monopolista no refino, ela é formadora de preço. Precisamos que o preço seja formado pela competição, só assim o preço será justo e não como foi nos 20 últimos anos em que houve distorções grandes, ora para cima ora para baixo. É positivo que Petrobras venda refinarias, que haja competição no refino, investimentos, outros atores, e aí, tendo competição, a sociedade vai entender a formação de preços e legitimar o modelo. O modelo de interferência permanente, em que hora paga muito acima, hora; muito abaixo, ninguém entende e ninguém legitima.

Valor: *A intervenção da semana passada pode dificultar a venda de refinarias da Petrobras?*

Oddone: Quero ser otimista. Acredito que os 60 anos de experiência de mercado concentrado nos deram evidências suficientes de que esse modelo não funciona. Se formos capazes de sair desse debate com convicção clara que a

Petrobras [precisa] vender refinaria e ter transparência na formação de preço, damos passo gigantesco. Se olhar preços praticados pela Petrobras e comparar com preços internacionais, percebe que estão muito mais próximos dos preços internacionais do que estavam em 2016. A discussão sobre transparência se acelerou com greve de caminhoneiros e estamos vendo os primeiros resultados. Hoje [o preço] não está distorcido. Isso não era possível dois anos atrás. Foi possível fruto da discussão que tivemos depois da greve dos caminhoneiros. Se sairmos da discussão com a consolidação desse entendimento, que precisamos avançar para ter mercado competitivo, aí avançamos. A Petrobras diz que quer vender 50% da capacidade de refino, vamos imaginar que vai vender quatro ou cinco refinarias, então vai ter cinco seis atores. Qual é a chance de ter um mercado com intervenção com diferentes agentes operando?

VEÍCULO: Valor Econômico

Data: 15/04/2019

Seção: Empresas

Autor:

Título: Destaques

Eletrobras questiona Aneel

A Eletrobras informou que está questionando o resultado da fiscalização realizada pela Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) nos recursos recebidos pela Amazonas Energia, até então sua controlada, por meio do fundo setorial Conta de Consumo de Combustíveis (CCC) entre julho de 2016 e abril de 2017. A agência reguladora concluiu que houve repasses a maior de R\$ 1,944 bilhão para a distribuidora de energia, montante que deve ser ressarcido à CCC (que é paga por todos os consumidores via tarifa). Em março de 2019, a Aneel reconheceu direito a créditos de R\$ 2,98 bilhões para a estatal, como resultado da fiscalização dos recursos repassados pelo fundo setorial entre julho de 2009 e junho de 2016. Se confirmado o montante a ser devolvido, ele deverá ser abatido desses créditos.

GE condenada nos EUA

O Departamento de Justiça dos Estados Unidos anunciou na sexta-feira que a GE pagará uma multa de US\$ 1,5 bilhão por operações de hipotecas subprime feitas por uma subsidiária. Segundo as autoridades, a controlada WMC Mortgage e a própria GE "falsearam [informações] sobre a qualidade" dos empréstimos e deturparam os controles de qualidade dos títulos de hipotecas. "A falha em apresentar as deficiências materiais destes empréstimos contribuíram para a crise financeira [de 2008]", disse, em nota, o vice

procurador-geral Jody Hunt. Apesar de ter concordado em pagar a multa, a GE não admitiu culpa no episódio.

VEÍCULO: Valor Econômico

Data: 15/04/2019

Seção: Empresas

Autor: Camila Maia e Marli Olmos | De São Paulo

Título: Fiat retoma produção de veículos a GNV

Nos próximos dias, a Fiat anunciará a retomada da produção de veículos movidos a GNV (gás natural veicular). Por enquanto, a montadora não comenta a decisão. Mas há uma grande expectativa na Companhia de Gás de Minas Gerais (Gasmig) de que a demanda por esse tipo de veículo cresça por conta dos incentivos em alguns Estados. Rio de Janeiro e São Paulo já oferecem desconto no IPVA e em Minas foi aprovada recentemente lei que isenta carros movidos a gás do pagamento desse imposto.

O primeiro modelo movido a GNV a ser lançado pela Fiat, ainda neste mês, será o Siena, um sedã que está no mercado há 20 anos e que há 13 já foi produzido na versão que aceitava gás, além de álcool, gasolina ou a mistura de ambos. Por esse motivo o veículo era chamado de "tetrafuel". Não há informações, ainda, de como será a especificação do próximo Siena movido a gás natural.

Segundo o presidente da Gasmig, Pedro Magalhães, posteriormente, a montadora sediada em Betim (MG) vai lançar também versões dos veículos Fiorino e Strada movidos a GNV. Segundo ele, a distribuidora de gás, que é controlada pela estatal elétrica Cemig, participou das discussões sobre a lei que vai isentar o IPVA dos veículos a GNV fabricados no Estado e também de conversas com a Fiat sobre a retomada da produção desse tipo de veículo.

O gás natural é uma alternativa para quem roda muito em curtas distâncias. A Gasmig estima que o custo do GNV seja 40% menor que o da gasolina em Minas Gerais. A companhia calcula que com R\$ 50 é possível rodar 195 quilômetros em um veículo movido a gás, contra 117 quilômetros em carros a gasolina.

Quando lançou a primeira versão do Siena com essa opção de combustível, a Fiat anunciou um ganho de 10% em relação à gasolina. Na primeira edição do veículo a GNV da montadora italiana um sistema de gerenciamento mudava o combustível automaticamente, do GNV para gasolina ou álcool, quando havia necessidade de torque extra - numa ultrapassagem, por exemplo.

A expectativa da Gasmig é que o novo veículo da Fiat a GNV agrade motoristas de Uber e outros aplicativos, que ganharão competitividade ao contar também com a isenção do IPVA, que já é uma realidade para os taxistas. "O motorista de aplicativo não tem isenção de nada, tendo de IPVA será um ganho", disse Magalhães.

Segundo Magalhães, no ano passado, o GNV representava cerca de 1,5% da demanda total do gás distribuído. Com o intuito de expandir esse mercado, a companhia fez um projeto que dava uma bonificação de R\$ 2 mil em gás para aqueles que fizessem a conversão dos veículos, o que permitiu o aumento da demanda para 4%. "Nossa meta é chegar a 10% de GNV em um ano", disse o executivo.

O lançamento do veículo com GNV de fábrica deve ajudar no cumprimento da meta, segundo Magalhães. Para atender o mercado potencial, a companhia espera fazer mais investimentos e aumentar a rede de postos que oferecem o gás natural veicular. De acordo com o executivo, a região metropolitana de Belo Horizonte está bem abastecida, assim como grandes cidades de Minas Gerais como Ipatinga, Juiz de Fora e Governador Valadares. "Temos que pensar em fazer corredores saindo de Belo Horizonte para São Paulo, Ribeirão Preto, Brasília", disse ele.

O ideal é que os postos estejam conectados à rede de gasodutos, mas a Gasmig também entrega o gás usando caminhões. "Não é o ideal, mas chegamos primeiro com caminhão e depois vamos crescendo a rede de gasodutos."

A General Motors foi a primeira montadora a produzir um modelo movido a GNV no Brasil, o Astra "multipower", em 2004. Não houve, porém, um interesse generalizado na indústria automobilística, no país, até gora, em desenvolver projetos com esse combustível. Isso levou à proliferação de oficinas de conversão, muito procuradas por taxistas de grandes centros urbanos, como Rio e São Paulo. A conversão para gás foi também muito procurada há um ano, quando uma greve de caminhoneiros provocou desabastecimento de combustível em todo o país.

VEÍCULO: Valor Econômico

Data: 15/04/2019

Seção: Empresas

Autor: Ana Paula Machado | De São Paulo

Título: Falta de pelotas da Vale preocupa siderúrgicas

O desastre da Vale em Brumadinho (MG), com o rompimento da barragem da Mina Córrego do Feijão, já traz prejuízos para a indústria siderúrgica brasileira. Isso porque, com a parada de produção de mais de 10 minas em Minas Gerais, a mineradora não consegue abastecer com minério de ferro as pelletizadoras do Estado e com isso, as siderúrgicas, localizadas na região Sudeste, ficam sem o fornecimento de pelotas. Somente Fábrica e Vargem Grande, pelletizadoras da Vale, juntas deixam de suprir 11 milhões de toneladas de pelotas, em volume anualizado.

A Vale até tentou minimizar o problema trazendo pelotas do São Luís (MA) para os clientes que eram abastecidos pelas pelletizadoras de Minas Gerais, mas a alta no custo e a falta de logística especializada para o desembarque do material fizeram com que a operação não fosse tão eficiente. O adicional de frete que as siderúrgicas terão de pagar é estimado entre US\$ 20 e US\$ 30 a tonelada de São Luís a portos em Vitória (ES) e Itaguaí (RJ), conforme o **Valor** publicou em março.

Segundo o **Valor** apurou, a única usina que tem condições de receber as pelotas do Maranhão é a Ternium, em Tubarão (ES). Isso porque ela teria feito uma adaptação das esteiras transportadoras que recebiam carvão para movimentar as pelotas vindas de São Luis. As outras ainda têm estoque para abastecer os seus alto-fornos.

"Acredito que, se nada for feito, em 30 dias as siderúrgicas começam a sentir essa parada das minas. E isso pode implicar no desligamento de auto-fornos", disse o presidente do Aço Brasil, Marco Polo de Mello Lopes.

As empresas siderúrgicas adquirem da Vale cerca de 15 milhões de toneladas de minério de ferro (50% da demanda total) e 11 milhões de toneladas de pelotas (92% da demanda).

O desabastecimento de minério de ferro já atinge algumas usinas de ferro-gusa. Como noticiou o **Valor**, a CBF Indústria de Gusa, uma empresa do grupo Ferroeste, paralisou um dos dois alto-fornos que mantém em sua fábrica no município de João Neiva (ES). A Vale fornece 45 mil toneladas por mês para a CBF. "Isso nos fez desligar um dos nossos alto-fornos. Deixaremos de produzir mais ou menos 40% de nossa capacidade, que é de 22 mil toneladas de gusa por mês", disse um executivo da Ferroeste.

Diante do cenário, o Aço Brasil reivindicou junto ao governo federal uma força-tarefa com incumbência de definir prioridades e implementar ações acerca das barragens de rejeitos em todo o país. "Os órgãos envolvidos no processo tomaram uma série de medidas com alto grau de emocionalidade. Foram fechadas minas que não apresentavam risco. Claro que segurança é prioridade

absoluta, mas temos que avaliar todas as consequências dessas decisões", disse Mello Lopes, do Instituto Aço Brasil.

O dirigente ressaltou ainda que várias licenças de estabilidade das barragens estão para vencer nas minas da Vale em Minas Gerais. "Com esse clima, agrava a situação. O que sugerimos ao governo é que se contrate uma empresa internacional para aferir a estabilidade e assim liberar as operações das minas. O risco de desabastecimento da cadeia do aço é real", afirmou.

VEÍCULO: Valor Econômico

Data: 15/04/2019

Seção: Empresas

Autor:

Título: Curtas

Chevron leva Anadarko

A petroleira americana Chevron comprou a Anadarko Petroleum por US\$ 33 bilhões em dinheiro e ações, para reforçar a posição no mercado de xisto e de gás natural liquefeito (GNL), marcando a maior fusão do setor desde que a Shell comprou a BG em 2016. Com os preços do petróleo subindo, a Chevron e a rival Exxon Mobil vêm aumentando os investimentos na bacia Permiana, no Texas, a mais prolífica região de petróleo não convencional do país. A Chevron, Exxon, Shell e BP perderam a primeira fase de bonança da bacia, enquanto produtores independentes mais ágeis, como a Anadarko, foram pioneiros na região.

VEÍCULO: Valor Econômico

Data: 15/04/2019

Seção: Empresas

Autor: Stella Fontes | De São Paulo

Título: Tonelada do minério a caminho dos US\$ 100

Os preços do minério de ferro seguem renovando as máximas em quatro anos e meio no mercado à vista, com a preocupação crescente com restrições na oferta transoceânica e a queda nos estoques de aço da China, que implica aumento das compras da commodity para abastecimento das siderúrgicas locais. Antes limitada a participantes do mercado, agora a expectativa de que os preços possam voltar aos US\$ 100 por tonelada vistos há cinco anos está no radar também dos analistas. No dia 16 de maio de 2014, o minério com 62% de pureza fechou cotado a US\$ 100,74 na China.

Em relatório recente, a equipe de análise do Bradesco BBI estimaram em 45 milhões de toneladas a ruptura na oferta de minério neste ano, o que deve dar suporte para preços entre US\$ 80 e US\$ 100 a tonelada. Para o BB Investimentos, a commodity deve mostrar novas altas ao longo do mês por causa dos embarques limitados.

Há um mês, o banco suíço Julius Baer já havia elevado suas expectativas para os preços no curto prazo e projetava US\$ 85 por tonelada em três meses, alta de 21,4% frente aos US\$ 70 esperados anteriormente. Em 12 meses, o novo preço foi estimado em US\$ 75 por tonelada, com aumento de 15,4%. Havia risco de nova revisão, segundo o analista de commodities Carsten Menke.

De acordo com a publicação especializada "Fastmarkets MB", a tonelada do minério com pureza média de 62% entregue no porto de Qingdao avançou 0,9% na sexta-feira, ou US\$ 0,82, para US\$ 96,47 a tonelada. Esse é o maior preço em 2019 e a maior cotação desde julho de 2014.

Com esse desempenho, os ganhos acumulados pelo minério de ferro neste mês superaram 13% e, no ano, chegaram a 32,6%.

Um avanço na confiança em relação ao desempenho da economia chinesa pode levar a novas altas neste mês, segundo analistas. Na sexta-feira, o país asiático informou os dados da balança comercial em março, revelando forte recuperação das exportações. Na construção civil, a retomada das atividades já se reflete na queda de estoques de aço, com provável reflexo em maior demanda de minério.

Os números de importação de minério pela China, porém, vieram relativamente fracos, mas ainda podem refletir a menor oferta após o desastre na mina da Vale em Brumadinho (MG) e a passagem de um ciclone por áreas de operação da BHP e da Rio Tinto na Austrália.

Ainda do lado da oferta, de acordo com a Fastmarkets, fortes chuvas na área do terminal marítimo de Ponta da Madeira, da Vale, no norte do Brasil, provocaram a redução do ritmo de embarques. Segundo uma fonte de siderúrgica chinesa, o porto só teria movimentado 500 mil toneladas de minério entre os dias 1º e 7 de abril, contra 3 milhões de toneladas tradicionalmente nesse período. Essa restrição pode se refletir em aperto na oferta de minério com 65% de pureza entre o fim de maio e o início de junho.

VEÍCULO: Valor Econômico**Data: 15/04/2019****Seção: Empresas****Autor: Agências internacionais****Título: Brent fecha a terceira semana seguida em alta**

O petróleo fechou em alta na sexta-feira numa combinação de redução de oferta com aumento de demanda e problemas políticos na Líbia e Sudão. Os dados positivos da balança comercial da China influenciaram os preços pelo lado da demanda, reduzindo o temor de queda no consumo da commodity. Já na ponta da oferta os cortes involuntários da Venezuela e Irã e as crises políticas na Líbia e Sudão apoiaram as percepções de um mercado mais apertado.

Considerado referência mundial, o barril do Brent para junho subiu 1,02%, cotado a US\$ 71,55 em Londres. O WTI para maio teve alta de 0,5%, fechando a US\$ 63,89 o barril em Nova York. Tanto o Brent como o WTI fecharam a semana com expansão de 1%. Foi a terceira semana seguida de valorização do Brent e a sexta semana consecutiva de alta do WTI.

"Vemos os preços do Brent e WTI em média de US\$ 75 e US\$ 67 por barril, respectivamente, até o fim do ano, mas o risco está assimetricamente inclinado para cima", disse a RBC Capital Markets em nota.

As importações de petróleo bruto na China tiveram alta de 8,2% ao ano no primeiro trimestre, a 121,17 milhões de toneladas, um forte desempenho para o período, de acordo com dados oficiais divulgados na sexta-feira. Para a consultoria Energy Aspects, as importações de petróleo pela China tendem a sofrer moderação até meados do ano, com outra recuperação a partir do verão no Hemisfério Norte.

A consultoria prevê que as compras de petróleo pela China devem ficar em média entre 9,5 milhões e 9,7 milhões de barris/dia, comparada a 10 milhões de barris/dia no início do ano, com as importações superando a marca de 10 milhões após junho, com recomposição de estoques.

O mercado petrolífero também seguiu os mercados globais de ações, que avançaram após fortes lucros apresentados pelo J.P. Morgan Chase. O índice do dólar recuou para sua mínima ante o euro em mais de duas semanas, fazendo do petróleo mais barato para compradores de fora dos Estados Unidos.

"As ações estão começando bem a temporada de resultados, e o índice do dólar mais fraco ajuda a reafirmar a confiança no mercado do petróleo", disse Phil Streible, estrategista sênior de commodities da RJO Futures em Chicago.

Os mercados do petróleo foram alavancados em mais de 30% neste ano por cortes de oferta liderados pela Organização dos Países Exportadores de Petróleo (Opep) e por sanções dos Estados Unidos sobre os exportadores Irã e Venezuela.

Na Líbia, o líder do exército do país, Khalifa Haftar, avançou com suas tropas até os portões de Trípoli, provocando o temor de que o país membro da Opep se aprofunde ainda mais no caos. Enquanto isso, os protestos que se seguiram ao golpe militar no Sudão, que derrubou o presidente Omar al-Bashir, acrescentou mais turbulência a outro país membro do cartel do petróleo.

O aumento no número de sondas de perfuração em operação nos Estados Unidos que sempre segura o preço do petróleo não conseguiu diminuir o ritmo de alta da commodity. A contagem de sondas cresceu pela segunda semana consecutiva, de acordo com levantamento semanal divulgado pela Baker Hughes. O aumento correspondeu a duas sondas, totalizando 833 na semana, após alta de 15 na semana anterior.

VEÍCULO: Valor Econômico

Data: 15/04/2019

Seção: Finanças

Autor: Juliana Machado e Ana Carolina Neira | De São Paulo

Título: Investidor entra em alerta com Petrobras

Depois de perder R\$ 32,4 bilhões do seu valor de mercado e jogar o Ibovespa de volta aos 92 mil pontos na sexta-feira, a Petrobras vai passar por um novo teste de credibilidade perante os investidores. Para analistas, é cedo para dizer que vão perdurar os efeitos da interferência do presidente Jair Bolsonaro na estatal, mas o ruído provocado pelo pedido de reavaliação do reajuste do preço do diesel certamente vai manter os agentes em estado de alerta com o destino da companhia.

Decepção e receio foram as palavras usadas para descrever a reação ao que aconteceu com a Petrobras, depois que a empresa desistiu de aplicar o reajuste de 5,7% ao preço do diesel. Mais tarde, soube-se, a decisão veio após recomendação de Bolsonaro ao presidente da estatal, Roberto Castello Branco.

O telefonema de Bolsonaro custou caro: o Ibovespa saiu de 97 mil pontos no começo da semana para 92.875 pontos na sexta-feira, queda de 1,98% no dia e de 4,36% no acumulado de cinco pregões. Não bastasse o impacto provocado pela estatal, o dia já havia começado ruim com a notícia de que Procuradoria-Geral da República (PGR) estendeu por 60 dias investigação contra o presidente

da Câmara dos Deputados, Rodrigo Maia (DEM-RJ), evento visto como um risco para a já difícil tramitação da reforma da Previdência.

A tentativa de Bolsonaro de frear uma nova greve dos caminhoneiros fez a Petrobras reviver na bolsa exatamente o clima de um ano atrás: a queda de 8% das ações na sexta foi a maior desde 1º de junho de 2018, quando Pedro Parente pediu demissão do comando da estatal. "Não é como se a Petrobras fosse quebrar, mas é o preço de se ter menos governança e dar a pior sinalização possível ao mercado", diz o gestor de um fundo com 8% de exposição em Petrobras PN, que prefere não ser identificado.

O profissional afirma não ter vendido ações e que vai aguardar pelos próximos sinais do governo para tomar uma decisão. Por ora, não descarta o cenário de Ibovespa em 115 mil pontos e a tese de investimento na Petrobras. "Mas tudo dependerá da continuidade da reforma da Previdência e do compromisso com a gestão liberal, principal elemento para dosar a confiança do investidor."

Algumas manifestações de gestores de fundos em redes sociais sustentavam que o acontecimento com a Petrobras não é tão grave como se viu na gestão de Michel Temer e na greve dos caminhoneiros. Não foi, no entanto, o que os preços mostraram, ao menos no curtíssimo prazo.

De acordo com análise do banco UBS, a decisão de Jair Bolsonaro trará impacto negativo sobre o fluxo de caixa da Petrobras caso seja mantida, uma vez que a empresa seguirá vendendo combustível a um preço mais baixo do que o praticado no mundo. Segundo o banco, os preços internos estão cerca de 6,6% mais baratos.

O analista de óleo e gás e chefe da equipe de pesquisa do UBS Brasil, Luiz Carvalho, entende que o mercado ampliou a cautela, mas ainda não se tornou pessimista ao olhar os planos da Petrobras. "Em um ambiente de volatilidade ou incerteza, compradores ficam mais avessos a tomar esse risco", diz ele. "As ações da companhia andaram se valorizando não apenas por conta do cenário atual de alta do petróleo, mas pela expectativa de que a empresa venderia ativos e teria autonomia em sua política de preços."

Mesmo com a baixa forte da sexta, as ações da Petrobras ainda acumulam uma alta de 15,3% no caso da ON e de 14,4% na PN em 2019. Esse desempenho, porém, chegou a ser bem melhor: de janeiro até o fim de março, os dois papéis chegaram a avançar cerca de 30%.

"Temos exposição à Petrobras e ainda não decidimos o que fazer. Mas é horroroso o que aconteceu", afirma Luiz Fernando Alves Jr., sócio-gestor da Versa, fazendo referência às ingerências que já ocorreram na Petrobras no

passado, quando os reajustes eram represados. "Fica a dúvida sobre o que o governo vai fazer se o petróleo subir mais 10%. Vai continuar usando caixa da empresa ou hedge para subsidiar?", questiona.

O BTG Pactual destacou, em relatório, que "por enquanto" manterá a recomendação de compra para os recibos de ações (ADRs) da Petrobras, mas abordou a preocupação com a influência política sobre a companhia, mesmo sob um agenda liberal. Nos cálculos do bancos, os preços do diesel no mercado local estão 5,8% abaixo da paridade internacional.

"Entendemos que foi uma decisão tomada meio sem considerar todas as consequências e por isso mesmo com grande chances de reversão. Precisamos aguardar os próximos dias, mas com certeza haverá uma boa conversa entre os envolvidos", aposta o gestor de renda variável da Western Asset no Brasil, Fábio Motta.

Para ele, o maior risco ainda está no médio prazo, uma vez que a Petrobras planejava uma série de desinvestimentos ao longo dos próximos meses com projeção de obtenção de US\$ 10 bilhões. "O que aconteceu foi a piora da percepção sobre a governança da empresa, que fica sob risco de interferência do governo. Isso remete ao que aconteceu durante o mandato da Dilma Rousseff, quando houve deterioração forte do balanço da empresa", afirma.

Durante o governo da petista, a petroleira era usada como instrumento na tentativa de controlar o aumento da inflação, sendo forçada a vender seus produtos a preços abaixo dos praticados no mercado internacional, causando prejuízos. "Resta saber se foi uma atitude pontual, influenciada pelo temor de nova greve de caminhoneiros, ou é uma mudança de postura", alerta o BTG Pactual. **(Colaborou Rita Azevedo)**

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Data: 15/04/2019

Seção: Economia

Autor: Fernanda Nunes / RIO

Título: Importações de diesel são canceladas para evitar prejuízo

Importadores independentes frearam as compras após Petrobrás ter recuado no reajuste de 5,7%

Importadores de óleo diesel vão recuar neste momento de congelamento de preços do combustível pela Petrobrás. Presidente da Abicom, que representa o segmento, Sérgio Araújo diz que as empresas associadas à entidade cancelaram importações para evitar prejuízo médio de R\$ 0,14 em cada litro trazido do exterior. Essa é a diferença do valor do combustível nas principais bolsas de

negociação no mercado internacional e o quanto é cobrado pela Petrobrás em suas refinarias, segundo a entidade. Procurada, a Petrobrás não informou se está tendo prejuízo com a manutenção do preço nas refinarias.

Disse apenas que, na média de 2019, manterá o preço acima do praticado no mercado internacional. Na última quinta-feira, a empresa anunciou que havia desistido de reajustar o diesel em 5,7%. Em nota, divulgada pela sua assessoria de imprensa, disse que o presidente da República, Jair Bolsonaro, ligou para o presidente da companhia, Roberto Castello Branco, "alertando sobre os riscos do aumento do preço do diesel" anunciado pela Petrobrás. Na nota, o executivo afirmou ainda ter considerado "legítima a preocupação do presidente". Do volume total de combustível consumido no País no mês de fevereiro, de 4,4 bilhões de litros, 15% foram importados – a maior parte pela própria Petrobrás.

Os dados são os mais recentes divulgados pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP). Os importadores independentes, que são empresas de comercialização de pequeno e médio portes, representam 3% desse mercado, segundo a Abicom. A expectativa das empresas comercializadoras era ampliar participação no mercado e fazer concorrência à estatal, como aconteceu em 2017, quando a petroleira reajustava sua tabela em intervalos de tempo mais curtos e, por vezes, mantinha o preço acima dos praticados no exterior. Nesse período, os independentes chegaram a responder por 60% das importações.

Esse movimento da estatal motivou as comercializadoras a investir em infraestrutura de armazenamento nos principais portos brasileiros. Parte chegou a sair do papel e outra parcela deveria sair neste ano. Mas foram suspensos diante das últimas sinalizações do governo para o setor. "Esperávamos que o governo, com um discurso liberal, acompanhasse o mercado internacional. Hoje o ambiente é de intervenção e monopólio. Os associados da Abicom têm projetos em infraestrutura que são necessários ao País, mas não vão acontecer", disse.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Data: 15/04/2019

Seção: Economia

Autor: Mônica Scaramuzzo

Título: Vale negocia recuperação de barragens com Andrade

Construtora vai fazer nos próximos dias análise dos locais para preparar as obras

A Vale está em negociações com a empreiteira Andrade Gutierrez para a realização de obras em suas oito barragens em Minas Gerais, apurou o

"Estado". Na semana passada, a mineradora acertou com a construtora fazer contrato de administração por obra. O acordo entre as duas companhias ainda depende de aprovação do conselho de administração da Vale. Pelas conversas entre as duas empresas, a Andrade Gutierrez vai começar nos próximos dias uma análise para colocar em curso seu plano para reconstruir as barragens da mineradora.

Ainda não há um valor fechado para a reconstrução dessas barragens. Nas últimas semanas, a mineradora tem mantido conversas com empresas especializadas para avaliar suas barragens. Tragédia. O rompimento de uma barragem da mina da Vale – Córrego do Feijão –, em Brumadinho, no dia 25 de janeiro, deixou 277 vítimas entre mortos e desaparecidos. A tragédia de Brumadinho levou a mineradora a suspender a produção – a companhia vai deixar de produzir este ano quase 93 milhões de toneladas de minério de ferro, volume que responde por um quarto do total da capacidade de produção da mineradora. Os primeiros trabalhos da Andrade Gutierrez começarão a ser feitos na barragem Barão de Cocais.

Um muro será construído por toda a extensão da barragem para conter os rejeitos antes de o processo de descomissionamento (desativação) da barragem começar a ser colocado em prática. Envolvida na Operação Lava Jato, a construtora Andrade Gutierrez está se desfazendo de vários ativos para reduzir suas dívidas. Segundo uma fonte familiarizada com a construtora, as negociações para as obras de contenção das barragens da Vale darão um respiro à construtora, que enfrenta problemas financeiros. Segundo o colunista Lauro Jardim, de O Globo, a companhia estaria em conversas com o grupo chinês Power China para firmar parcerias, com futura venda de seus negócios.

De acordo com uma fonte próxima ao grupo, a Andrade não pretende se desfazer de sua participação da CCR, concessionária de rodovias, e não quer abrir mão da construtora. Procurada, a Andrade Gutierrez não comentou o assunto. Em nota, a Vale informou que "mantém contato regular com empresas especializadas para o desenvolvimento de obras de engenharia para suas operações". "A Vale segue desenvolvendo estudos relacionados à contenção de algumas estruturas, tendo como premissa a preservação das condições de segurança dos trabalhadores e da população das cidades onde tais estruturas estão localizadas."

CPI. Amanhã a Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) do Senado que investiga o rompimento da barragem da Mina do Córrego do Feijão, em Brumadinho (MG), se reúne com representantes do Ministério Público, para troca de informações sobre a tragédia e pontos da legislação sobre segurança de barragens que podem ser aperfeiçoados. A CPI já ouviu seis pessoas, entre elas o ex-presidente da Vale Fábio Schvartsman, além de técnicos e engenheiros

da companhia e de empresas contratadas pela mineradora que atestaram a segurança da barragem. Os depoimentos serão retomados no próximo dia 23. A tragédia da Vale com o rompimento da barragem em Brumadinho colocou em alerta os municípios mineiros que dependem da atividade de extração de minério.

Cidades como Itabira, Nova Lima, Ouro Preto e Mariana têm 90% do total de suas arrecadações atreladas à mineradora. No início de abril, a Vale anunciou o repasse de R\$ 100 milhões a municípios mineiros que estão tendo prejuízos com a queda de arrecadação provocada pela paralisação das operações da mineradora. A empresa também negocia com o governo um repasse para o Estado de R\$ 550 milhões.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Data: 15/04/2019

Seção: Colunas

Autor: Alberto Bombig

Título: Hora de o superministro mostrar superpoderes

Coluna do Estadão

Se até aqui o espírito no mercado financeiro e no setor produtivo se resumia a "in Paulo Guedes we trust", nesta semana essa confiança ganha ares de desafio. Os próximos passos do governo, após a intervenção de Jair Bolsonaro na Petrobrás, serão essenciais para definir não só o futuro da estatal, mas o quanto o superministro tem superpoderes. Os dois se encontram hoje às 16h. Quando Guedes diz ser possível "consertar" erros do chefe que não sejam razoáveis, desperta esperança na ala mais apaixonada pelo ministro de ouvir um mea culpa do presidente.

» Who is the boss? Quem tem pé no chão sabe que, se o governo voltar atrás, será uma desautorização do presidente. Por isso, há aposta numa terceira via: o preço continua oscilando em função do petróleo internacional, mas com uma janela para "correções".

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Data: 15/04/2019

Seção: Colunas

Autor: Camila Turtelli, Clarice Couto, Gustavo Porto

Título: » Vai atrás.

Coluna do broadcastagro

A pressão para aumentar a mistura de biodiesel ao diesel de petróleo, de 10% (B10) para até 15% (B15), antes do aval do grupo de trabalho sobre o tema atravessou a Esplanada dos Ministérios, em Brasília. Sem o sinal verde do **Ministério das Minas e Energia (MME)**, diante de problemas que a elevação na mistura pode causar em motores, o lobby de produtores recorreu à ministra da Agricultura, Tereza Cristina.

» **Solução.** Em documento, a indústria cita que relatório do MME aponta como principal problema "a definição do parâmetro de estabilidade na mistura diesel e biodiesel", o que não seria competência da Pasta, mas da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP). Pede que a ANP crie um programa de testes para fazer a correção e, assim, elevar a mistura para 11% (B11) este ano. E garante: "Os produtores ofereceram um programa robusto de melhoria da qualidade da mistura através de mudança na especificação do biodiesel puro".

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Data: 15/04/2019

Seção: Mercado

Autor: Marina Dias

Título: Nos EUA por investidores, Guedes tenta gerenciar crises

Ministro da Economia teve de explicar interferência do governo na Petrobras

Washington - Bastou Paulo Guedes pisar nos Estados Unidos para que seu celular disparasse com ligações e mensagens diretamente do Brasil.

"É urgente", escreviam aliados para tentar convencer o ministro da Economia a dar retorno a tantos pedidos.

Mas Guedes parecia irredutível: "Pessoal, vocês têm que ter capacidade de resolver o problema aí. Não é possível que eu não possa ficar um dia fora", escreveu.

Era quinta-feira (11) e o chefe da equipe econômica de Jair Bolsonaro estava no meio de uma agenda com 27 compromissos entre Nova York e Washington.

Ainda não imaginava que teria de lidar com a decisão do presidente de interferir, à sua revelia, no reajuste do preço do diesel da Petrobras.

A medida contrariou a condução da política econômica liberal defendida pelo ministro —de menor intervenção governamental possível— e despertou desconfiança entre investidores.

Até aquela tarde, porém, Guedes desprezava os recados sobre a falta de articulação entre a equipe econômica e o Congresso e focava em encontros com autoridades financeiras internacionais.

Mas em poucas horas a crise interna gerada pelo Planalto escalou e o ministro precisou passar um bom tempo tentando explicar —e entender— as decisões do presidente.

Entre as reuniões, recebia mensagens sobre a atuação de aliados do presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ), que também estava em viagem oficial aos EUA.

Os deputados fizeram andar no Congresso um texto alternativo ao do governo sobre a reforma tributária depois que um auxiliar de Guedes falou sobre as propostas do Planalto em relação ao tema.

Depois, veio a enxurrada de recados e ligações sobre a decisão de Bolsonaro de segurar o aumento de 5,7% no preço do combustível — Guedes não fora avisado da medida.

Irritado, o ministro primeiro evitou comentar o assunto. Sobre a confusão com o presidente da Câmara, disse a jornalistas que Maia deve ter um "senso político superior" ao dele ao fazer seus cálculos, mas teme que o andamento de várias propostas atrapalhe a aprovação da reforma da Previdência.

Nos encontros fechados nos EUA, empresários e investidores queriam saber o prazo e o tamanho da reforma que será aprovada pelo Congresso e qual a possibilidade de o ministro não continuar no cargo até o fim do governo.

Por enquanto, escutam que não há nenhum sinal concreto de que ele vá deixar o posto, mesmo após a interferência de Bolsonaro na Petrobras.

Depois de muita insistência dos jornalistas, Guedes afirmou no sábado (13) que é possível consertar na base da conversa decisões "não muito razoáveis" tomadas pelo presidente na área econômica.

E é isso que o ministro pretende fazer nesta semana, quando retorna ao Brasil para, segundo ele, entender melhor as motivações do Planalto.

No início da semana, Maia e Guedes falaram para a mesma platéia de investidores e empresários em Nova York, porém em dias diferentes.

O mercado reagiu bem à fala do ministro, já conhecido pelos americanos, e com um pouco mais de cautela ao discurso do presidente da Câmara, que falou dos problemas de articulação política do governo.

Investidores olham para o Brasil com cuidado e querem esperar a aprovação da reforma da Previdência para colocar dinheiro de fato no país.

Segundo Guedes, que se reuniu com o ministro das finanças da China, o secretário do tesouro americano, a diretora do FMI, entre outras autoridades, ninguém perguntou sobre o celeuma da Petrobras.

Nos bastidores, porém, a avaliação foi de que a interferência de Bolsonaro na estatal prejudicou as conversas de Guedes no exterior, pois coloca em dúvida sua capacidade de sobrepor a economia liberal a pressões políticas.

Nas palavras do ministro, os investidores estrangeiros estão olhando com enorme interesse para o Brasil, já que a economia mundial está desacelerando e esse pode ser um grande momento para os mercados emergentes.

"É preciso olhar para o futuro. Vou atuar no front em que posso fazer alguma coisa para frente", disse Guedes.

Além de Guedes, representantes da ANP (Agência Nacional do Petróleo), o **ministro Bento Albuquerque (Minas e Energia)** e o presidente da Petrobras, Roberto Castello Branco, se reúnem nesta segunda-feira (15) no Palácio do Planalto para discutir uma solução para a Petrobras.

O presidente do BNDES, Joaquim Levy, também foi convocado. A reunião foi marcada pela Casa Civil.

Sem repassar o aumento do custo do diesel ao consumidor, a empresa assume uma perda na operação e, por isso, pode ser alvo de contestação de acionistas no Brasil e no exterior.

Ainda não está decidido o que será feito, mas o governo terá de encontrar uma solução que não gere perdas para a Petrobras.

No ano passado, o governo solucionou o problema criando uma subvenção temporária ao preço do diesel.

Os reajustes passaram a ser mensais e o Tesouro Nacional bancava até R\$ 0,30 por litro, em caso de alta do petróleo no mercado externo.

Repetir a subvenção é uma das opções que serão levadas à discussão, assim como a possibilidade de se reduzir parte da tributação sobre o combustível.

O desconto do imposto, no entanto, teria que ser compensado por outra fonte de receita pelo governo, segundo a LRF (Lei de Responsabilidade Fiscal).

Colaborou Mariana Carneiro

VEÍCULO:	Folha de S. Paulo
Data:	15/04/2019
Seção:	Colunas
Autor:	Joana Cunha
Título:	Na fila

Painel S. A. ::

O IBP (Instituto Brasileiro de Petróleo) estima que pelo menos R\$ 450 bilhões serão investidos na exploração e produção de petróleo nos próximos três anos. O valor se refere a projetos já aprovados no setor de óleo e gás.

Exposição

O dado é parte do material que será apresentado pela entidade ao **ministro de Minas e Energia** e aos presidentes das casas do Congresso nesta terça-feira (16), para defender medidas que podem impulsionar o setor.

VEÍCULO:	Folha de S. Paulo
Data:	15/04/2019
Seção:	Editorial
Autor:	
Título:	Populismo mortal

Na ânsia de agradar a caminhoneiros e demais condutores de veículos, Bolsonaro acena com medidas que elevam a insegurança no trânsito

Ao intervir de modo desastrado na definição do preço do óleo diesel na sexta-feira (12), Jair Bolsonaro (PSL) deu curso a uma espécie de populismo automobilístico que seu governo ameaça aprofundar.

No episódio mais recente, os beneficiários evidentes são os caminhoneiros. Entretanto outras manifestações do presidente e de seus auxiliares mostram a disposição de agradar a motoristas em geral — com medidas que provavelmente elevarão o já trágico número de mortes no trânsito do país.

Bolsonaro tem atacado as lombadas eletrônicas e chegou a anunciar que não renovaria os contratos para o monitoramento de velocidade nas estradas federais.

Numa demonstração chocante de ignorância, disse que a “indústria das multas” beneficiava as empresas concessionárias de rodovias. No mundo real, essa receita fica, conforme o caso, com órgãos federais, estaduais e municipais.

Em outra investida populista, o Ministério da Infraestrutura anunciou que enviará ao Congresso um projeto de lei destinado a ampliar de 20 para 40 o limite de pontos por multas que leva à suspensão da carteira de motorista.

Na prática, pretende-se abdicar da fiscalização, numa irresponsabilidade que, tudo indica, custará vidas. Na literatura, há farta evidência de que velocidades menores e observância da legislação de trânsito resultam em menos vítimas.

Levantamento da Folha, publicado nesta segunda (15), traz números eloqüentes. Nos trechos de rodovias federais com radares, a quantidade de mortes em acidentes caiu 21,7%, em média, após a instalação dos aparelhos. Verificou-se melhora em 72% dos casos.

A forma mais fácil e barata de que dispõe um governante para reduzir a violência no trânsito — que matou 37 mil no país em 2016 — é baixar os limites de velocidade. Para tanto, basta uma canetada, e os efeitos logo se mostram visíveis.

Reconheça-se em Bolsonaro o intento de cumprir as promessas de campanha e evitar o estelionato eleitoral. No entanto existem maneiras menos temerárias de enfrentar a tal indústria da multa.

Uma alternativa, ainda assim questionável, seria abrandar o tratamento de infrações que não afetam a segurança das vias, como descumprimento do rodízio ou estacionamento irregular. Tais casos poderiam não gerar pontos que levam à suspensão da habilitação, por exemplo.

Inadmissível será simplesmente acabar com os dispositivos que existem e vêm contribuindo para reduzir as mortes nas ruas e estradas, com base em argumentos que nem mesmo têm base na realidade.

Ao contrário do que já disse o presidente, é perfeitamente possível viajar sem receber uma multa. Basta não exceder o limite de velocidade e não cometer imprudências. Para isso, perdoe-se a obviedade, as multas foram criadas.

VEÍCULO: O Globo**Data: 15/04/2019****Seção: Economia****Autor: BRUNO GOES****Título: Deputados querem explicações de presidente da Petrobras**

Após intervenção de Bolsonaro, ida de executivo à Câmara pode ser antecipada

BRASÍLIA- Após a intervenção do presidente Jair Bolsonaro para impedir o reajuste do diesel pela Petrobras, deputados já se movimentam para antecipar a ida do presidente da estatal, Roberto Castello Branco, à Comissão de Minas e Energia da Câmara.

Há onze dias, foi aprovado um convite, de autoria do deputado Padre João (PT-MG), para o executivo ir à Câmara falar justamente sobre a política de preços de combustíveis. A negociação era para um depoimento em maio. Mas, diante da intervenção de Bolsonaro, que levou à queda de 8,5% nas ações da empresa, pode haver antecipação ou mesmo a convocação de Castello Branco.

Segundo o presidente da comissão de Minas e Energia, Silas Câmara (PRB-AM), a atitude de Bolsonaro preocupa. A intenção do colegiado, diz o deputado, era dar mais tempo para que o executivo se organizasse e trouxesse “os desafios” que serão enfrentados por sua gestão na estatal. Mas o cenário mudou, afirma: — Vamos dialogar na segunda-feira (hoje), pois achamos perigoso o acontecimento (a suspensão do reajuste a pedido de Bolsonaro). Não foi bom nem para o presidente da República nem para Petrobras. Pior para os acionistas.

Integrante da comissão, o líder do PCdoB, Orlando Silva, diz que a oposição quer esclarecimentos: — Precisamos saber se quem manda no preço dos combustíveis é Bolsonaro ou a Petrobras. Não pode, numa trapalhada feita pelo presidente, a Petrobras perder R\$ 32 bilhões em valor de mercado.

Amanhã Bolsonaro se reúne com a cúpula da Petrobras e o **Ministério de Minas e Energia** para discutir o preço do diesel. O governo teme uma nova greve de caminhoneiros.

VEÍCULO: O Globo**Data: 15/04/2019****Seção: Economia****Autor:****Título: Aprendizado**

Opinião do GLOBO

O TELEFONEMA de Bolsonaro para suspender um aumento do diesel de 5,7%, avisado pela Petrobras com antecedência, custou um tombo de 8,5% nas ações ordinárias da estatal, com redução de R\$ 32 bilhões no valor de mercado da empresa.

QUE O presidente entenda agora o custo de atos intervencionistas como o telefonema alterando uma política previamente anunciada. Pioram as expectativas de todos os agentes econômicos.

OS PREÇOS internos de combustíveis não podem deixar de refletir a cotação internacional do petróleo. Mas há alternativas para isso ser feito de forma previsível e transparente, sem afastar investimentos de que o país e a empresa necessitam.

SE O diesel precisa de algum subsídio temporário, que ele seja explícito. É só ouvir técnicos da estatal e de fora dela, especialistas no assunto. Ideias não faltam.

VEÍCULO: O Globo

Data: 15/04/2019

Seção: Economia

Autor: ANA PAULA RIBEIRO

Título: Número de investidores na Bolsa encosta em 1 milhão

Em março, 982.721 pessoas estavam aptas a comprar e vender ações. Juro baixo torna renda variável mais atraente

SÃO PAULO- O número de investidores na Bolsa encostou em um milhão com a alta de cerca de 50% em um ano. Com mais interesse pelas ações, pessoas físicas somaram 982.721 aptas a investir no fim de março, maior número já registrado.

Apesar do recorde, esse contingente representa apenas 0,48% da população brasileira, muito abaixo da média de países emergentes: 6%. Independentemente de olhar o copo meio cheio ou meio vazio, a expectativa é de continuidade do crescimento desse contingente a cada ano.

Juros em patamares baixos, inflação praticamente sob controle e pulverização das plataformas de investimentos estão levando mais gente para o mundo da renda variável.

AMADURECIMENTO

Estudo da Levante Investimentos aponta que 2,2% dos brasileiros terão algum investimento em ação em 2025. Com base nas projeções de população do IBGE, serão 4,8 milhões de pessoas.

— A próxima geração já terá maior educação financeira, diferentemente do passado, em que a única opção conhecida era a poupança — diz Felipe Bevilacqua, gestor da Levante.

Raphael Figueredo, analista da Financial Eleven, diz que décadas de inflação ou juros elevados deixaram no investidor uma mentalidade de curto prazo, priorizando a renda fixa por ser mais segura e estável. Agora, com a taxa básica de juros (Selic) em 6,5%, menor patamar histórico, a procura por investimentos de maior risco começa a aumentar.

— O brasileiro está aprendendo a investir agora, assumindo que uma parcela do dinheiro precisa ir para algo com mais risco, com rendimento maior — analisa Figueiredo.

De fato, enquanto as pessoas físicas têm R\$ 229,8 bilhões em ações, o saldo investido na tradicional caderneta poupança ainda é bem maior: R\$ 798,5 bilhões. Analistas acreditam que, com o amadurecimento dos investidores, parte desses recursos migrará para a Bolsa — assim como o investido em renda fixa, que agora tem baixo retorno.

Quando se olha para o perfil dos investidores no Brasil, a maioria é formada por homens entre 26 e 45 anos. Essa faixa etária é a que mais cresce. No entanto, a maior parte das ações está nas mãos de quem tem mais de 56 anos. A justificativa é que eles já têm maior volume de patrimônio financeiro acumulado. Não está nas estatísticas quem investe por fundo de investimento.

Além dos fatores macroeconômicos, Rafael Panonko, chefe da área de análise da Toro Investimentos, chama atenção para a ampliação do acesso à Bolsa proporcionado pelas plataformas digitais, as chamadas fintechs. A burocracia também ficou menor, tornando mais simples a abertura de conta em uma corretora de valores, ressalta: — Há um acesso maior à informação. Antes, o brasileiro pensava em investimento e falava com o gerente de banco. Hoje, começa a ter uma outra visão.

EFEITO PETROBRAS

Panonko admite, no entanto, que turbulências como a que atingiu o mercado na última sexta-feira, quando as ações da Petrobras caíram mais de 8% por causa da suspensão do reajuste do diesel por determinação do presidente Jair Bolsonaro, inspiram cautela em potenciais novos investidores. Mas destaca que é preciso ter uma visão de longo prazo.

— O efeito pânico assusta as pessoas, mas o investidor precisa pensar no longo prazo. Essa medida vai afetar o que espero de ganho para a empresa? Então, pode ser uma oportunidade de compra para o longo prazo — diz Pananko, reforçando a atenção aos riscos.

Para Luiz Roberto Monteiro, operador da Renascença Corretora, é cedo para saber se a pressão sobre os papéis da Petrobras vai continuar: — A empresa vinha em um processo de venda de ativos. Está em um processo de recuperação dos números. Essa notícia não veio em um bom momento. Não dá para avaliar ainda como vai ser a volatilidade no curto prazo.

VEÍCULO: O Globo

Data: 15/04/2019

Seção: Colunas

Autor: Ancelmo Gois

Título: Custo Bolsonaro

Na ponta do lápis: esses R\$ 32,4 bilhões que a Petrobras perdeu de valor de mercado, na sexta-feira, com a intervenção do governo federal no preço do diesel equivalem ao que a estatal arrecadou (R\$ 35 bilhões) com a venda da TAG transportadora de gás do Nordeste. Ou então ao que receberá de bônus (US\$ 9 bilhões) do contrato da chamada cessão onerosa.

VEÍCULO: Correio Braziliense

Data: 15/04/2019

Seção: Política

Autor: Gabriela vinhal

Título: Ação para conter as perdas da Petrobras

O presidente Jair Bolsonaro começa a semana em meio a uma força-tarefa para tentar conter a crise que causou após intervir na política de preços da Petrobras na semana passada. O chefe de Estado tem pressa para reverter o cenário, por conta da semana curta que está por vir, por conta da Semana Santa. Bolsonaro se reúne hoje com o secretário especial de Desestatização Desinvestimento do Ministério da Economia, Salim Mattar, e com os ministros da Casa Civil, Onyx Lorenzoni, e da Economia, Paulo Guedes. O economista retornou ontem dos Estados Unidos, onde se reuniu com investidores e empresários.

Os encontros de hoje servem como um apoio para o encontro que o presidente terá amanhã com ministros e responsáveis pela política de preços da Petrobras. Além da equipe técnica da estatal e de Guedes, foram convocados os ministros Tarcísio Freitas (Infraestrutura) e **Bento Albuquerque (Minas e Energia)**. A

agenda foi marcada depois que a empresa seguiu as ordens de Bolsonaro e desistiu de aumentar em 5,7% o valor do diesel nas refinarias.

Bolsonaro temia uma nova greve dos caminhoneiros, similar à paralisação do ano passado, que causou desabastecimento no país por 10 dias. Depois da primeira vitória com o governo, a categoria quer ainda conversar com o setor do agronegócio para fazer com que a lei dos preços mínimos do frete seja cumprida. A demanda é antiga do grupo, uma vez que foi negociada ainda em 2018, como uma das medidas compensatórias para encerrar o movimento.

De acordo com o porta-voz da Presidência, Otávio Rêgo Barros, serão discutidos na reunião os aspectos técnicos da decisão, considerada uma intervenção indevida por especialistas. Isso porque o presidente, sem consultar o chefe da pasta econômica, determinou que não houvesse o reajuste. A medida vai contra tudo o que prega Guedes, um ultraliberal. Apesar de não ter sido consultado previamente por Bolsonaro, o ministro disse que conseguiria reverter um quadro que não fosse razoável para a economia com “conversa”.

Ao anunciar o encontro, na última sexta-feira, Bolsonaro ressaltou, entretanto, que a política do governo é de “mercado aberto e de não intervenção na economia”. Ele, inclusive, havia afirmado que não defendia práticas “intervencionistas” nos preços da estatal. Mal vista pelos investidores, a decisão fez com que a companhia perdesse R\$ 32,4 bilhões em valor de mercado e as ações caíssem 8,5% na Bolsa de Valores de São Paulo.

Desde que decidiu vetar o reajuste de 5,7% no diesel, Bolsonaro preferiu não falar sobre o assunto à imprensa. Ontem, não foi diferente (leia abaixo).

Mourão no HFA

Em uma visita de cortesia ao vice-presidente Hamilton Mourão, no Palácio do Jaburu, que se recupera de uma cirurgia para tratar uma tendinite no cotovelo, o chefe do Planalto não quis comentar a situação da Petrobras. Segundo a assessoria da Vice-Presidência, o encontro durou cerca de uma hora e meia e teve a companhia do ministro do Gabinete de Segurança Institucional, Augusto Heleno Ribeiro.

Bolsonaro também ficou em silêncio nas duas vezes em que saiu do Palácio da Alvorada. Com roupas informais, Bolsonaro acenou, cumprimentou e tirou fotos com apoiadores e turistas que cercavam o local. Contudo, preferiu não responder às perguntas dos jornalistas.

Na manhã de ontem, Mourão fez uma publicação no Twitter, dizendo que

passaria o fim de semana “afastado do front”. “Tive de passar por uma punção no Hospital das Forças Armadas, para aliviar a dor causada por uma tendinite no cotovelo direito”, escreveu na postagem. O vice-presidente comentou que já está medicado, na companhia da família, e que passava bem. O procedimento feito no cotovelo de Mourão é considerado simples e teve o objetivo de retirar o líquido inflamatório que havia se acumulado na região, o que pode provocar, entre outras coisas, tendinite ou bursite.

“Tive de passar por uma punção no Hospital das Forças Armadas, para aliviar a dor causada por uma tendinite no cotovelo direito”

Hamilton Mourão,
vice-presidente, em postagem no Twitter

MME / ASCOM .