

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.....	3
Título: Reajustes da Petrobras não terão nova intervenção, afirma Guedes	3
Título: Mesmo com mudanças, resolução da ANP sobre preços divide opiniões	5
Título: Indexar frete ao diesel é solução "difícil", diz Freitas.....	7
Título: Apoio do BNDES será diferente do visto no passado	8
Título: Rosatom pede modelo de contratação para Angra 3	10
Título: Líder da Rede vai à Justiça para barrar revisão de contrato	12
Título: Governo libera Petrobras para definir seus preços	13
Título: Caminhoneiro terá crédito para comprar pneu e manter veículo.....	14
Título: Problema é o mesmo de 13 milhões de desempregados, diz Armando Castelar	16
Título: Medidas dividem as lideranças e parte já sinaliza mobilização por nova greve	18
Título: Cessão onerosa pode gerar compensação de US\$ 20 bi à Petrobras.....	20
Título: Pré-sal de Zona Econômica Exclusiva fica para 2020.....	22
Título: Após desastre em Brumadinho, preço ao produtor tem 1ª alta em 5 meses	24
Título: Dividendo de R\$ 2,7 bi da Braskem é adiado	25
Título: Vallourec volta a fornecer tubos de aço para o pré-sal.....	27
Título: Em nova fase, Ibram quer liderar processo de mudanças no setor	28
Título: PF faz busca e apreensão em casa de diretores da Vale	30
Título: Buritipar compra ações da Previ na Paranapanema.....	31
Título: Melhora perspectiva para preço do açúcar	32
Título: Expansão da bioeletricidade pode reduzir emissões.....	34
Título: Bolsa sobe com recuperação da Petrobras.....	36
Título: Empresas liberaram apenas R\$ 5,7 bi para reparação de tragédia em Mariana.....	38

Título: Programas de recuperação dos danos devem durar 15 anos	41
VEÍCULO: O Estado de S. Paulo	42
Título: ‘Petrobrás define preço do diesel’, diz Guedes	42
Título: Pacote tenta conter caminhoneiros	44
Título: No WhatsApp, medidas criam uma rebelião de motoristas	45
Título: Caminhoneiros goleiam por 7 a 1	46
Título: PF faz buscas na casa de presidente afastado da Vale	48
VEÍCULO: Folha de S. Paulo	49
Título: Porta-voz diz que Bolsonaro não vai interferir no diesel	49
Título: Bolsonaro libera linha de crédito de R\$ 500 milhões a caminhoneiros	50
Título: Bolsonaro mostrou estar com o ouvido na pista ao barrar aumento do diesel	52
Título: Diesel ainda é 5,3% mais barato do que antes da paralisação	57
Título: Caixa repete Dilma e reforça linha de compra de caminhões	58
Título: Caminhoneiros dizem que crédito é esmola e não descartam paralisação	59
Título: Análise : Medidas não resolvem problema; país tem de depender menos de rodovias	61
Título: Outra rendição	62
Título: E se Guedes pegar fogo?	63
VEÍCULO: O Globo	65
Título: Nas mãos da Petrobras	65
Título: Ação da estatal reage com pacote para caminhoneiro	67
Título: Estatal venderá 50% de suas refinarias a partir de junho	68
Título: Ajuda a caminhoneiros não resolve tensão no setor, dizem analistas	69
Título: PF faz busca na casa de presidente afastado da Vale	71
Título: Bolsa caminhão do Bolsonaro	73

VEÍCULO: Valor Econômico**Data: 17/04/2019****Seção: Brasil****Autor: Carla Araújo e Fabio Murakawa | De Brasília****Título: Reajustes da Petrobras não terão nova intervenção, afirma Guedes**

Preços dos combustíveis são assunto da Petrobras. O ministro Paulo Guedes, da Economia, assegurou, ontem, que o presidente Jair Bolsonaro entendeu que "é fora de propósito" intervir na formação de preços e não é intenção do governo repetir manipulações que aconteceram no passado. Bolsonaro participou, com vários ministros, de uma reunião em que técnicos da estatal petroleira explicaram os métodos usados para os reajustes de combustíveis.

Guedes admitiu que ao ligar para o presidente da Petrobras, Roberto Castello Branco, para questionar o aumento de 5,7% no diesel que a empresa havia anunciado, o presidente da República deu margem para se falar em intervenção do governo. "A interpretação que tiveram é procedente", disse.

Mesmo sem ter sido consultado previamente sobre a decisão de Bolsonaro, Guedes disse que considerou natural que ele pedisse explicações a Castello Branco, justamente porque era um dia em que o governo comemorava os cem dias e tentava emplacar uma agenda positiva.

"O presidente nos disse que ele telefonou para o Roberto e perguntou: 'Como é isso aí? No dia dos cem dias [do governo] você está jogando diesel no meu chope!", contou o ministro.

Tanto Guedes, quando o **ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque**, reiteraram que a manutenção do reajuste de 5,74% é uma decisão que cabe à Petrobras. "Quem vai decidir o momento e o valor [do preço] é a Petrobras", afirmou Albuquerque. O ministro de Minas e Energia disse ainda que o valor do diesel praticado na bomba no Brasil é em média 12% abaixo do praticado no mundo e salientou que 46% do preço do diesel são tributos e que eventual aumento acontecerá em cima dos 54% restantes que formam o preço.

Guedes disse que a atitude de Bolsonaro foi política. "Não foi uma decisão de política econômica que ele tomou. Se fosse para mexer, uma política nova, ele teria se consultado comigo", disse o ministro, que na ocasião estava nos Estados Unidos. Ele falou, ainda, que compreendia as motivações do presidente, cujas preocupações não se limitam às questões de mercado.

"Eu, como economista, tenho que reconhecer que o presidente da República representa 200 milhões de pessoas e ele pode estar preocupado com uma greve [dos caminhoneiros] que possa causar mais desacerto do que uma queda

eventual do mercado", afirmou. "Ele, com a maior sinceridade, disse: 'Me explica esse negócio aí, me dê os esclarecimentos [sobre o aumento do diesel acima da inflação]'."

O ministro da Economia explicou que, "se começar a regular preço", será afundado todo o esforço do governo de fazer concessões e atrair investimentos. "Uma intervenção deprecia toda a riqueza que vai sair dos poços de petróleo", assinalou.

Outro aspecto que ele chamou a atenção é para um necessário choque de redução de preços na oferta de energia e combustíveis, mediante privatizações e maior competição. O ministro fez críticas ao monopólio da Petrobras e afirmou que a estatal se comprometeu a trabalhar com mais transparência na definição dos preços dos combustíveis.

Para Guedes, o exemplo a ser seguido é o dos bancos centrais. No caso brasileiro, o Banco Central, na ata do Copom, dá todas as informações necessárias ao entendimento de por que os juros puderam cair ou as razões para ter que aumentá-los. É um modelo de transparência e de previsibilidade.

Segundo ele, foram examinados o histórico de preços e ficou claro que houve período em que a Petrobras colocou preço muito acima e outros muito abaixo (do mercado internacional).

"Não queremos de forma alguma ser um governo que manipula politicamente o preço como muitos governos manipularam no passado", destacou. A experiência mais recente se deu no governo de Dilma Rousseff, que ao segurar os preços dos combustíveis, definiu o valor da empresa estatal ao que se seguiu um brutal reajuste, no seu segundo mandato.

"Se em algum momento considerarmos que o preço subiu muito, temos saber que qualquer medida custa para a União", disse Guedes. "Se o preço subir demais, poderíamos reduzir impostos. Nada a ver com intervenção nos custos da Petrobras. Vai se cortar de quem? Do turismo? Da educação? Da saúde, para dar para os caminhoneiros?", completou.

Guedes lembrou ainda que no passado recente houve dois extremos relacionado às políticas de preços de combustíveis. Um deles é o do governo da ex-presidente Dilma Rousseff, que congelou os preços, e outro foram os tempos de reajustes diários, na gestão de Pedro Parente no comando da Petrobras, no governo de Michel Temer.

De acordo com o ministro da Economia, essas realidades foram conversadas na reunião do presidente Jair Bolsonaro com técnicos na empresa ontem. O

ministro disse que ficou acertado que a Petrobras "tem que trabalhar para melhorar as suas próprias práticas".

Um exemplo citado pelo ministro da Economia foi o americano. "Nos EUA, a solução que encontraram foi indexar o frete ao diesel e tudo isso tem que ser estudado mesmo."

Ontem cedo, o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Freitas, chegou a dizer que, além do cartão-caminhoneiro, uma opção era indexar o frete ao preço do diesel. Depois o ministério esclareceu que essa medida não seria adotada. Guedes, porém, afirmou que o presidente da Petrobras está estudando as alternativas, incluindo o exemplo americano de indexação "Essa solução americana de indexar está sendo analisada também, tudo está sendo analisado", disse Guedes.

A ministra da Agricultura, Tereza Cristina, defendeu ontem mais previsibilidade nas altas de preço do óleo diesel praticadas pela Petrobras. "A Petrobras é uma empresa independente, ela sobe os preços de acordo com o mercado internacional, o que é ruim para o produtor. O bom é que a gente tivesse nossa casa arrumada e que a Petrobras pudesse dar mais previsibilidade nesses aumentos de preço e na diminuição. A tabela [de preços] deveria ir para baixo e para cima", disse a ministra, durante a Norte Show, feira agropecuária de Sinop (Mato Grosso).

"O produtor anda penalizado com os custos de produção, tem sobrado pouco", declarou. A ministra criticou, ainda, o tabelamento do frete rodoviário.

(Colaborou Cristiano Zaia)

VEÍCULO: Valor Econômico

Data: 17/04/2019

Seção: Brasil

Autor: André Ramalho | Do Rio

Título: Mesmo com mudanças, resolução da ANP sobre preços divide opiniões

Em meio à retomada do debate nacional sobre os preços da Petrobras, a Agência Nacional do Petróleo (ANP) trabalha em uma resolução para dar mais transparência ao mercado de combustíveis no Brasil. O objetivo é obrigar a estatal - e outros agentes dominantes regionais - a divulgar os preços reais praticados nos diferentes pontos de suprimento. Discutida desde o ano passado, após a greve dos caminhoneiros, a resolução divide opiniões entre os agentes do setor.

Concorrentes da Petrobras, como a refinaria Refit (ex-Manguinhos) e as importadoras, por exemplo, são favoráveis à abertura dos dados. Já a petroleira

estatal e a Associação Nacional das Distribuidoras de Combustíveis, Lubrificantes, Logística e Conveniência (Plural) estão entre as críticas aos principais pontos da resolução.

A proposta da ANP já passou por idas e vindas. Originalmente, a ideia era exigir que os contratos entre os fornecedores (produtores e importadores) e as distribuidoras incluíssem uma fórmula de preços. Depois da repercussão negativa dos agentes, que viam na proposta um sinal de interferência, o regulador retirou a exigência da fórmula, mas manteve a obrigatoriedade de que as empresas incluam nos contratos os preços parametrizados. Em outras palavras, ainda que não tenham uma fórmula rígida, as companhias deverão deixar claro os componentes adotados para formação do preço.

O presidente da Associação Brasileira dos Importadores de Combustíveis (Abicom), Sérgio Araújo, vê com bons olhos a proposta da ANP de obrigar a Petrobras a divulgar seus preços de lista (à vista) nos 35 pontos de suprimento. Hoje, a estatal divulga em seu site o preço médio nas refinarias e a média mensal dos preços em cada ponto, com defasagem de um mês.

"No mundo ideal, os preços não precisariam de transparência, mas não estamos num mundo ideal. Estamos num mercado que caminha para a abertura, mas que ainda tem a presença de um agente dominante muito forte no refino, distribuição e na infraestrutura de logística. Considerando esse cenário, o órgão regulador precisa de mecanismos para estimular a concorrência", afirma Araújo.

Segundo a Abicom, a Petrobras vem operando com preços abaixo da paridade internacional, prejudicando as importadoras privadas. A estatal, por sua vez, vê na proposta da ANP um "retrocesso na evolução do mercado competitivo de combustíveis no Brasil", por introduzir "elevada insegurança jurídica, redução da atratividade dos negócios do setor". Ainda segundo a estatal, os princípios da resolução podem reduzir o interesse de novos entrantes no refino.

A companhia destaca que sua posição de mercado foi reduzida em razão do crescimento das importações. Por isso, segundo ela, o mercado é efetivamente competitivo e a proposta da ANP seria um tratamento anti-isonômico.

"Os agentes econômicos detêm legítimo direito de preservar o sigilo de suas informações concorrencialmente sensíveis", disse a estatal em nota na consulta pública sobre a proposta.

A Plural, por sua vez, defende que, em vez de obrigar as empresas a publicarem seus preços reais, a ANP deveria adotar um modelo regulatório baseado na divulgação de preços de referência de mercado, produzidos por entidades independentes.

Para o presidente da associação, Leonardo Gadotti, episódios como a interferência do presidente Jair Bolsonaro no reajuste da Petrobras ignoram o comportamento dos preços. Ele destaca que, no primeiro trimestre, o diesel da Petrobras subiu 17,8%, enquanto, na bomba, a alta foi de 3,3%, em média. "O motorista não compra da refinaria. Cria-se uma confusão enorme no mercado em razão desse olhar para a refinaria", disse.

VEÍCULO: Valor Econômico

Data: 17/04/2019

Seção: Brasil

Autor: Rafael Bitencourt | De Brasília

Título: Indexar frete ao diesel é solução "difícil", diz Freitas

O ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, afirmou que a indexação do frete rodoviário ao preço do diesel foi a solução encontrada por outros países para proteger o caminhoneiro das oscilações do preço do combustível do momento da contratação até a entrega da carga. Para ele, tal mecanismo não poderia ser usado no Brasil.

"Temos uma quantidade grande de atravessadores no meio do caminho e fica difícil operacionalizar essa solução [a indexação]. Por isso, veio o cartão caminhoneiro [lançado pela Petrobras]. Ele vai ter a mesma finalidade de fazer esse hedge, essa proteção à variação do diesel durante a viagem", disse o ministro em entrevista a jornalistas após solenidade em que autorizou a concessão do aeroporto do Guarujá (SP).

Freitas informou que, nos países com os contratos indexados, o caminhoneiro tem direito a receber um valor a mais ao chegar ao destino se houver aumento do preço do diesel no trajeto.

O ministro lembrou que, com o cartão da Petrobras, o caminhoneiro terá "previsibilidade" sobre o custo do diesel. Isso abrirá a possibilidade de o embarcador dar "um crédito" para realizar a compra antecipada do combustível "na largada".

Freitas disse que o estudo encomendado pelo governo junto à Esalq/USP para definir uma nova metodologia de cálculo das tabelas de frete rodoviário para cargas está pronto e já se encontra em consulta pública.

"Modelar o preço do frete não é uma tarefa simples. Há condições diferentes de custos. E o trabalho da Esalq está pronto e em consulta pública. Vamos começar

a debater e a partir do momento que tivermos uma referência, isso deixará de ser uma dificuldade", afirmou.

Segundo Freitas, a Esalq possui a maior base de dados com informações sobre cargas no país e a ideia é que o trabalho da instituição sirva para atualizar as referências de custos utilizados para composição do preço do frete.

Ele ainda informou que o estudo avaliou os mais diferentes tipos de cargas, como frigorificadas, a granel e perigosa, entre outras, e levou em conta custos como depreciação de caminhões, mão de obra do caminhoneiro, preço dos combustíveis e outros.

"A tabela está sendo construída e a referência [dos custos] será atualizada", acrescentou.

Desde sua implementação como alternativa para cessar as greves de caminhoneiros que afetaram o país no ano passado, o tabelamento de fretes vem causando insatisfações tanto entre caminhoneiros quanto entre as empresas que contrataram fretes.

Os caminhoneiros autônomos se queixam de que falta fiscalização da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) para o cumprimento das tabelas de frete. Enquanto o setor empresarial reclama dos altos custos fixados pelo frete mínimo. "A fiscalização da ANTT também será intensificada", disse o ministro.

Em face do recuo da Petrobras para elevar os preços do óleo diesel por determinação do presidente Jair Bolsonaro, o governo resolveu anunciar medidas a favor da categoria. "Temos que dar trabalho para o autônomo. Há um excesso de oferta e nosso desafio é dar trabalho, garantir que o autônomo seja contratado. A gente resolvendo isso vamos dar um grande passo no distencionamento de qualquer situação", destacou. **(Colaboraram Cristiano Zaia, Carla Araújo, Fabio Murakawa e Edna Simão)**

VEÍCULO: Valor Econômico

Data: 17/04/2019

Seção: Brasil

Autor: Rafael Rosas e Francisco Góes | Do Rio

Título: Apoio do BNDES será diferente do visto no passado

O apoio do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) ao setor de transporte de carga, anunciado ontem pelo governo federal, será muito diferente do que foi o antigo Procaminhoneiro, programa de incentivo à

renovação da frota dos caminhoneiros autônomos. O programa, lançado em 2006 e já extinto, financiou a compra de caminhões novos e usados, com taxas subsidiadas. Agora, o apoio do banco vai se limitar ao financiamento da compra de pneus e autopeças, a taxas compatíveis com as cobradas no mercado.

Embora as condições financeiras da nova linha ainda não sejam conhecidas, o BNDES vai disponibilizar R\$ 500 milhões para financiar os caminhoneiros, via agentes financeiros, com até R\$ 30 mil, limitado a quem tem dois caminhões por CPF.

Mesmo com as negociações que levaram ao anúncio feito ontem pelo ministro da Casa Civil, Onyx Lorenzoni, terem acontecido para evitar o risco de uma nova greve dos caminhoneiros, os volumes envolvidos no apoio do BNDES são diferentes de programas passados para atender ao setor de transporte de carga. Em 2008, quando a crise financeira internacional já derrubava economias principalmente na Europa e América do Norte, o Brasil iniciava a era de medidas anticíclicas e terminava o ano com desembolsos em torno dos R\$ 12 bilhões para financiar a compra de caminhões - nesse caso, o montante contemplava não apenas o programa para caminhoneiros autônomos, mas também as aquisições por grandes empresas, transportadoras ou não.

No ano seguinte, em julho, o banco de fomento alterou as condições do Procaminhoneiro, dentro da tentativa de estimular a economia em meio à crise global já instalada. Os juros caíram de 13,5% para 4,5% e ficaram fixos até o fim do ano, enquanto o orçamento do programa atingia R\$ 1 bilhão. Essa taxa de juros já incluía o spread do agente financeiro e o prazo passava a 96 meses, um ano a mais que os 84 meses anteriores.

Em fevereiro de 2017, no governo do ex-presidente Michel Temer, quando já era difundido o discurso da necessidade de um banco menor, o BNDES definia, na circular 05/2017 para os agentes financeiros credenciados, as regras para apoio via Finame, linha do banco para financiamento de máquinas e equipamentos. O apoio para compra de ônibus e caminhões teve, na ocasião, algumas alterações. As micro, pequenas e médias empresas (MPMEs) poderiam financiar até 100% do investimento, contra os 80% anteriormente permitidos e a remuneração da instituição passava de 2,1% ao ano para 1,5% ao ano. Já para as grandes empresas, o teto do financiamento passava de 50% para 60% do total do investimento e a taxa de juros aumentava, de 2,1% ao ano para 2,33% ao ano. Em ambos os casos, a Taxa de Juros de Longo Prazo (TJLP) era substituída pela TLP como referencial de custo financeiro.

Ao anúncio de ontem ainda será acrescido o detalhamento das condições financeiras, em um programa que está sendo desenhado pelo BNDES em parceria e com a coordenação do Ministério da Economia. Mas o que já se sabe

aponta para um movimento que se preocupa em auxiliar um setor sensível, mas sem os subsídios vistos em momentos passados

VEÍCULO: Valor Econômico

Data: 17/04/2019

Seção: Empresas

Autor: Rodrigo Polito | De Sochi (Rússia)

Título: Rosatom pede modelo de contratação para Angra 3

Uma das proponentes a firmar parceria com a Eletronuclear para a conclusão da usina nuclear de Angra 3, a fabricante russa de equipamentos e fornecedora de combustível nuclear Rosatom diz ser flexível a qualquer modelo que o governo defina para a retomada do empreendimento, mas enxerga que, em termos de custo de energia, a solução por meio de contratação, ao invés de uma sociedade, é a mais barata para o país. Em uma eventual composição societária, o investidor estrangeiro vai precificar os riscos de atraso no cronograma e de estouro de orçamento.

"Um modelo em que o governo contrata algum fornecedor de tecnologia e construção, em um contrato de EPC [sigla em inglês para engenharia, gestão de compras e construção], será o menos caro para o governo, porque não há risco para os contratados, se algo ocorrer de forma errada", afirmou o primeiro vice-diretor geral da Rosatom para Desenvolvimento Corporativo e Negócios Internacionais, Kirill Komarov. "Em todos os casos, se você utiliza dinheiro de governo é menos caro do que usar dinheiro privado. Tudo isso se reflete no preço final da energia elétrica", completou.

Questionado sobre a condição atual do governo brasileiro, que não possui recursos suficientes para arcar com o projeto, o executivo disse que existe possibilidade de empréstimos intergovernamentais. Ele citou como exemplo casos na Hungria, Índia, Bielorrússia e Bangladesh.

Com um portfólio de encomendas de US\$ 133,2 bilhões para os próximos anos fora da Rússia, a Rosatom é uma das sete empresas que receberam carta-convite da Eletronuclear para enviar sugestões para a elaboração do modelo de negócios para a retomada das obras da terceira usina nuclear brasileira. Além dela, também foram sondados Westinghouse (Estados Unidos), EDF (França), Kepco (Coreia do Sul) e as chinesas CNNC, SNPTC e CGN.

Os interessados devem enviar suas contribuições à estatal brasileira até o fim deste mês. O modelo final deve ser definido pelo governo ainda no primeiro semestre, para ser lançado um edital de concorrência internacional no segundo semestre.

"Existe tempo suficiente para o governo brasileiro definir e dizer o que é o mais importante para eles. Nós somos muito flexíveis como companhia. Temos trabalhado em diferentes modelos", disse Komarov. Um total de 78 reatores fornecidos pela Rosatom estão em operação fora da Rússia. Outros 36 reatores produzidos pela companhia estão em construção em 12 países. Na Rússia, estão em construção outras seis unidades. O faturamento da companhia no ano passado somou 864,6 bilhões de rubros, cerca de R\$ 52 bilhões.

"Queremos ouvir os objetivos do governo [brasileiro]. E estaremos disponíveis para propor algum plano que possa ser confortável para nós, para o governo e para a economia brasileira", completou Komarov.

Segundo principal executivo do alto escalão da Rosatom, Komarov esteve no Brasil no início do mês para participar de reunião do **ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque**, e do presidente da Eletronuclear, Leonam Guimarães, com executivos das principais proponentes para a parceria internacional para a conclusão de Angra 3.

Com cerca de 65% de índice de conclusão, Angra 3 teve as obras interrompidas em setembro de 2015, por falta de pagamentos a fornecedores. Ao todo já foram investidos R\$ 13 bilhões no projeto, que ainda exigirá cerca de R\$ 15,5 bilhões para ser concluído. O início de operação da usina está previsto para janeiro de 2026.

Komarov vê como positivo o atual momento para o setor de energia nuclear no Brasil, devido à posição favorável do governo Bolsonaro à expansão da oferta da fonte no país. "O Brasil precisa de mais energia. E o governo tem um caminho para resolver a questão. O governo brasileiro vê a energia nuclear como uma potencial solução para definir os caminhos e estabelecer o fornecimento de energia elétrica limpa, confiável e estável para o país."

O executivo, que participa nesta semana da AtomExpo 2019, feira e congresso da indústria nuclear mundial, em Sochi, na Rússia, também vê favoravelmente o cenário de expansão da energia nuclear em âmbito global, principalmente por ser uma fonte que não emite gases do efeito estufa e por ter custo de geração estável e previsível, fatores importantes principalmente para as indústrias.

"O custo do combustível [nuclear] no custo total da energia é de menos de 10%. Em usinas a gás ou carvão, o custo do combustível é próximo de 60% a 70% do custo total da eletricidade", afirmou Komarov.

O repórter viajou a convite da Rosatom

VEÍCULO: Valor Econômico**Data: 17/04/2019****Seção: Brasil****Autor: Renan Truffi e Vandson Lima | De Brasília****Título: Líder da Rede vai à Justiça para barrar revisão de contrato**

O líder da oposição no Senado, Randolfe Rodrigues (Rede-AP), entrou ontem com uma ação popular na Justiça em que pede a suspensão, em caráter liminar, da revisão do contrato de cessão onerosa, que permite a exploração do petróleo do pré-sal excedente na Bacia de Santos (SP).

A investida é o primeiro passo de parte dos congressistas para judicializar o acordo firmado entre a Petrobras e a União, que pretende fazer um megaleilão do volume. Além da Rede Sustentabilidade, lideranças do MDB e do PT devem engrossar o coro para que o governo recue do acordo.

O assunto deve ser discutido na reunião de líderes do Senado, nesta semana, a pedido de Randolfe e do líder do MDB, Eduardo Braga (AM). Na avaliação de ambos, a decisão do governo de fazer o acordo para a realização do megaleilão, com aval do Tribunal de Contas da União (TCU), é um "bypass" no Congresso e configuraria uma "fraude". O entendimento é compartilhado pelo líder do PT na Casa, Humberto Costa (PE), que também deve endossar a ofensiva.

Na ação, Randolfe justifica que a disponibilização dos bens da União, como é o caso do volume excedente, precisa de autorização do Congresso para se tornar alienável.

A ação popular também pede que a Justiça impeça a União e a Petrobras de "estabelecer direta ou indiretamente quaisquer regras" sobre o excedente da cessão onerosa, "sem a aprovação prévia e específica do Congresso, sob pena de multa a ser fixada". Na prática, se o pedido for deferido, o governo precisará de uma lei que referende a revisão do contrato. Com isso, o objetivo de Randolfe é impedir que o leilão, marcado para 28 de outubro, aconteça, de fato.

Ao **Valor** Braga disse que o caminho encontrado pela equipe econômica vai gerar insegurança jurídica. "O governo precisa de autorização legislativa", afirmou o senador. "O Paulo Guedes [ministro da Economia] pode muito, mas não pode tudo."

Como parte do acordo, a União pagará à estatal US\$ 9,06 bilhões (ao câmbio de R\$ 3,72 no fim deste ano. O fim das tratativas com a Petrobras foi anunciado na semana passada pelo **ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque**, após reunião do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE). O colegiado agendou um novo encontro para hoje em que definirá novos detalhes da venda do volume excedente de óleo aos 5 bilhões de barris estipulados no contrato.

VEÍCULO: Valor Econômico

Data: 17/04/2019

Seção: Brasil

Autor: Fabio Murakawa, Carla Araújo, Edna Simão, Cristiano Zaia e Leila Souza Lima | De Brasília e São Paulo

Título: Governo libera Petrobras para definir seus preços

O governo anunciou ontem um pacote de medidas para acalmar os caminhoneiros e assumiu o compromisso de não interferir na formação dos preços dos combustíveis, para tranquilizar os mercados. Essas foram as duas iniciativas aprovadas por Bolsonaro para, de um lado, lidar com a ameaça de uma nova greve dos caminhoneiros e, de outro, diminuir o estrago que fez na cotação das ações da Petrobras ao determinar à direção da companhia, na semana passada, que suspendesse o reajuste de 5,7% nos preços do diesel.

A ingerência do presidente nos preços dos combustíveis abalou a confiança nos propósitos liberais do governo. Em um só dia, a Petrobras perdeu R\$ 32 bilhões em valor de mercado. A estatal, porém, terá que ser mais transparente na comunicação de suas decisões. O ministro Paulo Guedes usou como exemplo de transparência a ata do Copom, do Banco Central.

O ministro da Infraestrutura, Tarcísio Freitas, pela manhã, anunciou as medidas para melhorar "a vida e a renda dos caminhoneiros". Foram destacados R\$ 2 bilhões do Orçamento para concluir a BR 163, obra iniciada nos anos 1970, e para investir na manutenção de rodovias. O BNDES vai abrir uma linha de crédito de R\$ 500 milhões para que os caminhoneiros possam trocar pneus e fazer a manutenção dos veículos. A Petrobras vai liberar o cartão combustível, um pré-pago para a compra de diesel. Pulverizada, a categoria teve reações diversas. Alguns dos líderes da greve do ano passado aprovaram as medidas, com ressalvas. Outros falaram em "esmola" e acreditam que a categoria vai reagir.

Guedes e o **ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque**, asseguraram que quem define os preços dos combustíveis é a Petrobras e que a reunião com Bolsonaro, ontem, foi para o presidente ouvir explicações sobre a formação de preços. "Quem vai decidir o momento e o valor do reajuste é a Petrobras",

disseram. À noite, a estatal informou que manterá os preços inalterados, sem citar prazo.

VEÍCULO: Valor Econômico

Data: 17/04/2019

Seção: Brasil

Autor: Fabio Murakawa, Carla Araújo, Edna Simão e Cristiano Zaia | De Brasília

Título: Caminhoneiro terá crédito para comprar pneu e manter veículo

O governo anunciou ontem uma linha de crédito do BNDES, de R\$ 500 milhões, para manutenção e compra de pneus por caminhoneiros autônomos, além de R\$ 2 bilhões para obras de infraestrutura e manutenção de rodovias. Os anúncios, parte de um pacote voltado para a categoria, ocorreram depois de uma reunião na véspera na Casa Civil, diante da possibilidade de uma nova paralisação de caminhoneiros menos de um ano após a greve geral que paralisou o país e prejudicou a retomada do crescimento.

Horas depois do anúncio, feito em entrevista coletiva na presença de quatro ministros, a Caixa informou a flexibilização das condições de outra linha de crédito que beneficia os caminhoneiros, BNDES Finame. Essa linha permitirá agora financiar 100% do valor de ônibus e caminhões, ante os 80% atuais.

Outras vantagens oferecidas pela Caixa incluem capital de giro, com recursos do PIS, com juros de 0,83% ao mês e isenção de IOF.

Sobre a linha de crédito para compra de pneus e manutenção, o ministro da Casa Civil, Onyx Lorenzoni, disse que "está sendo desenhada pelo BNDES". A princípio, Banco do Brasil e Caixa vão operar o financiamento, enquanto os bancos privados entrarão em uma etapa posterior. Ontem o BNDES assegurou que esse financiamento não será subsidiado.

Cada caminhoneiro poderá se financiar com até R\$ 30 mil, e o crédito estará limitado a quem tem dois caminhões por CPF.

Onyx acrescentou ser fundamental trabalhar com manutenção de rodovias e concluir obras emblemáticas. "Manutenção de rodovias salva vidas. Não podemos admitir a BR-163 parada", afirmou, acrescentando que a pavimentação dessa rodovia, que liga o norte de Mato Grosso aos portos do Pará será um grande alívio, com redução de filas e melhora da qualidade de vida do caminhoneiro.

O governo classificou as medidas como "estruturantes", mas nem todas foram consensuais.

A mais controversa é a linha de crédito para a compra de pneus e manutenção de caminhões. Segundo apurou o **Valor**, alguns presentes à reunião de segunda-feira, inclusive ministros, salientaram que oferecer mais crédito aos caminhoneiros é uma medida arriscada.

Uma fonte salientou que a categoria carrega uma significativa inadimplência por causa de financiamentos passados. O argumento decisivo que para que o governo anunciasse a linha de crédito foi que os valores são relativamente pequenos. Em contraponto, mesmo os que apoiaram a ação, ressaltaram que essa é uma medida que não resolve o problema que é, em suma, de excesso de oferta de caminhões e baixa demanda por fretes.

Outra medida, que já havia sido anunciada anteriormente, é a criação do Cartão Caminhoneiro, pré-pago, em que os profissionais colocam créditos com um valor fixo para o diesel. O produto tem como objetivo dar previsibilidade, diante da flutuação do preço do combustível.

Questionados, os ministros não souberam explicar quem arcará com uma eventual diferença entre o preço do diesel pago no Cartão Caminhoneiro e o valor na bomba no ato do abastecimento. Disseram que essa decisão caberá à Petrobras, que, segundo eles, foi quem idealizou o cartão. Segundo fonte ouvida pelo **Valor**, a Petrobras deve fazer operações de hedge para se proteger desse risco.

Indagada pelo **Valor** a respeito, a Petrobras respondeu: "O modelo para implantação e operação do Cartão Caminhoneiro está em estudos. Outros detalhes serão informados oportunamente, quando o produto for lançado, o que deverá ocorrer até o fim de junho".

O governo anunciou também mudanças na Carteira Nacional de Habilitação (CNH) e a criação de um documento eletrônico de transporte, na tentativa de agradar os caminhoneiros e evitar a greve. A CNH passará a ser renovada a cada dez anos para pessoas com menos de 50 anos, e não a cada cinco anos, como ocorre atualmente. Essa medida visa reduzir os custos, segundo Freitas.

O ministro da infraestrutura informou que o documento eletrônico "vai congrega uma série de documentos", 20 ao todo. E disse que a medida, além de eliminar a burocracia e a necessidade de intermediários, visa fazer uma ligação direta entre os transportadores e os embarcadores das mercadorias.

"Essa simplificação elimina o intermediário. Muitas vezes o caminhoneiro, para fazer o transporte, precisa de despachantes", disse. "A tecnologia de informação vai nos ajudar a 'linkar' o caminhoneiro ao embarcador para

combater esse excesso de oferta. Esse problema vai diminuindo com o tempo com o crescimento econômico que certamente virá."

Onyx justificou as medidas dizendo que "o presidente sempre teve na sua vida parlamentar muita proximidade com os caminhoneiros autônomos". Para ele, o governo tenta reverter, com leilões de portos e ferrovias, a opção feita pelo Brasil pelo modal de transporte rodoviário. "Mas nós temos que lidar com uma realidade, que é a escolha que o Brasil fez muitas décadas atrás", afirmou.

Participaram da entrevista coletiva, além de Onyx e Freitas, os ministros do Gabinete de Segurança Institucional (GSI), Augusto Heleno, e da Secretaria Geral, Floriano Peixoto.

VEÍCULO: Valor Econômico

Data: 17/04/2019

Seção: Brasil

Autor: Arícia Martins | De São Paulo

Título: Problema é o mesmo de 13 milhões de desempregados, diz Armando Castelar

O pacote de "bondades" anunciado ontem para ajudar os caminhoneiros pode amenizar de forma momentânea as pressões do setor, mas não resolve o principal problema da categoria, que sofre com a falta de demanda por fretes em meio à frágil reação da atividade, apontam economistas. Com a economia aquecida, seria mais fácil para o segmento de transportes repassar o aumento de custos provocado pela alta do diesel, argumentam eles.

As concessões feitas pelo governo, ainda que limitadas, foram consideradas uma sinalização ruim, por poderem encorajar outros setores a fazerem pedidos - assim como os próprios caminhoneiros, que não devem parar por aí. Do lado da atividade, mesmo que não haja um novo bloqueio nas estradas, o ruído sobre a possibilidade de outra greve pode surtir efeito negativo, ao elevar ainda mais as incertezas em relação à retomada do Produto Interno Bruto (PIB).

Coordenador da área de economia aplicada do Instituto Brasileiro de Economia da Fundação Getúlio Vargas (Ibre-FGV), Armando Castelar Pinheiro afirma que as medidas beneficiam os caminhoneiros, ainda que de maneira limitada, mas que o maior problema da categoria está longe de ser resolvido. "A economia continuou operando abaixo do potencial. Os caminhoneiros têm o mesmo problema dos 13 milhões de brasileiros desempregados: falta serviço", disse.

Sobre o pedido para abaixar os preços do diesel, Castelar observa que, quando existe demanda por frete, o setor consegue repassar a alta dos custos para frente. "O problema do diesel é que, como o setor não tem demanda, não consegue repassar o aumento. Os outros setores também reclamam porque não conseguem repassar a alta dos fretes."

Para ele, o risco é que o clima criado com a possibilidade de outra paralisação acabe atrapalhando a retomada. O impacto negativo na atividade ocorreria por meio da confiança, diz. "Os agentes econômicos tendem a segurar investimentos."

Segundo Juan Jensen, sócio e economista da 4E Consultoria, o pacote de benefícios pode atrapalhar a discussão sobre a reforma da Previdência e além de tudo não deve satisfazer o setor, que provavelmente vai fazer novos apelos ao governo. É legítimo que os caminhoneiros tenham demandas, diz Jensen, mas linhas de crédito subsidiadas e controle dos preços do diesel nas refinarias não são meios razoáveis para atendê-las.

"Num momento em que estamos discutindo a reforma previdenciária, que muda regras e acaba com privilégios, esse pacote dá um mau sinal", afirma o economista. "Todos os grupos vão se sentir no direito de pedir benefícios ao governo."

Para evitar novas pressões do segmento de transporte de cargas e de outros setores, o governo deveria argumentar com os caminhoneiros que tem uma agenda de reformas que, quando implementada, vai beneficiar toda a sociedade, e não só uma categoria, afirma Joelson Sampaio, coordenador da graduação em economia da EESP-FGV. "O governo precisa fazer políticas estruturais, e não pontuais", criticou.

Mesmo tendo feito concessões, o governo lançou mão de medidas "superficiais" e insuficientes para evitar uma nova greve dos caminhoneiros, avalia Fabio Silveira, sócio-diretor da MacroSector Consultores. A principal demanda do setor, que pede redução do preço do diesel nas bombas, não foi atendida, apontou. Sem mexer na política da Petrobras de paridade com os preços internacionais, a única alternativa seria diminuir tributos sobre o combustível, diz, decisão que não deve ser tomada num contexto de desequilíbrio fiscal.

Para Silveira, o governo Bolsonaro encontra-se, agora, em situação parecida à do ex-presidente Michel Temer (MDB) quando os caminhoneiros paralisaram as

estradas em maio de 2018. Passada a colheita das safras de soja e milho no primeiro trimestre, o setor tem demanda por fretes para transportar os grãos até meados de abril, observa. Depois disso, muitos caminhoneiros estarão novamente sem trabalho, porque a recuperação da atividade não deslança.

Castelar, do Ibre, pondera que, agora, a conjuntura política é diferente, o que tende a suavizar o impacto de uma possível greve sobre a atividade econômica. Em maio do ano passado, a popularidade de Temer estava muito baixa, o que contribuiu para que a população apoiasse a paralisação e fez com que ela durasse mais tempo, lembrou.

No momento atual, com um governo recém-eleito e mais respaldado pela sociedade, caso uma greve de fato ocorresse, o efeito adverso sobre a economia tenderia a ser mais fraco do que o ocorrido em 2018, avalia Castelar. "Acho que agora o governo tem maior popularidade e legitimidade. Se houvesse uma greve agora, ela não teria a mesma dimensão e duração."

VEÍCULO: Valor Econômico

Data: 17/04/2019

Seção: Brasil

Autor: Leila Souza Lima | De São Paulo

Título: Medidas dividem as lideranças e parte já sinaliza mobilização por nova greve

As medidas anunciadas pelo governo em favor dos caminhoneiros dividiram a categoria. Pulverizada, a liderança do setor mostrou diferentes reações em relação às propostas. Alguns dos líderes da greve do ano passado aprovaram as medidas com ressalvas. Outros falam em "esmola" e acreditam que a categoria vai reagir.

Presente entre os manifestantes que pararam a Rodovia Régis Bittencourt (BR-116) em maio passado, o caminhoneiro Moisés Oliveira diz que o pacote anunciado pelo governo não agradou a muitos de seus colegas e que a ideia de uma greve voltou a ser discutida nos grupos de WhatsApp dos quais participa. "Já estão pensando na logística de uma paralisação, ou seja, onde vão parar, os pontos estratégicos, sem necessariamente bloquear rodovias", afirmou. Não há data exata, mas a greve pode ocorrer entre maio e junho, disse.

Oliveira conta que trabalha para uma empresa embarcadora que cumpre a tabela do frete, mas observa que isso não é uma realidade para todos os caminhoneiros. Por isso, há essa insatisfação, frisa. Segundo ele, os colegas

acham que a política de preços do diesel e as regras de reajuste da tabela do frete não foram tratadas com profundidade.

O caminhoneiro Wanderlei Alves, o Dedéco, de Curitiba, assegura que há ampla mobilização para uma paralisação geral em 21 de maio, caso o governo não anuncie medidas efetivas sobre a política de preços do óleo diesel e de fiscalização rigorosa do piso mínimo do frete. "Se o diesel aumentar um centavo que seja e não houver efetiva fiscalização da aplicação do piso, a gente para no dia 21, quando a greve do ano passado completará um ano", garante.

A linha de crédito de até R\$ 30 mil por caminhoneiro voltada à manutenção e compra de pneus é o ponto do pacote do governo federal que mais agradou a Carlos Alberto Litti Dahmer, presidente do Sindicato dos Transportadores Autônomos de Carga (Sinditac) de Ijuí (RS).

Para Dahmer, o frete e a política de preço do diesel são os pontos mais importantes, pois o cartão-combustível, para ele, é apenas uma medida paliativa e não traz solução. Anunciado pela Petrobras no fim de março, o cartão permitirá a antecipação da compra de volumes maiores de diesel a um preço fixo.

"Se o caminhoneiro já não consegue dar conta de todas as despesas em viagem, como vai comprar antecipado? Não cobre o custo. Isso é vender almoço para comprar janta, porque o caminhoneiro depende da próxima carga para encher o tanque."

Dahmer ressalta que o que produzirá verdadeiro impacto para os caminhoneiros é o resultado do estudo encomendado pelo governo com a Esalq/USP para definir nova metodologia de cálculo das tabelas de frete rodoviário. O ministro da Infraestrutura afirmou na manhã de ontem que o documento sobre o tema está pronto e em consulta pública.

"Nem gosto de falar em tabelamento do frete, é planilha de custo. E esse estudo vai mostrar de fato os custos de uma viagem, a exploração que existe hoje. Não há que se falar em intervenção no mercado. Não existe intervenção quando se pratica piso abaixo do razoável. Além do diesel, tem que levar em conta a mão de obra, a depreciação do bem, uma série de outros fatores. Por isso obtivemos um parecer positivo da Procuradoria-Geral da União", lembra Dahmer.

No início da semana passada, a procuradora-geral da República, Raquel Dodge, enviou parecer ao Supremo Tribunal Federal (STF) favorável à constitucionalidade do tabelamento de frete rodoviário, por entender que a lei que criou o tabelamento busca assegurar a prática justa de preços no transporte de cargas.

Os R\$ 2 bilhões anunciados para conclusão de obras pesadas, manutenção de estradas e eixos rodoviários não são vistos pelo líder sindical como uma vantagem direta para caminhoneiros. "Esse investimento é voltado para toda a sociedade, um benefício coletivo para o país, não são só os caminhoneiros que rodam nas rodovias."

As medidas foram bem recebidas pelas lideranças dos caminhoneiros da Baixada Santista. "Onde nada foi feito antes, se há um início, a iniciativa tem que ser vista como melhora. Achemos as propostas muito boas para começar", diz José Cícero Rodrigues, diretor do Sindicato dos Transportadores Rodoviários Autônomos de Bens da Baixada Santista e Vale do Ribeira (Sindicam).

O líder sindicalista afirmou que a categoria espera que as discussões sobre a política de preços do óleo diesel avancem. "O principal ponto é a política de preços da Petrobras. Mas eles [governo e Petrobras] vão ter que conversar internamente para depois anunciar algo mais definido. Seria complicado soltar uma medida qualquer neste momento", avalia.

Na opinião de Rodrigues, não é hora de questionar nem julgar, já que a categoria nem sequer era atendida. "Acho que o apresentado está dentro de uma normalidade para este momento. Vamos analisar as propostas e dar tempo para as coisas acontecerem. Hoje teremos reunião com o governo em Brasília para tratar de combustível, piso mínimo do frete, pedágio, área de descanso e outros pontos. Se continuar assim, em dois, três anos, a categoria estará em outro patamar".

VEÍCULO: Valor Econômico

Data: 17/04/2019

Seção: Brasil

Autor: André Ramalho | Do Rio

Título: Cessão onerosa pode gerar compensação de US\$ 20 bi à Petrobras

O Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) se reúne hoje para discutir os detalhes finais do megaleilão dos volumes excedentes da cessão onerosa, dentre os quais o bônus de assinatura e o excedente em óleo (participação mínima destinada à União). Aprovado o acordo segundo o qual a União pagará US\$ 9 bilhões à Petrobras, pela revisão do contrato da cessão, a bola da vez agora é definir como se dará a compensação financeira à petroleira, pelos investimentos já feitos nas áreas que serão licitadas. A consultoria Wood Mackenzie estima que esse valor pode chegar a US\$ 20 bilhões, mas alerta para as incertezas envolvidas no acerto de contas.

Os excedentes são os volumes descobertos de petróleo que ultrapassam os 5 bilhões de barris aos quais a Petrobras tem direito a produzir no pré-sal, como parte do contrato da cessão onerosa - assinado em 2010, como parte da operação de capitalização da estatal. O governo pretende licitar esses excedentes em 28 de outubro.

A discussão sobre a compensação à Petrobras afeta não só a estatal, como também a percepção de riscos das petroleiras na rodada, já que existem incertezas sobre o valor a ser pago - e o prazo para esse desembolso. A expectativa é que o CNPE defina as diretrizes para o cálculo da compensação, que seria, posteriormente, negociada diretamente entre a estatal e suas futuras parceiras.

Segundo as regras do leilão, as empresas que comprarem os volumes excedentes entrarão como sócias da Petrobras nos campos, num contrato de coparticipação. A lógica por detrás da compensação está no fato de que a estatal já investiu bilhões de dólares no desenvolvimento das áreas que serão leiloadas. Além disso, a geração de caixa da companhia possivelmente será reduzida em razão da revisão da curva de produção, já que o volume produzido pelas plataformas da cessão onerosa, hoje destinado 100% para a estatal, passará a ser dividido com os futuros sócios.

A Wood Mackenzie estima que só Búzios, principal ativo do leilão, já gerou um fluxo de caixa negativo de US\$ 18 bilhões para a Petrobras. Segundo a consultoria internacional, porém, os critérios para o cálculo da compensação não estão claros e podem gerar contenciosos no futuro. A expectativa no mercado é que o pagamento à estatal seja feito em 2020, mas as negociações podem se alongar.

O diretor de pesquisa de exploração e produção da Wood Mackenzie para a América Latina, Horacio Cuenca, exemplifica que, numa futura negociação, a Petrobras pode entender que os ativos valem mais do que o custo contabilizado para desenvolvimento dos campos. Já os parceiros podem rediscutir o valor justo das plataformas de Búzios, contratadas como parte de um esforço para desenvolver a cadeia de fornecedores locais, com atrasos e custos elevados.

Outra incerteza envolve o volume de óleo recuperável. O governo diz que as estimativas para os excedentes são superiores a 10 bilhões de barris, mas o real tamanho das reservas é desconhecido. "Qualquer que seja a base da participação inicial, serão necessárias redeterminações periódicas à medida que mais reservas e dados de produção se tornarem disponíveis. Embora conceitualmente simples, redeterminações tendem a ser contenciosas, demoradas e caras", diz.

O leilão dos excedentes ofertará as áreas de Atapu, Búzios, Itapu e Sépia, na Bacia de Santos. Segundo a Wood Mackenzie, os volumes vultosos oferecidos certamente atrairão a atenção das grandes petroleiras, mas o governo precisa ser cauteloso. Por ofertar volumes gigantescos, já descobertos, a rodada desponta como o maior leilão de petróleo do mundo, mas a consultoria prega que a alta qualidade dos ativos não garante o sucesso. Segundo Cuenca, o alto valor dos bônus esperado pelo governo, da ordem de R\$ 100 bilhões, deve comprimir as taxas de retorno.

A Wood Mackenzie estima que Búzios, maior campo do pré-sal, pode demandar pagamentos de US\$ 34 bilhões pelas petroleiras (bônus mais compensação). Se confirmados os números, qualquer percentual de lucro em óleo acima de 50% geraria uma taxa interna de retorno de um dígito.

VEÍCULO: Valor Econômico

Data: 17/04/2019

Seção: Brasil

Autor: Rodrigo Polito | Do Rio

Título: Pré-sal de Zona Econômica Exclusiva fica para 2020

O governo adiou para o próximo ano a discussão sobre a definição de blocos exploratórios de óleo e gás em uma promissora área de pré-sal situada além dos limites da Zona Econômica Exclusiva (ZEE), de 200 milhas náuticas da costa brasileira. O tema não será discutido em reunião do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) hoje, o que deixa o assunto para 2020. Pelo calendário do órgão, que reúne as principais autoridades no setor energético do país, a próxima reunião ordinária está prevista apenas para dezembro.

"Este é um assunto para o ano que vem, provavelmente", afirmou ao **Valor** uma fonte com conhecimento do assunto.

De acordo com cálculos de especialistas, esses blocos têm potencial para ampliar em até 50% o volume atual de reservas de petróleo do Brasil, atualmente da ordem de 13 bilhões de barris. Antes das descobertas no pré-sal, as reservas brasileiras somavam 11,4 bilhões de barris de óleo.

A área onde está localizado esse potencial ainda não têm previsão de ser ofertada ao mercado pelo governo, por ultrapassar o limite da ZEE. Algumas empresas do setor, contudo, entendem que já há jurisprudência na Organização das Nações Unidas (ONU) para que o Brasil licite esses blocos, cuja exploração e

produção podem acelerar o crescimento das reservas do país e gerar mais arrecadação para o governo, por meio de bônus e royalties.

Interpretação feita pela ZAG Consultoria, do geólogo e ex-consultor sênior da Petrobras Pedro Zalán, com base em levantamento sísmico elaborado pela multinacional Spectrum em uma área na altura da Bacia de Santos além das 200 milhas náuticas, indicou potencial de recursos contingentes de 20 bilhões a 30 bilhões de barris de petróleo "in situ" (total de óleo, ainda não certificado, contido em reservatório e não necessariamente recuperável).

Considerando a média observada na indústria de petróleo, de que pelo menos 20% dos recursos "in situ" podem ser transformados em reservas, há um potencial não garantido de 4 bilhões a 6 bilhões de barris de petróleo.

De acordo com João Correa, principal executivo da Spectrum no Brasil, a ZAG Consultoria identificou estruturas muito semelhantes a descobertas já consagradas no pré-sal brasileiro.

O caso é peculiar. A plataforma continental de um país é um termo jurídico que envolve o espaço no mar que o país tem direito e exclusividade no exercício de atividade econômica, de 200 milhas náuticas. Esta é a ZEE. Já a margem continental de um país é um conceito geológico. E, em alguns casos, esta margem continental ultrapassa as 200 milhas.

Nessas situações, o país pode pleitear junto à ONU o direito de explorar essa área, mediante o pagamento de royalties de 5% à entidade. O Brasil apresentou o seu pleito em 2004. O caso, porém, ainda não foi concluído.

Zalán e Correa explicam que, uma vez feito o pleito, o país já pode ofertar essas áreas ao mercado. A jurisprudência se deve ao fato de o Canadá já ter feito processo semelhante. Em uma das áreas ofertadas naquele país inclusive já houve descoberta pela norueguesa Equinor.

Para Rafael Feldmann, do escritório R. Feldmann Advogados, à medida que os pleitos brasileiros de extensão da plataforma continental venham sendo aceitos, a assimilação das novas áreas pelos órgãos reguladores locais, especialmente Ibama e Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), deve ser simples e sem maiores complicações.

Com o adiamento da discussão pelo CNPE, é possível que a eventual oferta de blocos nessa área ocorra apenas a partir de 2021. "As áreas de 2020 [que serão

ofertadas em leilões no ano que vem] já foram pré-definidas", disse outra fonte com conhecimento do tema.

Um ponto favorável ao mercado é que, por não estar situada no "polígono do pré-sal", região definida por lei e onde só podem ser ofertados blocos sob o regime de partilha do pré-sal, os blocos localizados além da ZEE podem ser licitados sob regime de concessão, em rodadas convencionais da ANP.

VEÍCULO: Valor Econômico

Data: 17/04/2019

Seção: Brasil

Autor: Bruno Villas Bôas | Do Rio

Título: Após desastre em Brumadinho, preço ao produtor tem 1ª alta em 5 meses

O avanço do preço do minério de ferro após o rompimento da barragem da mina Córrego do Feijão, em Brumadinho (MG), contribuiu para pressionar o Índice de Preço ao Produtor (IPP) de fevereiro, que avançou 0,43% na comparação com janeiro, após quatro meses de queda do indicador.

Conforme divulgado ontem pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), os preços da indústria extrativa aumentaram 7,97% em fevereiro, após queda de 7,59% no mês anterior. O instituto não detalha a variação do minério de ferro no levantamento, mas o produto foi o principal responsável pela alta da indústria extrativa.

"Quando a oferta diminui, o preço aumenta", disse Manuel Campos, analista do IPP. "Os preços internacionais também influenciaram preço do petróleo e do minério."

O preço da commodity subiu no mercado internacional naquele mês após a tragédia em Minas Gerais e a decisão da Vale de descomissionar mais de dez barragens e cortar em 10% sua produção anual de minério de ferro, o correspondente a 40 milhões de toneladas. O rompimento da barragem, que matou mais de 200 pessoas, aconteceu no fim do mês de janeiro

Além da indústria extrativa, os preços de produtos de refino de petróleo e álcool aparecem entre as maiores influências para a alta do mês, ao avançarem 4,22%. Com os dois itens são classificados de bens intermediários, essa categoria de produtos mostrou alta de 0,64% em fevereiro.

Também ficaram mais caros itens de bens classificados como de capital (+0,23%), de consumo duráveis (+0,18%) e semi e não duráveis (+0,16%).

Das 24 atividades acompanhadas pelo IBGE para cálculo do IPP, 11 tiveram alta nos preços em fevereiro, na comparação a janeiro. Com o resultado, o IPP acumula agora uma queda de 0,33% no primeiro bimestre e alta de 8,36% nos últimos 12 meses encerrados em fevereiro.

O indicador, que mede a variação dos preços dos produtos na "porta das fábricas", sem impostos e frete, foi divulgado ontem com uma nova amostra e com novos pesos de produtos. Perderam espaço na pesquisa itens em processo de desuso, como relógio de pulso, ao mesmo tempo que tecnologias como tablets e laptops ganharam peso no levantamento.

De acordo com o IBGE, o IPP tem agora 2.070 empresas informando variação dos preços de seus produtos, 670 a mais do que na versão anterior. Já o número de itens acompanhados chegou a 416, o que representa 92 a mais do que na versão anterior do indicador. O índice é usado pelo IBGE como deflator do Produto Interno Bruto (PIB) e costuma ser usados para reajustes de alguns contratos.

VEÍCULO: Valor Econômico

Data: 17/04/2019

Seção: Empresas

Autor: Stella Fontes e Graziella Valenti | De São Paulo

Título: Dividendo de R\$ 2,7 bi da Braskem é adiado

A assembleia geral ordinária e extraordinária da Braskem que ocorreu ontem foi encerrada sem que os acionistas da petroquímica tenham deliberado sobre o pagamento de cerca de R\$ 2,7 bilhões em dividendos referentes ao exercício de 2018, conforme informou no início da tarde o **Valor PRO**, serviço de informações em tempo real do **Valor**.

A companhia ainda avalia as alternativas possíveis e não tomou uma decisão sobre os próximos passos após a Justiça de Alagoas ter suspenso a deliberação sobre o assunto na AGO. Caso tenha de convocar nova assembleia ordinária, o prazo previsto em lei é de 30 dias. Para a convocação de uma assembleia extraordinária, o prazo de antecedência é de 15 dias.

Contudo, a apreciação da proposta pelos acionistas depende de prazos da própria Justiça. Em decisão de segunda-feira, o desembargador Alcides Gusmão da Silva, da 3ª Câmara Cível do Tribunal de Justiça de Alagoas (TJ-AL) determinou a suspensão da deliberação sobre essa pauta específica da AGO, sob o risco de bloqueio de R\$ 2,7 bilhões em bens da companhia. Essa

suspensão vale até que seja analisado o mérito de um recurso apresentado pelo Ministério Público Estadual e pela Defensoria Pública de Alagoas, em ação civil pública movida contra a Braskem.

Na segunda-feira, a Justiça de Alagoas suspendeu a deliberação sobre o assunto prevista na AGO de ontem

O MPE e a Defensoria pediram originalmente o bloqueio de R\$ 6,7 bilhões da companhia, sob a alegação de que há evidências de que a atividade de mineração sal-gema promovida pela Braskem em Maceió está relacionada ao afundamento do solo em três bairros da capital alagoana. A Justiça acatou parcialmente o pedido e limitou a até R\$ 100 milhões o valor a ser bloqueado das contas da companhia. MPE e Defensoria recorreram e obtiveram a decisão parcialmente favorável de segunda-feira.

No recurso, os órgãos voltaram a pedir o bloqueio de R\$ 6,7 bilhões e a indisponibilidade de ações da petroquímica. Do valor pretendido, R\$ 28,98 milhões seriam destinados ao aluguel de imóveis afetados no bairro Pinheiro já cadastrados, R\$ 1,21 bilhão a título de danos materiais dos proprietários desses imóveis, R\$ 2,47 bilhões referentes a danos materiais aos moradores dos bairros Bebedouro e Mutange e R\$ 3 bilhões relacionados "à futura indenização dos danos morais, estipulando o valor individual de R\$ 100 mil por cada morador da região".

Na decisão de segunda-feira, o desembargador avaliou que a indisponibilidade das ações não se mostra razoável. Porém, uma vez que os recursos para pagamento dos dividendos da petroquímica já estavam disponíveis em conta e haveria risco iminente de transferência desse valor aos acionistas, determinou a "suspensão da deliberação a respeito de tal aspecto na assembleia de acionistas, até ulterior análise meritória, sob pena de constrição imediata do valor a ser dividido".

Ainda não há laudo conclusivo sobre as causas do afundamento do solo nos três bairros. O Serviço Geológico do Brasil (CPRM) deve entregar, até o fim do mês, um relatório final sobre o tema. Na ação, no entanto, o MPE e a Defensoria Pública alegam que há indícios de o evento está relacionado à atividade de mineração da Braskem e pedem o bloqueio de bens com vistas à indenização das famílias afetadas. A extração de sal-gema em Alagoas ocorre desde 1975 e o sal é utilizado na produção de cloro e soda.

Em nota do início do mês, a Braskem informou que vem colaborando junto às autoridades na identificação das causas e que não há, até o momento, laudo conclusivo que demonstre a relação entre as atividades da companhia e os eventos observados no bairro".

VEÍCULO: Valor Econômico

Data: 17/04/2019

Seção: Empresas

Autor: Ana Paula Machado | De São Paulo

Título: Vallourec volta a fornecer tubos de aço para o pré-sal

A Vallourec Soluções Tubulares do Brasil vai fornecer 12 mil toneladas de tubos de aço sem costura para a TechnipFMC Brasil. Segundo o presidente das empresas Vallourec no Brasil, Alexandre Lira, os tubos, com diâmetros externos de 8 e 10 polegadas, começam a ser entregues no fim deste ano e deve se estender até março de 2020.

"Esse contrato é a retomada de um mercado que estava parado desde 2012 no país. E é um produto que é quase da nossa prateleira, exportamos para vários mercados", disse Lira ao **Valor**.

Os tubos serão usados na construção dos sistemas para interconectar 13 poços (seis poços de produção e sete poços de injeção alternada de água e gás) que serão instalados no campo Mero 1 do pré-sal, que faz parte do reservatório de Libra.

O Bloco de Libra cobre área de 1.550 quilômetros quadrados, equivalente ao tamanho da cidade de São Paulo, com reservas recuperáveis estimadas na faixa de 8 a 12 bilhões de barris de petróleo. Ele é operado pelo consórcio formado por Petrobras (participação de 40%), Shell (20%), Total (20%), CNOOC Limited (10%), CNPC (10%) e Pré-Sal Petróleo - PPSA (estatal gestora do contrato).

Já o campo Mero 1 está localizado aproximadamente a 180 quilômetros da costa do Rio de Janeiro em águas ultraprofundas e apresenta reservatório com hidrocarbonetos de alta qualidade com expectativa de alta produtividade do poço.

Segundo o executivo, a expectativa é que as novas rodadas para exploração do pré-sal aumentem o volume de tubos de aço rígido para a utilização em águas profundas. "É uma tecnologia mais eficiente, além de ser mais leve, e a vida útil é maior que os tubos flexíveis. E isso fez a Petrobras retomar o uso desses sistemas. Em 2021, esse mercado deve dar um salto significativo", afirmou o presidente.

Atualmente, de acordo com Lira, as vendas para o mercado interno representam somente 25% da produção da companhia no país. "A estimativa é que essa participação já alcance 40% em 2021, com a retomada do segmento de óleo e gás e a melhora da economia que deve impulsionar o mercado automotivo, por exemplo", afirmou.

No ano passado, a Vallourec obteve uma receita de € 3,9 bilhões, sendo que o faturamento de toda a América do Sul representou 16% desse total.

"Temos uma capacidade de 1 milhão de toneladas de produção no Brasil. Já estamos em conversas com a matriz para investir em nossa unidade de Belo Horizonte (MG) para atender o crescimento da exportação. Hoje, operamos em nível de ocupação razoável por causa da exportação", ressaltou. A Vallourec mantém unidades de produção na capital mineira e em Jeceaba (MG).

VEÍCULO: Valor Econômico

Data: 17/04/2019

Seção: Empresas

Autor: Francisco Góes | Do Rio

Título: Em nova fase, Ibram quer liderar processo de mudanças no setor

O Instituto Brasileiro de Mineração (Ibram), que representa as principais mineradoras do país, elegeu ontem Wilson Brumer como novo presidente do conselho deliberativo da entidade. Brumer substitui Luiz Eduardo Osorio, que era o presidente do conselho, e ocupa o cargo de diretor-executivo da Vale. A indicação de Brumer, executivo com longa trajetória na indústria mineral e siderúrgica brasileira, se insere em estratégia do Ibram de fortalecer a governança do instituto depois da tragédia de Brumadinho (MG).

Brumer assume o Ibram com mandato de dois anos. Em um primeiro momento, ele vai ocupar a vaga de presidente do conselho ainda dentro do mandato de Osorio, que termina em 30 de junho. Nesse período será feita uma revisão do estatuto da entidade e, a partir dessa data, Brumer vai passar a liderar o instituto na condição de conselheiro "independente".

"O primeiro desafio que temos que enfrentar é trabalhar de maneira conjunta e nos aproximarmos mais da sociedade, tendo humildade para ouvir as demandas", disse Brumer ao **Valor** logo depois de ser referendado, na tarde de ontem, pelo conselho do Ibram. Ele pregou a união de toda a indústria minero-siderúrgica, uma vez que a tragédia de Brumadinho teve reflexos para o setor como um todo.

Caberá a Brumer escolher o presidente-executivo da entidade, o qual será selecionado no mercado em um processo que deve estar concluído entre junho

e julho. O novo presidente-executivo irá substituir o atual presidente interino, Walter Alvarenga. A escolha de Brumer para o conselho se insere no esforço de fortalecer o Ibram, tornando o instituto um centro de referência nas reflexões da mineração, um "think tank" da indústria, para promover as melhores práticas depois de Brumadinho.

Hoje haverá um seminário internacional, em Belo Horizonte, promovido pelo Ibram, para discutir barragens de rejeitos e o futuro da mineração em Minas Gerais. "É importante [continuar a] desenvolver Minas Gerais com a presença da mineração", disse Brumer.

Objetivo é que a mineração seja vista de outra maneira pela sociedade após Mariana e Brumadinho

Para Osorio, que vai continuar no conselho do Ibram, a mudança em curso no instituto representa um primeiro passo para que a mineração seja percebida de outra maneira pela sociedade depois de Mariana (2015) e de Brumadinho (2019). A curto prazo o instituto pretende contribuir nas discussões sobre regulamentação de barragens no âmbito da Agência Nacional de Mineração (ANM).

A revisão da governança do Ibram está ligada, por sua vez, à necessidade de haver um maior equilíbrio na representação do setor feita pela entidade. Existe na indústria a visão que o Ibram representa, sobretudo, os interesses da Vale, que é majoritária no conselho.

A eleição Brumer busca, portanto, avançar rumo a um modelo de governança em que o Ibram seja visto como uma entidade do setor e não como representante da empresa A ou B. O conselho do Ibram é formado por 16 integrantes, sendo que a Vale tem três assentos, mais um da MBR, empresa que foi incorporada pela mineradora nos anos 2000. As outras cadeiras estão ligadas a representantes das empresas Anglo American, AngloGold Ashanti, CBMM, CSN, Copelmi, EMBU, Gerdau, Kinross, MRN, Mosaic, Nexa e Samarco.

No começo deste ano, o Ibram estava trabalhando em uma campanha institucional para melhorar a imagem da mineração no país. Com esse objetivo, o instituto pretendia desenvolver um planejamento estratégico com uma série de ações a serem desenvolvidas ao longo de dois anos. Para conduzir esse processo, a entidade contratou o engenheiro Jerson Kelman como presidente-executivo. Kelman assumiu como sendo a "pessoa certa" para conduzir o reposicionamento do setor. Ele tinha a experiência de ter sido diretor-geral da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) e ter presidido a Agência Nacional de Águas (ANA), a distribuidora de energia carioca Light e a Sabesp, a estatal paulista de saneamento.

Quinze depois de ter sido eleito para a presidência do Ibram, Kelman renunciou. A decisão foi tomada uma semana depois da tragédia de Brumadinho. A saída de Kelman foi de cunho pessoal, mas não teria havido consenso, no Ibram, sobre medidas que o executivo gostaria de adotar depois de Brumadinho. Procurado à época, Kelman nunca quis dar a sua versão para a saída abrupta.

Agora Brumer chega para implementar a tão esperada mudança no Ibram. O planejamento estratégico será refeito. Com 70 anos, Brumer foi presidente da Acesita e da antiga Companhia Siderúrgica de Tubarão (CST), atuar Arcelor, além de ter presidido conselhos de empresas como Usiminas, Parapanema e BHP Billiton no Brasil. Foi também presidente da Vale ainda na época de estatal, entre 1990 e 1992, e ocupou cargos na área financeira da companhia.

VEÍCULO: Valor Econômico

Data: 17/04/2019

Seção: Empresas

Autor: Marcos de Moura e Souza | De Belo Horizonte

Título: PF faz busca e apreensão em casa de diretores da Vale

A Polícia Federal recolheu ontem computadores, celulares, tablets e papéis nas residências de funcionários e diretores da mineradora Vale, incluindo do presidente afastado Fábio Schvartsman. As buscas fizeram parte de mais uma etapa das investigações que pretendem apostar possíveis culpados pelo rompimento da barragem da empresa na cidade de Brumadinho, em Minas Gerais, em 25 de janeiro.

"O objetivo é buscar elementos de convicção para individualizar condutas de suspeitos e buscar verificar a eventual participação, autoria, co-autoria, ou omissão nos fatos e de que forma essas pessoas concorreram para o desastre", disse ao **Valor** o delegado da PF em Minas, Cristiano Campidelli, um dos responsáveis pelo caso.

Ao todo, foram cumpridos cinco mandados de buscas na manhã de ontem em Belo Horizonte, Nova Lima (MG), Rio de Janeiro e São Paulo. Com base nas investigações feitas até agora, a PF entende que houve fraude deliberada na elaboração de um documento que atestava a estabilidade da barragem B1, da mina do Córrego do Feijão, que acabou ruindo. O documento foi assinado por técnicos da consultoria Tüv Süd, empresa alemã que prestava serviços para a Vale.

Dados da Defesa Civil de Minas mostram que até segunda-feira o número de mortos vítimas da tragédia era de 229 e o de desaparecidos, 48. As buscas por corpos continuam. "De modo geral, está muito claro para nós que a Vale fez uso de uma declaração de condição de estabilidade da barragem falsa para apresentar à Agência Nacional de Mineração com o objetivo de dizer que a barragem B1 era estável", disse o delegado. "Esse foi um documento ideologicamente falso produzido por técnicos da TUV SUD que sabiam que o documento era ideologicamente falso."

Para Campidelli, se esse documento não tivesse sido feito ou se não tivesse sido apresentado, a barragem seria declarada não estável e assim seriam adotadas medidas urgentes para retirada de funcionários e moradores a tempo. "Se esse documento não tivesse sido feito, as pessoas não teriam morrido", disse. Altos diretores e o presidente afastado são investigados, mas foram indiciados."

A Vale afirmou que tem apresentado, desde o momento do rompimento da barragem, todos os documentos e informações solicitados voluntariamente e, como maior interessada na apuração dos fatos, continuará contribuindo com as investigações." Também ontem Vale informou que o retorno integral das operações na mina de Brucutu deve ocorrer em até 72 horas, depois que o Tribunal de Justiça do Estado de Minas Gerais (TJ-MG) revogou a liminar que suspendia as atividades no local.

VEÍCULO: Valor Econômico

Data: 17/04/2019

Seção: Empresas

Autor: Marcos de Moura e Souza e Marcelle Gutierrez | De Belo Horizonte e São Paulo

Título: Buritipar compra ações da Previ na Paranapanema

A fabricante de cobre Paranapanema passa por uma primeira mudança de peso no capital societário. Ontem, o grupo Buritipar adquiriu os quase 20% de ações em poder do fundo de pensão Previ tornou-se o maior acionista da companhia. A Buritipar pertence ao empresário João José Oliveira de Araújo, que já detinha 9,2% da Paranapanema.

Com a aquisição, cujo valor não foi revelado, a Buritipar passa a deter 29%. Segundo Araújo disse ao **Valor**, essa participação na empresa representa o fim de um ciclo e início de outro. "O foco será na área financeira [da companhia]", afirmou. A Paranapanema, nos últimos anos, passou por uma grande crise

financeira, o que exigiu a reestruturação de sua dívida com vários credores financeiros.

Tomando por base o valor da ação da empresa no fechamento de segunda-feira na B3, o negócio ficou em cerca de R\$ 190 milhões. Mas, a Previ pode ter obtido prêmio de controle na operação. O fundo, que está na empresa desde 1996, desfez-se de 137.120.603 ações ordinárias, 19,8% do capital da social companhia.

Procurada, a Paranapanema informou que não comentaria a saída da Previ do seu capital e a ampliação da fatia da Buritipar, que é controladora de mineração de manganês, Buritirama, localizada em Marabá, no Pará.

Os demais acionistas da Paranapanema são, de acordo com o site da companhia, a Caixa Econômica Federal (17%), a Bonsucex Holding, do empresário Silvio Tini de Araújo (9%), a Cargill (7%), a trading suíça Glencore (6%) e o fundo de pensão Petros, dos funcionários da Petrobras, (5%). Pessoas físicas detêm 19% das ações, investidores estrangeiros, 5%, e investidores locais, 3%.

A companhia é a maior produtora não integrada de cobre refinado, vergalhões, fios trefilados, laminados, barras, tubos, conexões e suas ligas. Possui quatro unidades industriais, sendo uma produtora de cobre refinado localizada em Dias D'Ávila (BA) e três de produtos de cobre e suas ligas - duas em Santo André (SP) e uma terceira em Serra (ES).

Com a aquisição, a Buritipar passa a deter 200.851.285 ações e a operação está sujeita à aprovação do Conselho de Administrativo de Defesa Econômica (Cade).

O negócio foi bem recebido pelos investidores da companhia: as ações encerraram a sessão na B3 com alta de 7,25%, a R\$ 1,48.

VEÍCULO: Valor Econômico

Data: 17/04/2019

Seção: Agronegócios

Autor: Camila Souza Ramos | De São Paulo

Título: Melhora perspectiva para preço do açúcar

As usinas do Centro-Sul iniciaram a safra 2019/20 com um sentimento um pouco mais otimista em relação aos preços do açúcar e do etanol do que há um ano. Além de trabalharem com a perspectiva de que a demanda doméstica por etanol continuará aquecida, também enxergam uma possibilidade de reação das cotações internacionais do açúcar no médio a longo prazos, o que não passava pela cabeça de ninguém do ramo no começo do ciclo 2018/19.

Desde a largada "oficial" da temporada, em 1º de abril, na bolsa de Nova York os papéis de açúcar demerara com vencimento em maio chegaram a subir 2% até sexta-feira, mas nos últimos dias devolveram os ganhos e fecharam ontem em 12,67 centavos de dólar a libra-peso. Porém, em relação ao mesmo período da safra passada, o valor médio está 3,8% maior, conforme dados do Valor Data. Com o avanço da moagem de cana na região brasileira, a tendência é de queda nas próximas semanas, mas a sorte poderá virar.

As previsões de que a próxima safra internacional de açúcar - 2019/20, que começará em outubro - terá mais consumo que produção alimentam a expectativa de que os preços poderão sair do fosso em que se encontram há dois anos. O banco holandês Rabobank prevê que haverá déficit de oferta de 4,3 milhões de toneladas, enquanto a trading francesa Sucden calcula a diferença em 4 milhões de toneladas.

"Para o próximo ciclo, há indicações de redução da produção na Índia, da área de beterraba na Europa e, na Tailândia, troca de área de cana por outras culturas mais rentáveis", diz Matheus Costa, analista da INTL FCStone. Em sua última projeção, a consultoria estimou déficit global de 300 mil toneladas em 2019/20.

Diante desse cenário, as usinas estão mais cautelosas para vender açúcar do que um ano atrás. Até agora as empresas fixaram os preços de exportação de 10,2 milhões de toneladas para esta safra, abaixo das mais de 11 milhões de toneladas de um ano atrás, segundo a Archer Consulting. O preço médio de fixação das vendas em reais, por sua vez, está parecido, em R\$ 1.163,49 a tonelada.

No mercado de etanol as boas notícias são mais concretas. Em alguns Estados do Centro-Sul há uma forte valorização do biocombustível, reflexo da corrida das distribuidoras pela oferta de usinas que não paralisaram sua produção por causa das chuvas dos últimos dias.

Os preços do etanol hidratado entregue no terminal de Paulínia (SP) subiram 18% desde o início do mês, para o equivalente a R\$ 1.988 o litro ontem. Mas, dependendo da região, já há usinas vendendo o produto por mais de R\$. Mesmo em Ribeirão Preto (SP), onde há maior oferta, foram registradas na semana passada vendas a R\$ 2,30 o litro, acima da média para esta época, segundo uma fonte da região. O indicador Cepea/Esalq para Goiás subiu 21% em duas semanas, para R\$ 1,6694 o litro (sem frete nem impostos), mas houve na semana passada usinas que fecharam negócios a R\$ 2,50.

Segundo Costa, da FCStone, as altas são embaladas pelas chuvas recentes, que desaceleraram a moagem de cana. Apertos de oferta neste momento da safra

costumam ter forte reflexo nos preços porque as distribuidoras estão com poucos estoques, já que a tendência é de desvalorização progressiva com o avanço da safra.

Os aumentos dos preços da gasolina pela Petrobras também colaboraram para a alta do etanol. No dia 5, a estatal elevou o valor da gasolina vendida às distribuidoras em 5,61%. Até então, a alta acumulada desde o início do ano já era de 21%.

Mas as usinas não acreditam que esse movimento vá durar muito. "Quando a moagem entrar no eixo, o preço começa a cair", afirmou um usineiro de Goiás que preferiu não se identificar. A segunda quinzena de abril, acrescenta, costuma ter um tempo mais seco, o que deverá permitir a ampliação da oferta.

Luiz Gustavo Junqueira Figueiredo, diretor comercial da Alta Mogiana, acredita que pode haver um "pisso" para a pressão da oferta sobre os preços. Com novos tanques adquiridos por usinas para estocar o produto e com o aumento dos custos de produção, puxados pela alta do dólar, ele acredita que muitas companhias resistirão em vender o etanol abaixo do custo. Hoje, afirma, apenas o custo operacional está em R\$ 1,90 o litro, enquanto há um ano eram de R\$ 1,80 o litro.

Em nota, Julio Borges, sócio da JOB Consultoria, disse que há uma perspectiva de que os estoques finais desta temporada sejam menores do que os iniciais, o que tende a garantir preços "em níveis ligeiramente mais altos que os da safra passada".

VEÍCULO: Valor Econômico

Data: 17/04/2019

Seção: Agronegócios

Autor: Camila Souza Ramos | De São Paulo

Título: Expansão da bioeletricidade pode reduzir emissões

O estímulo que o programa RenovaBio deverá conferir à cadeia sucroalcooleira deverá reduzir a emissão de gases de efeito estufa não apenas no setor de transportes, pela qual as usinas serão remuneradas, mas também tem potencial para mitigar as emissões na matriz de energia elétrica do país.

A partir de premissas previstas pelo governo para a nova política, o Projeto Sucre - iniciativa com foco em pesquisas sobre cogeração de energia a partir da palha da cana - estima que o aumento da geração de eletricidade por térmicas movidas a biomassa de cana poderá resultar em um nível de emissões no setor

elétrico brasileiro 15% menor em um até cinco anos caso essa fonte substitua parte das usinas a gás natural que estão previstas para entrar em operação no período.

O cálculo é baseado em uma projeção da equipe técnica do governo para o RenovaBio que calcula que o programa poderá estimular uma expansão 3 milhões de hectares da área de cana no país para atender ao previsto aumento da demanda por etanol. A estimativa foi elaborada considerando que o crescimento da oferta de etanol virá de usinas de cana. Não considera, portanto, a tendência de aumento da oferta de usinas de etanol de milho.

Também foi levado em conta que, nesse período, as usinas sucroalcooleiras hoje existentes poderão aumentar o uso da palha da cana nos processos de cogeração para 50% do volume que normalmente fica no solo. Atualmente, o segmento utiliza em suas plantas de cogeração entre 20% e 35% da palha produzida por safra, enquanto o restante fica no solo após a colheita da cana. Também estão previstos ganhos de eficiência nas unidades de cogeração existentes.

A comparação com as térmicas a gás natural se justifica porque as unidades de biomassa de cana são "substitutas naturais" à fonte fóssil - diferentemente das fontes solar e eólica, que são intermitentes -, explica Thayse Hernandez, coordenadora do Projeto Sucre e pesquisadora do Laboratório Nacional de Ciência e Tecnologia do Bioetanol (CTBE), que integra o Centro Nacional de Pesquisa em Energia e Materiais (CNPEM). O projeto é financiado pelo Fundo Global para o Meio Ambiente (GEF) e gerido em parceria com o Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD).

As projeções foram feitas também considerando a potência que está prevista para entrar em operação nos próximos cinco anos pela Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel). Na lista de projetos está prevista a adição de 48,6 gigawatts (GW) a partir de térmicas a gás natural e de 1,1 GW de térmicas a biomassa de cana.

Também estão na lista projetos de térmicas que utilizam como matéria-prima outras biomassas (como biogás e resíduos agroindustriais) que acrescentarão nos próximos anos 3 GW de potência, além de 7,9 GW adicionais de outras fontes fósseis, 33,2 GW de geração solar, 7,1 GW de eólicas e 1,4 GW de fonte nuclear.

"Nossa matriz energética hoje é limpa, mas na potência prevista cadastrada na Aneel, a grande maioria vem de gás natural. Isso vai sujar uma matriz que é limpa, enquanto há um enorme potencial para a eletricidade da cana", diz a pesquisadora Nariê Souza, mestre em engenharia agrícola e integrante do Projeto Sucre.

Mesmo sem o estímulo do RenovaBio, apenas o aumento do uso da palha da cana para 50% do volume disponível poderia aumentar a geração a partir de biomassa de cana para 107 terawatt-ano (TWh) - ante 21,4 TWh em 2017 -, de forma a mitigar 11,4% das emissões de gases de efeito-estufa que seriam emitidos pelas térmicas a gás natural, segundo o Projeto Sucre.

Atualmente, a geração de energia a partir da biomassa de cana já resulta em um nível menor de emissões caso essa mesma quantidade de energia fosse gerada a partir do gás natural. Em 2017, os 21,4 TWh gerados a partir da biomassa da cana resultaram em uma emissão 2% menor caso essa energia tivesse vindo de térmicas a gás.

VEÍCULO: Valor Econômico

Data: 17/04/2019

Seção: Finanças

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

Título: Bolsa sobe com recuperação da Petrobras

Depois de dois dias marcado por um movimento de cautela, o Ibovespa encontrou impulso na recuperação da Petrobras e na performance da Vale para voltar à faixa dos 94 mil pontos. A trégua vista ontem, porém, continua bastante frágil com a economia ainda sem reação e o difícil debate pelo avanço da reforma da Previdência. Somado a isso, o investidor não tirou a lupa da Petrobras e vai continuar monitorando as ações do governo, depois da ingerência na política de preços da estatal na última semana.

A cena corporativa movimentada deu amparo ao desempenho positivo do índice via outros setores, como frigoríficos e saneamento. Essa combinação de fatores levou o Ibovespa a terminar a sessão regular com alta de 1,34%, aos 94.333 pontos. O giro foi de R\$ 11,5 bilhões ontem, perto da média diária negociada nas sessões de 2019, de R\$ 12 bilhões.

As gigantes Vale (alta de 3,45%) e Petrobras (3,57% a ON e 3,05% a PN) tiveram uma sessão de ganhos, ao lado dos frigoríficos JBS (8,48%), Marfrig (7,42%) e BRF (6,26%). A empresa de saneamento Sabesp também merece atenção, depois de acumular ganho 3,61% no dia, novamente com as apostas dos investidores num eventual avanço no plano de privatização da empresa de saneamento.

No caso da Vale, a recuperação veio com a notícia de que a mineradora foi liberada pela Justiça a retomar as atividades da mina de Brucutu - uma das mais importantes de minério de ferro em Minas Gerais. Já os frigoríficos tiveram alta conjunta depois que o Morgan Stanley elevou a recomendação para a JBS para o equivalente à compra, decisão que estimulou o investidor a elevar a alocação na empresa e que transbordou para os outros papéis do setor.

As ações da Petrobras, por sua vez, foram impulsionadas pela informação de que haverá, nos próximos dias, anúncio do reajuste do diesel suspenso pela empresa na sexta-feira, a pedido do presidente Jair Bolsonaro. O investidor gostou do sinal de que a estatal manterá sua autonomia na política de preços dos combustíveis e aplicará o ajuste de 5,7% ao diesel - na hipótese de não repassar a alta do preço do petróleo aos combustíveis, a estatal tem como alternativa usar instrumentos de proteção ("hedge") ou absorver o prejuízo.

A situação da Petrobras, porém, ainda é bastante emblemática. Mesmo com a recuperação de ontem, a baixa acumulada desde a ingerência de Bolsonaro é de cerca de 5% tanto para a ON, quanto para a PN. O descrédito do mercado em relação à Petrobras é reversível à medida que o governo sinalize que não vai interferir na política de preços da empresa, mas o prêmio de risco do papel da estatal na bolsa cresceu - e não vai retroceder com tanta facilidade.

"A confiança do gestor e do investidor é algo que se constrói pouco a pouco e que se perde de uma vez. A 'rachadura' que se abriu em relação à Petrobras não é simplesmente recuperada de uma hora para outra. O prêmio de risco é outro agora", diz Andres Kikuchi, gestor de renda variável do UBS.

Kikuchi diz que os fundamentos da estatal permanecem sólidos e que a tese de investimento para o papel não mudou. A companhia ainda se beneficia da alta do petróleo, do programa de desinvestimentos e da redução da alavancagem. Mesmo assim, diz o gestor, "é difícil que ela volte ao mesmo nível" de antes do ruído envolvendo o reajuste dos combustíveis, dado o elevado nível de frustração do investidor e da menor visibilidade para o futuro da companhia.

A forte aversão causada pelo "efeito Petrobras" também vai demorar um pouco mais para se dissipar na bolsa, porque não ficou restrito aos fundos locais, mais "acostumados" a lidar com ruídos políticos. Só na sexta, os estrangeiros sacaram R\$ 2,1 bilhões da bolsa, fazendo o fluxo negativo do mês aumentar para R\$ 2,8 bilhões.

VEÍCULO: Valor Econômico

Data: 17/04/2019

Seção: Legislação e Tributos

Autor: Laura Ignacio, Zínia Baeta e Beatriz Olivon | De São Paulo e Brasília

Título: Empresas liberaram apenas R\$ 5,7 bi para reparação de tragédia em Mariana

Três anos após a tragédia de Mariana, a Samarco Mineração, a Vale e a BHP Billiton não desembolsaram nem 4% do valor estimado pelo Ministério Público Federal (MPF) para garantir a reparação dos danos ambientais, sociais e econômicos provocados pelo rompimento da barragem do Fundão. Até o momento, foram liberados R\$ 5,7 bilhões de um total de R\$ 155 bilhões.

O valor foi apresentado à Justiça Federal, em 2016, por meio de ação civil pública do MPF. A medida resultou em três acordos extrajudiciais firmados com a Fundação Renova, representante das companhias. Porém, devido ainda a discordâncias sobre os impactos socioeconômicos da tragédia, há demora na liberação dos recursos previstos para 42 programas de recuperação dos danos.

No Brasil, foram apresentadas pelo menos 13 ações na Justiça - dentre elas uma ação penal que busca responsabilizar por diversos crimes as empresas e seus executivos. Quatro ainda estão em andamento. As companhias respondem ainda a 67 autos de infração aplicados por órgãos ambientais (leia abaixo) e multas por descumprimento de programas e prazos dos acordos.

A Vale informa ter repassado R\$ 2,14 bilhões para programas de recuperação ambiental e social. A BHP já destinou, segundo afirma em nota, US\$ 1,2 bilhão à Fundação Renova para a execução dos programas, além de US\$ 495 milhões para a Samarco.

No balanço do ano passado, a Vale diz manter provisão para cumprir os acordos firmados em 2016 com o MPF e demais órgãos envolvidos, em percentual equivalente à sua participação acionária na Samarco.

Em dezembro de 2018, o montante correspondia a R\$ 4,3 bilhões. Em nota, a Vale afirma que as provisões sobre ações judiciais seguem normas internacionais de contabilidade. "As empresas são obrigadas a fazer provisões somente para as ações com risco de perda provável", diz a nota.

Entre as ações de perda provável podem estar duas em tramitação no Espírito Santo. Em Colatina, foi ajuizado processo contra a Samarco para garantir atendimento emergencial para os moradores da região atingida, como fornecimento e monitoramento de água potável, segundo o procurador da República em Colatina, Malê de Aragão Frazão. Em Linhares, acrescenta, discute-se a realização de fiscalizações periódicas para garantir que o pescado na foz do Rio Doce só seja consumido se atestado que é saudável.

A partir dos três acordos extrajudiciais com o MPF de Minas Gerais e do Espírito Santo - na ação civil pública de R\$ 155 bilhões - o órgão impôs às empresas a realização de diagnósticos dos danos considerando o impacto sócio-econômico. "Em Mariana, o aspecto ambiental acabou preponderando, mas houve um modo de vida que foi desestruturado pelo desastre, com perda significativa para muitos", afirma o procurador.

Segundo Frazão, quase ninguém recebeu auxílio-financeiro emergencial por perder parte da renda pelo impacto sofrido com a tragédia em Conceição da Barra (ES), município litorâneo e turístico do Estado.

Ele afirma que reuniões com a Renova são desmarcadas sem justificativa até hoje e que a fundação tem atuado com resistência para entender a dimensão da grave violação aos direitos humanos das pessoas atingidas. Frazão lembra que as atividades prejudicadas vão muito além da pesca e chegam a categorias como dos pequenos agricultores, "cuja maior parte não é reconhecida pela Fundação Renova".

A fundação foi criada em outubro de 2016 a partir de um Termo de Transação e Ajustamento de Conduta (TTAC). O objetivo é colocar em prática 42 programas de longo prazo para a reparação dos danos causados pelo rompimento da barragem. De acordo com a entidade, dos R\$ 5,7 bilhões já desembolsados, R\$ 1,5 bilhão foram para indenizações e auxílios financeiros para cerca de 28 mil pessoas.

De acordo com o gerente jurídico da Renova, Leonardo Gandara, qualquer pessoa que entenda ter sofrido dano pode se manifestar pelos canais de comunicação da fundação. Ele afirma que a análise dos pedidos de auxílio-

financeiro ou indenização é baseada em critérios determinados pelas Câmaras Técnicas do Comitê Interfederativo (CIF). "Se um produtor rural alega ter plantação de milho, a fundação vai até lá checar e usa os critérios dos órgãos para determinar a elegibilidade."

Gandara diz que foram órgãos dos Estados de Minas Gerais e Espírito Santo que fixaram no acordo os municípios atingidos. O gerente jurídico afirma que Vitória não faz parte da lista, mas atualmente discute-se como os pescadores de camarão do município poderão demonstrar que têm direito à indenização.

Já o pagamento, por exemplo, de possíveis indenizações a donos de bares e restaurante prejudicados pelo rompimento, acrescenta Gandara, é uma questão de tempo. "Se não há ainda pagamento é questão de serem deliberados os requisitos para a Fundação Renova aplicar a cada empreendedor", diz ele, ao lembrar que existe um programa de estímulo à economia local.

Na área penal, há na Justiça ação contra as empresas e executivos das companhias. O processo está em fase de instrução. Segundo o procurador Gustavo Henrique Oliveira, em outubro de 2016 foi apresentada e aceita pelo Judiciário uma denúncia contra as três companhias por crime ambiental e 22 pessoas físicas por outros crimes, além dos ambientais.

Um representante da Vale no conselho da BHP foi excluído da ação por decisão do Tribunal Regional Federal TRF) da 1ª Região e outro obteve habeas corpus para deixar de responder pelos crimes de homicídio e lesões corporais. Atualmente, há vários pedidos de habeas corpus dos denunciados à espera de julgamento.

Na peça são listados os crimes de homicídio, inundação, desmoronamento, lesões corporais, crimes ambientais, crimes contra o ordenamento urbano e o patrimônio cultural. As acusações se baseiam na "assunção do risco", ou seja, os resultados poderiam ter sido previstos pelas condutas narradas na denúncia.

O MPF afirma na denúncia que foi registrada a existência de "erosão regressiva" no talude (terreno inclinado) da barragem em 2009. A situação teria se agravado, em 2012, com obras para consertar um problema de drenagem, sem que as atividades da barragem fossem suspensas.

Em 2014, segundo descrito pelo órgão, um consultor da própria Samarco teria feito recomendações para se evitar a liquefação, que seria uma das causas do rompimento. Um relatório demonstraria uma situação de pré-ruptura. Para o

órgão, o aporte de rejeito de minério no local deveria ter sido suspenso. Mas ao contrário, o ritmo de produção teria aumentado e os custos com geotecnia reduzidos.

Além dos processos criminais contra os executivos envolvidos e o acordo de recuperação de danos de R\$ 155 bilhões, a Vale e a BHP enfrentam processos movidos por acionistas no exterior. No Tribunal Federal de Nova York, um grupo alega que a Vale fez declarações falsas ou enganosas, ou deixou de fazer divulgações sobre os riscos e perigos das operações da barragem de Fundão. No relatório anual de 2018, a BHP lista duas ações nos Estados Unidos - uma com acordo encaminhado - e outra na Austrália. Contudo, não se sabe o valor dos prejuízos.

VEÍCULO: Valor Econômico

Data: 17/04/2019

Seção: Legislação e Tributos

Autor: Laura Ignacio | De São Paulo

Título: Programas de recuperação dos danos devem durar 15 anos

Os 42 programas para reparação dos danos ambientais, sociais e econômicos gerados com a tragédia em Mariana (MG) estão previstos para serem realizados em um prazo de 15 anos. Neles, poderão ser aplicados os R\$ 155 bilhões estabelecidos por meio dos acordos extrajudiciais firmados com o Ministério Público Federal (MPF), em 2016.

"Os programas emergenciais de contenção de rejeitos e controle de erosão já estão se encerrando. Os compensatórios, como o de recuperação de nascentes, estão em andamento", afirma o analista Daniel Pinho, do Ibama. Segundo ele, já há mais de mil nascentes protegidas, de um total de cinco mil previstas para o prazo de dez anos. Além disso, acrescenta, começa neste ano o programa de recuperação da vegetação nativa da área.

Mas há pendências. O próprio Comitê Interfederativo (CIF) já expediu 34 notificações por descumprimento de obrigações pela Fundação Renova - que representa a Samarco Mineração, a Vale e a BHP Billinton -, além de aplicar sete multas, sendo somente uma delas na área ambiental. Trata-se de multa de R\$ 6 milhões pelo descumprimento da dragagem na área da Usina Hidrelétrica Risoleta Neves (Candonga, MG), acordada com o MPF.

A multa ambiental foi paga pela Samarco e reaplicada após novos descumprimentos. O recurso da companhia está sob análise do CIF. "No rompimento da barragem, uma onda de lama destruiu tudo nos primeiros 100 km e, quando bateu na hidrelétrica, ela segurou grande parte dos rejeitos. Isso tem que ser dragado ou os rejeitos podem fluir ao longo do rio. Mas fizeram muito pouco, ", diz o secretário executivo do CIF, Renato Miranda Carvalho. A usina não funciona desde 2015.

As demais multas são relativas à esfera social. Uma delas, de R\$ 280 mil, foi aplicada devido ao atraso no fornecimento de água potável à comunidade quilombola de Degredo/ES. Contudo, a mineradora conseguiu liminar na segunda instância da Justiça, suspendendo as deliberações do CIF. As multas mantidas vêm sendo pagas em parcelas pela empresa, segundo Carvalho.

O Ibama já aplicou 25 autos de infração contra a Samarco, que totalizam R\$ 350,7 milhões. A Secretaria de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável de Minas Gerais (SEMAD) fez 33 autuações, que somam R\$ 369,9 milhões. Juntos, o Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio) e o Instituto Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos do Espírito Santo (IEMA) aplicaram nove penalidades, em valor total de R\$ 145,65 milhões.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Data: 17/04/2019

Seção: Economia

Autor: Lorena Rodrigues Amanda Pupo Felipe Frazão/ BRASÍLIA

Título: 'Petrobrás define preço do diesel', diz Guedes

Jair Bolsonaro afirma que "não quer e não tem o direito de interferir na estatal"

Depois da forte reação do mercado à suspensão do reajuste do diesel a pedido do presidente Jair Bolsonaro, o governo saiu a campo ontem para transmitir a imagem de que a Petrobrás é livre para definir o momento e o valor da alta no preço do diesel. "É a Petrobrás quem decide reajuste, não é ministro da Economia ou presidente da República. A Petrobrás é realmente independente para estabelecer o preço de petróleo", disse o ministro da Economia, Paulo Guedes. Ele e o **ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque**, se reuniram com o presidente no Planalto para discutir a política de preços de combustíveis da companhia.

Na semana passada, a Petrobrás anunciou reajuste de 5,7% no preço do diesel, mas Bolsonaro determinou a suspensão da alta. "É ela (Petrobrás) quem tem

que decidir. É realmente independente para estabelecer o preço do combustível", declarou Guedes, em entrevista coletiva após o encontro com o presidente. Apesar disso, o ministro admitiu que a política de reajustes atual não é suficientemente transparente e disse que mudanças estão em estudo. Com o risco de uma nova greve de caminhoneiros batendo à porta, tanto a Petrobrás quanto o governo estudam como amenizar o impacto dos reajustes constantes para a categoria.

Guedes disse que estão em estudo várias alternativas, entre elas indexar o preço do frete ao valor do diesel. Citou que essa é a política utilizada nos EUA. O ministro afirmou que o próprio governo vem estudando alternativas e que, se houvesse uma alta muito grande nos preços dos combustíveis, poderia, por exemplo, reduzir impostos. "Isso tem um preço. Vai cortar de onde? Da saúde para dar para o caminhoneiro?", questionou. Interferência. Segundo o porta-voz da República, Otávio Rêgo Barros, Bolsonaro abriu o encontro dizendo que "não quer e não tem o direito de intervir na Petrobrás".

"Frase que nosso presidente disse logo no início da reunião: eu não quero e não posso intervir na Petrobrás, por questões de conceito, eu não posso por questões legais e até mesmo políticas", afirmou Barros. Guedes disse considerar natural que o presidente peça esclarecimentos e que Bolsonaro e tem preocupações maiores do que só com o mercado. Segundo ele, Bolsonaro questionou, em telefonema a Castello Branco (presidente da Petrobrás), se estavam "jogando diesel" no seu "chope", enquanto o governo comemorava 100 dias de gestão. "O presidente pediu para que explicássemos o aumento, não foi decisão de política econômica que ele tomou. Se fosse para criar regra de política nova, presidente teria conversado comigo", disse ainda.

O ministro da Economia ressaltou, porém, que a dimensão econômica dessas interferências tem de ser considerada até mesmo para não atrapalhar os futuros leilões de petróleo. "Temos R\$ 1 trilhão para sair do pré-sal, se manipular preço, todo processo é afetado", completou. "Não queremos ser governo que manipula política de preços, como no passado". Depois da reunião, Guedes disse não saber se a Petrobrás manterá o reajuste de 5,7% que seria dado na semana passada. Procurada, a petroleira não se manifestou. Guedes disse que a estatal poderá fazer reajustes menores em intervalos mais curtos ou aumentar o preço de uma só vez. Segundo Albuquerque, o valor do diesel praticado nos postos do País é 12% menor do que a média internacional.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo**Data: 17/04/2019****Seção: Economia****Autor: Tânia Monteiro Lorena Rodrigues Amanda Pupo/BRASÍLIA****Título: Pacote tenta conter caminhoneiros**

Governo anuncia crédito de R\$ 500 milhões e mais R\$ 2 bilhões para manutenção de estradas; categoria fica insatisfeita com as medidas

Na tentativa de atender às demandas dos caminhoneiros, que ameaçam nova paralisação, o governo federal anunciou uma série de medidas em favor da categoria, depois de o presidente Jair Bolsonaro determinar o cancelamento do aumento do diesel pela Petrobrás. O problema é que os caminhoneiros aparentemente não concordaram com o governo e acham que as medidas são apenas uma forma de protelar a greve que eles estão discutindo há alguns dias (leia texto abaixo). Entre as medidas, está a liberação de R\$ 500 milhões para quem tem até dois caminhões, em financiamentos com recursos do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), em uma linha de crédito para manutenção dos veículos.

Cada motorista terá direito a um empréstimo de até R\$ 30 mil, mas as condições de crédito, como as taxas de juros e o prazo para pagamento, não foram detalhadas. Recursos. O Ministério de Infraestrutura afirmou também que vai usar R\$ 2 bilhões que foram desbloqueados do Orçamento da pasta para a conclusão de obras importantes e manutenção de rodovias consideradas essenciais, como as BR- 163, que liga o Rio Grande do Sul ao Pará. O ministro de Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, voltou a falar do cartão caminhoneiro, criado pela Petrobrás em março, para "congelar" o valor do diesel no momento da compra e dar mais previsibilidade aos motoristas.

O produto, porém, ainda está sendo desenvolvido pela BR Distribuidora, a empresa de combustíveis da Petrobrás. Ao anunciá-lo em março, a empresa disse que o lançaria em 90 dias. Ainda entre as medidas, o governo quer construir uma referência de piso para o preço do frete rodoviário. Depois da paralisação de maio do ano passado – na qual houve crise de abastecimento em todo o País –, o governo do ex-presidente Michel Temer chegou a propor uma tabela de frete, mas a medida enfrenta uma batalha judicial e ainda deve ser analisada pelos ministros do Supremo Tribunal Federal (STF). Indústria e agronegócio afirmam que o tabelamento é inconstitucional.

"A discussão do frete é uma coisa na qual todos têm razão, embarcador e caminhoneiro: o embarcador paga caro e o caminhoneiro ganha pouco", afirmou Freitas. "Onde está o dinheiro?" Paradas. O governo também se

comprometeu a incluir nas novas concessões de rodovias federais pontos de paradas obrigatórias e construir esses lugares, nos quais os caminhoneiros podem parar para dormir e cozinhar. A iniciativa seria levada também às rodovias já concedidas. Também foram anunciadas medidas de desburocratização, como a entrada em vigor neste mês do documento eletrônico de transporte e a prorrogação de cinco para dez anos da validade das carteiras de motoristas, a CNH (Carteira Nacional de Habilitação).

Além da BR-163 que prometeu pavimentar até Miritituba (PA), Freitas anunciou também que o governo vai recuperar trecho da BR-135 (de Estiva a Bacabeira, no Maranhão), duplicação da BR-101 (BA) e 116 (RS). "Não se trata de ficar refém (dos caminhoneiros). Eles pedem tão pouco: condição de estrada boa, poder descansar onde tenham segurança. O que custa atender a esse pleito? Vontade", disse Freitas. O ministro considerou os pleitos "justos" e salientou que foram "construídos na base do diálogo".

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Data: 17/04/2019

Seção: Economia

Autor: Renée Pereira

Título: No WhatsApp, medidas criam uma rebelião de motoristas

Anúncio do governo teve efeito contrário e reforçou articulação para nova paralisação em 21 de maio – ou até antes disso

Os caminhoneiros perderam a paciência ontem nos grupos de WhatsApp, após o governo anunciar o pacote para ajudar o setor. As medidas, tomadas especialmente para evitar nova paralisação, surtiram efeito contrário e reforçaram a articulação de uma greve em maio – quando completará um ano da manifestação que parou o País por dez dias. Alguns falam no dia 21 de maio, caso não haja nenhuma melhoria. Os motoristas viram o plano como "cortina de fumaça" e uma forma de protelar uma nova greve.

Para eles, liberar crédito para uma categoria em crise financeira por causa da escassez de frete não resolve e pode criar novos problemas com o aumento do endividamento. "Estão dando a corda para gente se enforçar", dizia um deles num grupo de WhatsApp. Outro caminhoneiro emendou: "Pode colocar pneu novo, motor novo, mas se não tiver carga para carregar, não adianta nada. A economia precisa melhorar." Na avaliação de Ivar Luiz Schmidt, representante do Comando Nacional dos Transportes (CNT), as medidas anunciadas mais provocaram rebelião entre os motoristas do que ajudaram.

Segundo ele, a maioria dos motoristas hoje está endividada e com o nome sujo na praça, o que dificulta a liberação de novos empréstimos. Aldacir Cadore, outra liderança do CNT na região de Brasília, afirma ainda que o volume de crédito que será liberado conseguiria atender apenas 16 mil caminhoneiros. "Somos mais de dois milhões no País", diz ele, que não compreende o motivo de o governo ter lançado medidas tão inapropriadas para o cenário delicado da categoria. "Percebemos que o setor tem tido portas abertas no governo para levar suas reivindicações, mas as medidas que saem do gabinete não atendem nossos pleitos", diz. Ele cita como exemplo o cartão combustível lançado recentemente para compra antecipada de diesel. "Não temos dinheiro nem para comprar o combustível da viagem, como vamos antecipar compra do óleo?", questiona.

Coragem. Cadore diz que, nos vários grupos de WhatsApp dos quais participa, o clima esquentou após a divulgação das medidas. "Não sou a favor de greve, mas diante da atual situação não tenho coragem de pedir paciência para ninguém", afirma. "O povo só se revoltou com as medidas." Em áudio nas redes sociais, outro representante da categoria, Wanderlei Alves, conhecido como Dedeco, mandou o governo montar o gabinete de crise porque a greve vai ocorrer dia 21 de maio ou antes disso. Mais ponderado, Schmidt, do CNT, afirma que o governo tem ferramentas prontas para ajudar os caminhoneiros.

Segundo ele, a lei da jornada de trabalho existe desde 2012, mas não é colocada em prática. "Se houvesse fiscalização nas estradas pela Polícia Rodoviária Federal, em 30 dias os problemas estariam resolvidos." Ele afirma que hoje há cerca de 300 mil caminhões sobrando no mercado. Diante das medidas, os caminhoneiros se articulam para criar uma nova liderança para negociar com o governo. Hoje, eles não se sentem representados. Nas conversas de WhatsApp, os motoristas reconhecem os danos que seriam causados por uma nova greve e buscam alternativas. Mas deixam claro que não vão ficar quietos se os problemas persistirem.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Data: 17/04/2019

Seção: Economia

Autor: João Domingos

Título: Caminhoneiros goleiam por 7 a 1

ANÁLISE:

Uns dizem que o governo de Jair Bolsonaro se tornou refém do movimento dos caminhoneiros. Outros que, ao contrário do que ocorreu há menos de um ano, quando o então presidente Michel Temer foi pego de surpresa pelo bloqueio de

estradas, o serviço de inteligência do atual governo, comandado pelo general Augusto Heleno, detectou a movimentação dos caminhoneiros e possibilitou ao presidente agir antes que o tumulto se instalasse. O certo é que no governo de Bolsonaro os caminhoneiros têm ganhado de goleada de qualquer outra categoria.

Digamos que uns 7 a 1, só para lembrar a goleada que a seleção brasileira de futebol tomou da Alemanha na Copa de 2014, a fracassada "Copa das Copas", como a chamou a então presidente Dilma Rousseff antes do vexame.

O fato é que os caminhoneiros conseguiram tudo o que pediram. Se é que pediram tudo o que já conseguiram de Bolsonaro, se não a decisão em si, pelo menos a promessa: 40 pontos negativos na Carteira de Habilitação em vez dos 20 atuais, retirada dos radares que medem o excesso de velocidade nas estradas federais, não ao reajuste superior a 5% no preço do diesel, linha de crédito do BNDES para manutenção de caminhões, R\$ 2 bilhões do Ministério da Infraestrutura para a conclusão de obras importantes e manutenção de rodovias tidas como essenciais, e de fato são, como as BR- 163, BR-101 e BR-116. A respeito dessas rodovias, é bom lembrar que não tem uma vez em que as chuvas ou a precária infraestrutura de estradas no Brasil ameaça o transporte de grãos que um governo não se lembre delas.

Depois, as chuvas se vão, os atoleiros acabam, os caminhões carregados de soja enfim chegam a seus destinos e o assunto é esquecido. Quanto à força dos caminhoneiros no governo de Bolsonaro, não se deve subestimá-la. Uma boa parte deles deu apoio à campanha do atual presidente, seja pelas redes sociais, seja por carregar faixas com propaganda do então candidato do PSL. O próprio Bolsonaro estabeleceu linhas diretas com os caminhoneiros logo depois do bloqueio das estradas no final de maio passado.

Esse movimento que paralisou o País foi muito bem compreendido por Bolsonaro, que soube tirar dele o máximo de proveito eleitoral. Portanto, quando interveio na Petrobrás para impedir aumento superior a 5% no preço do diesel, sob o argumento de que a inflação anual não tinha chegado a tanto, Bolsonaro fez um gesto de agradecimento a uma categoria que muito o ajudou a chegar ao Planalto. Não interessa se quebrou preceitos do liberalismo, de não intervenção no mercado. Num momento delicado como o atual, sem uma base de sustentação no Congresso e com as instituições numa guerra ferrenha, bloqueios de rodovias podem se tornar um pesadelo de consequências imprevisíveis logo no início do governo.

É JORNALISTA

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo**Data: 17/04/2019****Seção: Metrópole****Autor: Leonardo Augusto****Título: PF faz buscas na casa de presidente afastado da Vale**

Além de Schvartsman, outros três integrantes da cúpula da mineradora foram alvo de mandados em São Paulo, Rio e Minas

O presidente afastado da Vale, Fábio Schvartsman, e outros três integrantes da cúpula da empresa à época do rompimento da barragem da mineradora em Brumadinho foram alvos ontem de mandados de busca e apreensão cumpridos pela Polícia Federal em suas residências em São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte.

Os policiais cumpriram ainda mandado, também de busca em apreensão, na casa de um engenheiro da Vale, Washington Pirete da Silva, em Nova Lima, na região metropolitana da capital mineira, que teria, durante curso de mestrado, em 2010, na Universidade Federal de Ouro Preto (Ufop), apontado para a possibilidade de rompimento da barragem da empresa em Brumadinho, estrutura que ruiu em 25 de janeiro deste ano, matando 229 pessoas. Outras 48 continuam desaparecidas.

Além de Schvartsman, que tem residência em São Paulo, os outros integrantes da cúpula da empresa com mandado de busca e apreensão ontem foram Gerd Peter Poppinga, diretor executivo de ferrosos e carvão, no Rio de Janeiro; Flávio Gallon Cavalli, diretor de planejamento e desenvolvimento de ferrosos e carvão; e Silmar Magalhães Silva, diretor de operações do corredor sudeste, ambos em Belo Horizonte.

Em comunicado, a PF disse que “as medidas visam a apreender documentos, mídias e outros elementos de convicção que guardem relação aos fatos apurados”. Afastamento. A pedido da força-tarefa que investiga o rompimento da barragem, formada por Ministério Público, Polícia Federal e Polícia Civil de Minas Gerais, os quatro integrantes da cúpula da mineradora haviam se afastado da empresa no mês passado.

A força-tarefa pediu ainda para que todos não tivessem mais acesso à empresa. Por causa dos mandados de busca e apreensão cumpridos ontem, a empresa divulgou nota oficial. “A Vale continua cooperando plenamente com as autoridades para a apuração dos fatos relacionados ao rompimento da barragem. Para agilizar e dar transparência às investigações, o Conselho de

Administração da Vale criou um comitê independente dedicado à apuração das causas e responsabilidades pelo rompimento da barragem ('CIAE de Apuração').

O comitê é coordenado e composto, por sua maioria, de membros externos, independentes, de reputação ilibada e com experiência nos temas de que se ocuparão. Como já informado, é necessário aguardar o resultado das investigações." Além da operação de ontem, funcionários da Vale e da empresa responsável pela certificação de segurança da barragem já foram presos em duas ocasiões.

Em março, o Superior Tribunal de Justiça (STJ) determinou a soltura de 13 suspeitos, sustentando que eles já haviam sido ouvidos pelas autoridades competentes e foram afastados da empresa. A defesa deles diz que os clientes agiram dentro da legalidade.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Data: 17/04/2019

Seção: Mercado

Autor: Ricardo Delia Coletta e Talita Fernandes

Título: Porta-voz diz que Bolsonaro não vai interferir no diesel

Brasília- O porta-voz da Presidência, Otávio Rêgo Barros, disse nesta terça (16) que o presidente Jair Bolsonaro "não quer" e "não pode interferir" na política de preços da Petrobras.

"Uma frase que o presidente disse no início da reunião: 'Eu não quero e não tenho direito de intervir na Petrobras. Eu não quero e não posso interferir na Petrobras'", disse Rêgo Barros, referindo-se ao encontro de Bolsonaro e do presidente da Petrobras, Roberto Castello Branco, com os ministros Paulo Guedes (Economia) e **Bento Albuquerque(Minas e Energia)**, no Palácio do Planalto.

A reunião foi convocada pelo próprio presidente, logo após ele ter telefonado para Castello Branco pedindo que o reajuste anunciado pela estatal, de 5,7% no diesel, fosse segurado.

Após a interferência do governo na Petrobras, houve perda de R\$ 32 bilhões em valor de mercado da empresa na última sexta(11).

Nesta terça, tanto Bento Albuquerque quanto Paulo Guedes deram declarações afirmando que a estatal tem liberdade para definir sua política de preços.

"Quem vai decidir o momento e o valor [do reajuste do diesel] é a Petrobras", afirmou Albuquerque.

Os ministros disseram que a reunião com Bolsonaro serviu para que fossem levados ao mandatário esclarecimentos sobre como é feito o reajuste dos preços dos combustíveis.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Data: 17/04/2019

Seção: Mercado

Autor: Talita Fernandes e Ricardo Delia Coletta

Título: Bolsonaro libera linha de crédito de R\$ 500 milhões a caminhoneiros

Onyx Lorenzoni diz que verba sairá de rateio a ser feito com o orçamento de todos os ministérios

Brasília- Para conter ameaças de greve de caminhoneiros diante da alta do diesel, o governo de Jair Bolsonaro (PSL) anunciou nesta terça (16) linha de crédito de R\$ 500 milhões para a categoria.

O valor será disponibilizado para profissionais da área de transporte rodoviário pelo BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social). “Já tínhamos sinalizado isso para os caminhoneiros autônomos. Está restrito para os que têm até dois caminhões no mesmo CPF”, afirmou o ministro-chefe da Casa Civil, Onyx Lorenzoni.

Segundo ele, o crédito servirá para a compra de pneus e a manutenção dos veículos. O caminhoneiro terá acesso a financiamento de até R\$ 30 mil.

O anúncio ocorre um dia após encontro no Palácio do Planalto que reuniu seis ministros para anunciar medidas que melhorem a vida dos caminhoneiros sem que o Poder Executivo tenha de fazer intervenções no preço do diesel.

A medida está entre as iniciativas que foram discutidas em reunião realizada na segunda (15) e concluídas na manhã desta terça.

Além da linha de crédito, o governo anunciou outras ações. O Ministério da Infra-estrutura recebeu R\$ 2 bilhões que serão investidos na conclusão de obras prioritárias, como a pavimentação da BR-163. Desse valor, R\$ 900 milhões irão para a recuperação da malha rodoviária brasileira.

Ao ser questionado quais pastas perderiam verbas para liberar os R\$ 2 bilhões, já que o Orçamento está contingenciado, Onyx disse que o Ministério da Economia estuda como equacionar o rearranjo. “Vai fazer um rateio entre todos, cada um vai dar sua contribuição”, disse ele.

O ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, disse que o pacote de medidas para atender aos caminhoneiros incluirá a construção de pontos de descanso em rodovias federais — o governo obrigará nos contratos de concessões dessas rodovias a concessionária a construir pontos de descanso.

Ele disse ainda que o governo estimulará o cooperativismo na categoria dos caminhoneiros e atuará para desburocratizar o processo de transporte profissional de cargas.

Nessa linha, o governo deve implementar uma espécie de certificado eletrônico que reunirá uma série de documentos hoje necessários para o exercício da profissão, o que deve reduzir os gastos dos profissionais com despachantes.

Freitas deixou claro que uma prioridade do governo é garantir o valor do frete aos caminhoneiros. “O mais importante é garantir o frete.”

O ministro citou como uma opção para isso o cartão-combustível da Petrobras.

“Tem outra medida importante, que o caminhoneiro vai começar a perceber, que é o cartão combustível. Que virá. Está sendo estudado e vai ser disponibilizado em breve pela Petrobras”, disse.

A fala do ministro representa um recuo no que tinha dito antes, quando citou duas soluções: indexar o frete ao aumento do diesel e o cartão caminhoneiro, no qual haveria crédito para garantir o preço do diesel naquele frete.

Logo em seguida, a assessoria de imprensa do ministério informou que não haverá indexação do frete ao diesel e que esse era apenas um exemplo. Tarcísio negou que ao criar medidas o governo esteja refém da pauta dos caminhoneiros. “Não se trata de ficar refém, eles estão pedindo condições de trabalho. São pleitos justos, construídos na base do diálogo”, disse.

Onyx disse ainda que Bolsonaro sempre esteve alinhado com as demandas dos caminhoneiros. A reunião nesta segunda, que discutiu as medidas para atender a categoria, durou cerca de quatro horas.

Seis ministros discutiram soluções para a demanda dos caminhoneiros. Participaram Onyx (Casa Civil), Freitas (Infraestrutura), Paulo Guedes (Economia), **Bento Albuquerque (Minas e Energia)**, Santos Cruz (Governo) e Floriano Peixoto (Secretaria-Geral).

Segundo relatos à Folha, a ideia com o anúncio é transmitir a mensagem de que o governo tem o empenho de atender os caminhoneiros em pautas que vão além do diesel.

Nos bastidores, auxiliares do presidente veem como inevitável a flutuação do preço do combustível conforme o valor do petróleo e câmbio, como é feito hoje. Por isso, será necessário vencer o descontentamento de outras formas.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Data: 17/04/2019

Seção: Mercado

Autor: Mônica Bergamo e Mariana Carneiro

Título: Bolsonaro mostrou estar com o ouvido na pista ao barrar aumento do diesel

Entrevista : Paulo Guedes

Ministro da Economia, no entanto, afirma que Petrobras continua com a autonomia para determinar os preços dos combustíveis

Brasília- O ministro da Economia, Paulo Guedes, afirma que o presidente Jair Bolsonaro agiu ouvindo as ruas quando interferiu no reajuste do diesel, na quinta-feira (11).

“Uma greve [de caminhoneiros] traz problema de abastecimento, pode frear o Brasil todo, pode fazer o PIB cair mais 3%, 4%. Ele demonstrou que está com o ouvido na pista, está ouvindo a turma, está ouvindo o barulho.”

Guedes diz que Bolsonaro telefonou ao presidente da Petrobras, Roberto Castello Branco, apenas para pedir esclarecimentos: “Botaram diesel no meu chope?”.

Nesta entrevista, ele conta que soube por jornalista que o presidente havia interferido no reajuste do combustível, critica o monopólio da Petrobras e afirma que estão sendo estudadas formas de tornar as correções de preço menos voláteis para o combustível. Guedes detalha ainda como foi o desenrolar da crise provocada pelo congelamento do diesel nos últimos dias.

Sobre a reforma da Previdência, o ministro lamenta que não tenha havido até agora uma aliança de centro-direita que viabilizasse a tramitação mais acelerada.

O ministro, que recebeu a Folha para um almoço em que foi servido salmão com molho de amêndoas, disse, no entanto, acreditar na “astúcia” da classe política, que não esperaria mais dois anos para aprovar as mudanças.

*

O presidente Jair Bolsonaro teve a coragem de enviar ao Congresso uma reforma da Previdência de impacto. Por outro lado, há ruídos, como o da tentativa de interferência na Petrobras. Os liberais estão perdendo batalhas no governo?

O governo tem só três meses. O Congresso, menos tempo ainda. Qualquer análise é precipitada. O interessante é o fenômeno em si. [A vitória eleitoral de Bolsonaro] Foi uma aliança política inédita de conservadores e liberais. Até então, havia uma hegemonia social-democrata, com alianças de centro-esquerda que dominaram o cenário político brasileiro por mais de 30 anos. O que é compreensível: depois de um regime militar de direita que durou 20 anos, houve o predomínio da esquerda. E houve, na eleição, um erro de avaliação sério. As principais mídias acharam que o cara [Bolsonaro] não tinha chance de ser eleito. Isso ocorreu por falta de entendimento do fenômeno real que estava acontecendo no Brasil. Não houve a percepção de que, quando o establishment perde a decência, vem uma ruptura. A nossa democracia é tão vibrante que ninguém controla o país. Nem mesmo a mídia estabelecida, que achou que, quando ela entrasse no ar [com os programas eleitorais de TV dos candidatos], teria predominância. E o presidente ganhou, gastando menos de R\$ 3 milhões. Eu também estava na bolha do establishment. Eu apostava que surgiria um outsider de centro para substituir o velho choque entre esquerda e direita. E ele não apareceu. Numa ruptura previsível, os 50% de [eleitores de] centro vieram para a direita e decidiram a eleição. Disseram não ao establishment. Ele [Bolsonaro] tinha a energia que era necessária para se chocar com o establishment. E o establishment, diante de tanta energia, previu a possibilidade de ruptura da democracia.

O senhor acha que esse risco está afastado?

Em nenhum momento houve isso, ao contrário. O que existe é uma democracia vibrante, o script de uma grande sociedade aberta que está se desenvolvendo há mais de 30 anos. O fenômeno Bolsonaro na verdade representava a classe média, esmagada entre as classes baixas, que começam a subir com as políticas de assistência da social-democracia, e os grandes negócios. A classe média vinha sendo atingida em seus valores morais, vendo a corrupção toda, e do ponto de vista econômico, porque o Brasil cresceu nos últimos dez anos só 0,6% ao ano. Eu, por exemplo, recebi dos meus pais um país que crescia 7% em média ao ano.

O mercado prevê que o país vá crescer 1,9% neste ano. Qual sua previsão? É claro que é um negócio terrível. Nós temos que recuperar. Se fizermos as reformas, de julho em diante vamos crescer a um ritmo de 6% anualizado. A reforma da Previdência vai deslanchar um regime de capitalização e de acumulação de capital. Vai ter poupança interna para empurrar o crescimento.

Com as concessões, a desregulamentação e as privatizações, nós vamos trazer muitos investimentos, locais e de fora, para participar das privatizações, das concessões e dos novos programas de investimento, principalmente em saneamento e infraestrutura.

Se a reforma não existir...

Ela vai existir. Não existe a menor dúvida. É incontornável. A questão é só a potência fiscal dela. Se ela for fraquinha, um remendo, como as anteriores, o governo continuará prisioneiro do baixo crescimento. Se ela for mais potente, sinaliza para o equilíbrio fiscal. Você abre a comporta e vão entrar ondas de investimento privado.

O senhor ainda acredita que ela será aprovada até julho?

Eu confio na inteligência e na astúcia da classe política brasileira. Nós temos uma pauta de concessões, de privatizações e de descentralização de recursos para estados e municípios. É uma pauta muito atraente, inclusive para a oposição. Se você é prefeito, prefere ficar falando de Previdência um ano, ou prefere que ela seja aprovada em seus meses para falar de recursos que vão chegar na prefeitura, do pré-sal, para investimentos? Nós vamos irrigar o Brasil. A nossa proposta de campanha foi mais Brasil e menos Brasília. Queremos ir para uma grande sociedade aberta onde o dinheiro está onde o povo está. Saneamento, ambulatorios, grupos escolares, não estão em Brasília. Estão nas cidades. A gente tem que entender o desafio, que já tem 30 anos, e dar o passo decisivo. Nós crescemos a uma taxa de 7,5% por muitas décadas no século passado. O PIB [Produto Interno Bruto] da China era a metade do PIB do Brasil. Hoje, eles já estão encostando nos Estados Unidos. O Brasil ficou para trás na poeira da história. Houve méritos? Claro. A inclusão social aumentou. Mas mesmo ela foi precária. Eu sempre digo que a nossa transição está incompleta. E é quase uma ironia que agora, dois militares, um presidente e um vice eleitos, venham para completar essa transição, em direção à democracia. É superinteressante: os próprios militares, que participaram de um regime com muitas estatais, vão fazer a desestatização. Vocês falaram deliberais e conservadores [no governo]. O que sai de dois vetores é uma resultante.

O Bolsonaro tem as mesmas crenças do senhor?

Em qualquer aliança política, conceituai, é claro que há diferenças de opiniões. Com havia entre as variantes da social-democracia. O importante é: qual é o espírito? E é um espírito de muita confiança. Eu sei que o presidente quer fazer o melhor possível. Eu observo nele as virtudes de uma liderança. Determinação, resiliência, integridade, patriotismo. Ele tem várias virtudes, e elas são consistentes. Um exemplo bom que começa na Previdência.

O presidente Bolsonaro era contra a reforma da Previdência, certo? Desde a nossa primeira conversa, ele dizia: “Eu sou [um deputado federal] eleito por um grupo específico de pessoas, que me pede para protegê-lo. Eu não posso chegar lá e agir contra ele. Você precisa entender a natureza do meu mandato, eu represento um grupo de indivíduos que votou em mim”. Eu defendi que era melhor apoiar o Temer para que fizesse [a reforma da Previdência], mas ele argumentou que moralmente o seu mandato não permitia fazer isso. Eu disse a ele que também não poderia acompanhá-lo se ele não entendesse a importância da reforma. Falamos muito francamente. Eu disse a ele: “O senhor não diz que é o Brasil acima de tudo?”. Então ele me disse: ‘Se eu receber um mandato de natureza diferente, se eu vier a ser presidente da República e não mais representante de uma classe de cidadãos, confie em mim’. Eu vi ele honrar [o compromisso]. Qual o testemunho que posso dar, quando todos dizem que ele não apoia?

Por que ele mandou a proposta de reforma?

Ele mais do que mandou a proposta. Nós sentamos, discutimos. Dissemos que os militares tinham que entrar, e ele mandou colocar os militares. Tem que fazer reestruturação de carreiras? Bote os militares, eles terão que contribuir.

Mas por que não aproveitar a proposta de Michel Temer, que já estava no Congresso?

Para isso acontecer, o governo teria que ter apoiado a eleição do Rodrigo Maia (DEM-RJ) [para a presidência da Câmara], porque já estaria sacramentada uma aliança política de centro-direita. E aí o Rodrigo poderia acelerar procedimentos. Mas o presidente não entrou na eleição, porque ele achava que, como presidente, não deveria. Houve um problema político. E nós estamos vendo essas dificuldades e a acomodação entre o grupo que está chegando, onde muitas pessoas foram eleitas... O partido do presidente tinha dois deputados, de repente tem 52. Qual a filosofia desse partido? Tem um ponto de interrogação. O que vamos defender aqui? O [senador] Major Olímpio [PSL] dá um tiro para um lado, o outro dá um tiro para o outro. É natural. Mas eu acredito na classe política. O próprio Congresso quer sair da lógica do voto mercenário, do voto individual, de que tem que influenciar cada parlamentar.

O sr. pode explicar o que houve na Petrobras?

Eu estava lá fora, então, para mim, o som que chegava era assim: “Mexeu na

Petrobras, no preço e tal” Então eu decidi não falar enquanto eu não me informasse.

Foram os jornalistas que lhe informaram

Foram os jornalistas. E começaram a chegar mensagens também. Então pensei: “Quando eu chegar [ao Brasil], eu vejo”. Eu imaginei lá fora: o presidente tem boa intuição política, ninguém é eleito presidente sem ter uma ótima intuição política.

E na chegada, vocês conversaram?

Quando eu cheguei, ele me disse assim: “Pó, eu só perguntei [sobre o preço para o presidente da Petrobras]. Não tenho nada a ver com esse negócio, não. Eu perguntei: ‘Pó cara, você está colocando diesel no meu chope? No dia em que eu comemoro cem dias de governo, todo o mundo acendendo velinha, festejando, aí chega a notícia de que a Petrobras vai fazer assim e assim’”. O presidente, no exercício natural de suas funções, questionou como, em 15 dias, o preço do diesel poderia subir 5%. O presidente tem todo o direito de se preocupar com potenciais greves, de saber quais são os critérios [de reajuste], porque a Petrobras é uma empresa mista [é controlada pela União].

E o que o presidente da Petrobras disse a ele?

Disse que a empresa tem uma política de espaçamento [para reajustar os preços]. Mas que iria checar se houve alguma incorreção no cálculo, nos algoritmos de formação de preços. Agora, o importante não é o que aconteceu em um dia, em dois. O importante é filosoficamente saber qual é a regra. Existe a independência na formação de preços da Petrobras?

Existe?

Do ponto de vista da dimensão econômica, sim. É a essência do programa liberal, os preços são formados no mercado e não há intervenção. Se o presidente mete a mão em um preço-chave, não é só o valor da Petrobras que cai R\$ 30 bilhões. Na verdade, você tem quase US\$ 1 trilhão embaixo do mar, o pré-sal, que perde 10% também. Se começa a fazer intervenção política de preços, você pega todo o programa de concessões, todas as privatizações, vendas e cria a dúvida no investidor.

E o que está decidido?

Estamos conversando [com o presidente] sobre o curto prazo e o longo prazo. No longo prazo, a gente sabe que o preço do petróleo subiu no mundo inteiro. Por que só aqui teve esse troço? Monopólio. Nós tivemos conversa ontem e hoje. O presidente diz: “Os caminhoneiros são importantes para o Brasil, não podemos arriscar fazer um movimento de imperícia qualquer, de greve, etc. só porque os investidores [querem]”. Quando o Pedro Parente [que presidiu a estatal no governo de Michel Temer] começou a fazer reajustes diários [do

preço dos combustíveis], as pessoas falaram: “Agradaram aos financistas”. Houve greve e ela afetou profundamente todo o mundo. Entre esse reajuste diário [promovido por Parente] e o congelamento da Dilma [Rousseff], tem um enorme espaço.

E em qual ponto desse espectro vocês estão?

Do ponto de vista filosófico, nós estamos do lado das boas práticas de mercado. Tem que haver independência, mas de uma forma que as pessoas consigam fazer a sua função econômica, se planejar. A principal mensagem é a seguinte: tem a dimensão política, que provocou a pergunta do presidente sobre o diesel, que é uma pergunta válida de um líder político. A inflação de um ano inteiro é 3,8%, como é que em 15 dias sobe 5%? Estão jogando diesel no meu chope? Uma greve traz problema de abastecimento, pode frear o Brasil todo, pode fazer o PIB [Produto Interno Bruto] cair mais 3%, 4%. Ele demonstrou que está com o ouvido na pista, está ouvindo a turma, está ouvindo o barulho.

Mas, afinal, qual será a solução?

O Castello vai explicar para nós essa fórmula [de reajuste de preços], dará explicações. Nós vamos olhar e dizer: o problema é seu, porque quem forma preço é a Petrobras. Agora, vê se consegue formar preço de um jeito que todo o mundo entenda, que seja estável e que se possível não dê esse tipo de sobressalto.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Data: 17/04/2019

Seção: Mercado

Autor: Nicola Pamplona

Título: Diesel ainda é 5,3% mais barato do que antes da paralisação

São Paulo- O preço do óleo diesel nas bombas está hoje 5,3% menor do que na semana anterior à paralisação dos caminhoneiros, em maio de 2018, de acordo com dados da ANP (Agência Nacional do Petróleo, Gás e Biocombustíveis).

Segundo a agência, o litro do combustível foi vendido na semana passada a R\$ 3,55, em média, no Brasil. Corrigido pela inflação, o preço médio vigente na semana de 19 de maio de 2018 era R\$ 3,75 por litro.

No dia 21 daquele mês, os caminhoneiros iniciaram a paralisação que parou o país por duas semanas e culminou em um programa de subsídio ao preço do diesel que custou aos cofres públicos até o momento R\$ 6,7 bilhões.

A insatisfação dos caminhoneiros colocou novamente em discussão a política de preços da Petrobras, que prevê o acompanhamento das cotações internacionais.

Nesta terça (16), executivos da estatal se reuniram com Bolsonaro e ministros para explicar como funciona a política de preços. Após o encontro, o governo reforçou que a decisão é da companhia. Por volta das 20h, porém, a estatal decidiu manter nesta quarta-feira (17) o preço que vigora há 26 dias.

D e acordo com a ANP, o preço do diesel nas bombas acumula alta de 5% desde que a nova política foi adotada.

Já foi mais alto no primeiro semestre de 2018, mas recuou no fim do ano com a queda das cotações do petróleo e corte de impostos federais.

Relatório do **Ministério de Minas e Energia** mostra que, entre a última semana de setembro de 2016 e o fim de fevereiro a parcela do preço final referente ao diesel vendido pela Petrobras teve alta de 1,7%, desconsiderando a inflação.

Já as parcelas referentes ao biodiesel e a tributos federais tiveram alta maior: 25% e 10%, respectivamente. Em julho de 2017, o governo Michel Temer (MDB) praticamente dobrou a alíquota de PIS/Cofins sobre o combustível.

A margem dos postos de gasolina subiu 12,1% no período, também desconsiderando a inflação. Por outro lado, as fatias referentes ao ICMS e a margens de distribuição e transporte caíram 3,85% e 25,9%.

“Parece que há um problema de comunicação entre o que se discute no governo e o que se verifica na prática”, disse Leonardo Gadotti, presidente da Plural, que representa as distribuidoras.

Em seminário sobre o tema na Folha, ele argumentou que em 2019 o preço do diesel nas refinarias subiu 17% mas o repasse às bombas foi de 3,3%.

Sergio Araújo, presidente da Abicom (que representa os importadores) pondera, no entanto, que o preço praticado pela Petrobras permanece abaixo das cotações internacionais.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Data: 17/04/2019

Seção: Economia

Autor:

Título: Caixa repete Dilma e reforça linha de compra de caminhões

A Caixa anunciou que financiará 100% da compra de novos caminhões e ônibus por meio da linha BNDES Finame, uma das que foram usadas pelo governo Dilma Rousseff (PT) para estimular a economia.

Até então, alinha estava ativa, mas exigia entrada de 20% do valor do bem financiado, diz o banco, que não detalhou taxas de juros que serão cobradas nem o montante disponível para financiamento.

A linha será oferecida apenas a empresas, excluindo os caminhoneiros autônomos.

A Caixa, por meio de sua assessoria de imprensa, negou relação com o anúncio feito pelo governo. Disse que o lançamento estava preparado e que tem visa ampliar a atuação do banco neste segmento.

Uma das medidas anunciadas pela manhã foi crédito de R\$ 30 mil para a manutenção de caminhões, mas motoristas disseram que não acessariam a linha por terem o nome em cadastro de devedores.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Data: 17/04/2019

Seção: Economia

Autor: Heloísa Negrão

Título: Caminhoneiros dizem que crédito é esmola e não descartam paralisação

Ministro anunciou liberação de R\$ 500 milhões para categoria, com limite de R\$ 30 mil por pessoa

São Paulo- Motoristas de caminhão que participaram da paralisação de 2018 criticaram as medidas anunciadas nesta terça (16) pelo ministro da Infra-estrutura, Tarcísio de Freitas.

Eles não descartam novas paralisações. Segundo lideranças, as principais reivindicações da categoria — cumprimento do tabelamento do frete e redução do preço do diesel— não foram contempladas.

Para a CNTA (Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos), as medidas anunciadas não dissolvem as tensões na categoria.

O governo de Jair Bolsonaro (PSL) anunciou nesta terça-feira (16) uma linha de crédito de R\$ 500 milhões para a categoria. Também prometeu melhorias nas estradas e a construção de pontos de descanso em rodovias federais.

“Nada do que o ministro anunciou nos ajuda. É um avanço conseguir pegar dinheiro no BNDES abaixo custo, mas, hoje, mais da metade dos caminhoneiros está com o nome sujo no Serasa. Vamos conseguir pegar esse crédito?”, questiona Wanderlei Alves, o Dedéco, de Curitiba.

Alves diz que não representa toda a classe. “Eu tenho os caminhoneiros que estão comigo. E faço parte de um grupo com outros amigos, que têm outros com eles. Isso faz uma rede de mais de um milhão de caminhoneiros.”

Para o motorista, haverá novas paralisações. “O pessoal está eufórico. Vai parar dia 21 de maio. Isso se não parar antes, se houver aumento do diesel.”

Sobre a linha de financiamento, Alves diz que os motoristas não têm conseguido pagar as parcelas dos caminhões e estão com o nome sujo.

Segundo Daniel Reis de Oliveira, o Queixada, do mesmo grupo de Alves, há muitos motoristas que não conseguem pagar os financiamentos por causa do baixo valor pago dos fretes e preço alto do diesel.

“Agências estão lotadas de carro de gente que não conseguiu pagar. Não resolve sair liberando financiamento para quem já está endividado”, diz.

Ariovaldo Junior Almeida, diretor do Sindicato dos Caminhoneiros de Ourinhos (SP) chamou o crédito de “esmola”. “É melhor do que nada, mas é esmola. R\$ 30 mil não dá para 15 pneus. O caminhoneiro precisava de uma linha de crédito de R\$ 200 mil”, afirma.

A Abcam (Associação Brasileira dos Caminhoneiros) afirmou que não irá se pronunciar sobre as medidas anunciadas. Em nota, a CNTA afirma reconhecer “o esforço do governo e se mantém positiva com a postura aberta ao diálogo desta gestão”.

A entidade também cobra a fixação de um preço mínimo para os fretes e fiscalização.

“São medidas importantes, que beneficiam o caminhoneiro e o valorizam como profissional. Porém, ainda aguardamos uma resposta sobre nosso principal anseio, que é o cumprimento da lei do piso mínimo do frete”, diz o presidente da entidade, Diumar Bueno.

Segundo a nota da associação, a tabela “garante que o profissional autônomo tenha condições mínimas de se manter no mercado mesmo com as oscilações dos seus insumos e regula toda a negociação da contratação de frete”.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo**Data:** 17/04/2019**Seção:** Mercado**Autor:** Cláudio Frischtak**Título:** Análise : Medidas não resolvem problema; país tem de depender menos de rodovias

Presidente da consultoria Inter.B

Sob pressão dos caminhoneiros, que ameaçavam reeditar uma paralisação que fará um ano em maio, o governo tomou duas medidas emergenciais: adiou o aumento do diesel e lançou um pacote de benefícios de forma a melhorar a rentabilidade da atividade e as condições de trabalho da categoria.

Tal qual o tabelamento do frete e outras medidas tomadas pelo governo Temer —que permanecem —, as iniciativas não serão eficazes. São, na melhor das hipóteses, paliativas, em razão de um cálculo político realista: o país ainda é refém dos caminhoneiros autônomos, e quebrar a espinha de uma greve necessitaria com toda a probabilidade da aplicação da Lei de Segurança Nacional e de uma intervenção das Forças Armadas em caráter decisivo. Não se vislumbra apetite no governo para exercer essa opção.

Qual o problema estrutural do mercado de fretes rodoviários? Um desequilíbrio entre oferta e demanda que levou à queda dos fretes e à dificuldade de segmentos dos caminhoneiros de pagar seus custos profissionais e suas contas domésticas.

A situação se tornou crítica pela combinação de baixo crescimento econômico e aumento do preço do **petróleo** (e, logo, do custo direto e de oportunidade da Petrobras).

Infelizmente, esses fatores continuam a operar neste ano: estamos contratando um repique do ano passado — um crescimento medíocre, e o preço do barril permanece acima de US\$700 barril, próximo aos valores de 12 meses atrás, antevéspera da greve.

Qual a saída? No médio prazo, o mercado de frete necessita se ajustar, reduzindo a sobre oferta. Controle de preços, tabelas e outras intervenções levam na realidade a aprofundar o desequilíbrio: os caminhoneiros menos competitivos adiam a saída do mercado; e os donos de carga verticalizam suas frotas e procuram alternativas (ferrovias, cabotagem, hidrovias).

Esse processo já está acontecendo, e o mercado para os autônomos tende a encolher, agravando a situação particularmente desse segmento.

As medidas do governo pouco fazem para suavizar o ajuste do mercado, ainda que melhorar a qualidade das estradas mais perigosas, ou prover áreas de descanso (desde que seguras), ou ainda desburocratizar esse mercado sejam ações bem-vindas.

No longo prazo, o desafio é ampliar os investimentos em transportes e melhorar sua alocação e eficiência. Nossa matriz de transportes é distorcida, com uma participação excessiva de rodovias no transporte de cargas (entre 63% e 71%, dependendo do critério adotado), muito acima de países de grande extensão territorial, a exemplo dos EUA (38%).

Inversamente, as ferrovias, as hidrovias e as autovias no país ainda têm uma participação de segunda ordem. Melhorar a qualidade da nossa malha de transportes, resolver os gargalos e reduzir os custos logísticos (que consomem perto de 12% do PFB, ante 8% a 9% em países continentais) irá demandar um esforço da ordem de 2% do PFB em investimentos por cerca de duas décadas, algo como três vezes o que vimos investindo nos últimos 15 anos.

Nessa perspectiva, há dois conjuntos de imperativos:

- 1) reduzir a insegurança jurídica, melhorar o ambiente regulatório e ampliar as concessões para incentivar o investimento privado; e
- 2) reformar o Estado e reestruturar seus gastos para voltar a abrir espaço para investimentos públicos que permanecem imprescindíveis.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Data: 17/04/2019

Seção: Colunas

Autor: Antonio Delfim Netto

Título: Outra rendição

Foi uma semana dramática. O ilustre ministro Paulo Guedes, o famoso “Posto Ipiranga” que ajudou a eleger Jair Bolsonaro, que insistia “não entender de economia”, mas prometia tirar o governo do cangote do setor privado e devolver a liberdade e a criatividade aos brasileiros, foi surpreendido por um despropósito.

Assustada com o ultimato do sr. Chorão (que está no seu direito), a Casa Civil, com a qual declara “ter um canal direto”, rendeu-se! Sugeriu ao presidente a lamentável suspensão do aumento do diesel aprovado pela **Petrobras**, cujo presidente, aliás, a engoliu sem soluço.

Trata-se do mesmo poderoso senhor que constrangeu os governos Dilma e Temer e que destruiu as perspectivas de crescimento do Brasil — além de desmoralizar o Supremo Tribunal Federal ao exigir o impossível: tabelar, para manter nas alturas, os fretes rodoviários.

O mais destrutivo para a credibilidade do governo é que Guedes estava em Washington, na reunião do FMI, para tentar convencer a comunidade econômica mundial de que agora é sério: o país decidiu dar oportunidade a uma política liberal!

O fato insólito, no mínimo malicioso, mas muito grave, é que Guedes não tenha sido informado, imediatamente, da decisão do presidente, quando as comunicações se fazem à velocidade da luz. A mais benigna das hipóteses sugere que se trata de uma lamentável falta de coordenação interna do governo. A pior, o leitor deduzirá facilmente...

Emparedado e perplexo diante da imprensa internacional sobre a medida que não conhecia, mas lembrava o pior dos governos voluntaristas que Bolsonaro prometeu corrigir, Guedes, depois de alguns segundos, desabafou “eu tenho um silêncio ensurdecedor para os senhores”.

A medida sugerida pela Casa Civil é um desastre sob todos os aspectos. Não só desmoralizou o “discurso liberal” do governo como provocou uma perda de valor da empresa da ordem de US\$ 10 bilhões.

Esqueceu que a Petrobras não é uma empresa do governo. Ele é apenas um acionista de uma empresa de capital aberto, com papéis (ADRs) cotados no exterior. Vai ser acionada (na corte internacional) a pagar indenização, pelo menos aos acionistas estrangeiros.

É preciso insistir. Não há solução que resolva o problema do excesso de oferta de cargas (estimulada no governo Lula com crédito do BNDES) que previa um aumento do PIB de 4% ao ano e a diminuição da demanda de cargas gerada pela redução do PIB produzida pela recessão do governo Dilma, sem um ajuste do valor do patrimônio, como, aliás, aconteceu mais de uma vez no setor agrícola.

É o valor do frete que determina o valor do caminhão, não o contrário.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Data: 17/04/2019

Seção: Colunas

Autor: Elio Gaspari

Título: E se Guedes pegar fogo?

Todos os adultos que ouviam Jair Bolsonaro dizer que não entendia de economia, mas tinha à mão o seu “Posto Ipiranga”, sabiam que isso era apenas uma frase engraçadinha. Alguns endinheirados, julgando-se mais espertos que os outros, viam nela uma promessa de abdicação. O capitão seria eleito, mas Paulo Guedes comandaria a economia. Fariam melhor se acreditassem em Papai Noel.

Nos últimos 60 anos o Brasil teve doze presidentes e esse comando só foi delegado por três deles: Itamar Franco com FHC, Emílio Médici com Delfim Netto, e Castello Branco com a dupla Octavio Bulhões-Roberto Campos. Bolsonaro não tem a astúcia de Itamar, a disciplina de Médici nem o rigor de Castello. Para preservar o “Posto Ipiranga” precisará de astúcia, disciplina e rigor.

Quando o presidente meteu o sabre na política de preços da Petrobras, mostrou que precisa entender de administração. O estrago estava feito, e o caminhoneiro “Chorão” prevaleceu, ainda que momentaneamente. Prenuncia-se encrenca muito, muito maior: o incêndio do “Posto Ipiranga”.

Cem dias de governo mostraram que a habilidade política de Paulo Guedes é mínima e, ainda assim, ele é obrigado a carregar as encrencas geradas pelo Planalto. Tudo isso com 13 milhões de desempregados e a economia andando de lado.

Se o “Posto Ipiranga” pegar fogo, por acidente ou autocombustão, a conta irá para todo o Brasil, para pessoas como as que procuram trabalho na fila do Vale do Anhangabaú. Guedes atravessará a lombada do preço do diesel, mas o seu cristal trincou. Desde a campanha eleitoral ele vinha repetindo uma palestra sobre macroeconomia. Desde o desastroso episódio da semana passada, o problema passará a ser de microgestão para prevenir o incêndio.

Guedes, ou qualquer outro ministro, não poderá carregar sozinho o piano da reforma da Previdência. Desde que ele atirou nas contas do Sistema S tem a má vontade do corporativismo empresarial. Isso para não mencionar os pleitos desatendidos na Fazenda que correm para outros ministérios ou mesmo para o palácio.

A preservação de Paulo Guedes não poderá depender só dele. Com a quantidade de poderes que lhe foram atribuídos por Bolsonaro, competirá ao presidente impedir que apareçam novas lombadas. É isso ou é melhor que se comece a pensar num substituto, Armínio Fraga? Falta combinar com ele.

Em 1979 o economista Mário Henrique Simonsen aceitou o que supunha ser o comando da economia. Aguentou seis meses num ministério onde estavam as

poderosas figuras de Delfim Netto (Agricultura) e Mário Andreazza (Interior). Simonsen foi professor e amigo de Guedes e ensinou-o desprezar a pompa do poder. Ele sabia que aceitou uma aposta e posteriormente arrependeu-se de tê-la feito. Durante seu ocaso, o presidente tinha a bala de Delfim Netto na agulha, pronto para assumir a economia. O professor largou o piano, chamou o caminhão da mudança e foi para a Praia do Leblon.

Guedes e Bolsonaro têm sobre suas cabeças a nuvem de uma cena ocorrida no gabinete onde hoje trabalha o capitão. O presidente João Figueiredo recebeu o professor sabendo que a conversa seria uma despedida. Era um general direto, desbocado.

— Mário, você acha que meu governo está uma merda, não?

— Presidente, eu estou indo embora — respondeu Simonsen.

O aspecto pitoresco desse diálogo tornou-se um irrelevante asterisco diante do tamanho da crise que já havia começado e caminhava para um catastrófico agravamento. Vieram o segundo choque do preço do petróleo e o colapso da dívida externa brasileira. Quem perdeu foi o Brasil.

VEÍCULO: O Globo

Data: 17/04/2019

Seção: Economia

Autor: MANOEL VENTURA, GUSTAVO MAIA, RAMONA ORDONEZ E BRUNO ROSA

Título: Nas mãos da Petrobras

Após interferência no preço do diesel, governo afirma que decisão cabe à companhia

BRASÍLIA E RIO- Depois da decisão do presidente Jair Bolsonaro de barrar um reajuste de 5,74% no preço do diesel anunciado pela Petrobras, o governo se reuniu ontem para tentar encontrar uma saída para a crise. Coube aos ministros da Economia, Paulo Guedes, e de **Minas e Energia, Bento Albuquerque**, garantir que não haverá interferência na política de preços da estatal. O Palácio do Planalto colocou nas mãos da companhia a decisão e o anúncio sobre alta no valor do combustível, e mandou um recado: a empresa terá que ser mais “transparente”. Segundo Guedes, a Petrobras “tem que trabalhar para melhorar suas próprias práticas”.

Na prática, ainda não se sabe se e quando a estatal aplicará um reajuste de 5,7% no produto. Perguntado sobre o assunto, Guedes disse que a resposta cabia à Petrobras. Procurada, a estatal não comentou.

— Não tem intervenção política, e a Petrobras vai ser cada vez mais clara. Queremos a independência na formação de preços. Não queremos repetir o fenômeno Dilma (Rousseff, ex-presidente), segurando preço, e muito menos o fenômeno Venezuela — disse.

— É muito claro para todos nós que quem estabelece as práticas de preços é a Petrobras. E o presidente da Petrobras tem o encargo de tornar cada vez mais transparente essa política. A transparência será cada vez maior. Se o próprio presidente da República ficou em dúvida, é porque não está tão transparente. A reunião de ontem foi convocada por Bolsonaro, que queria saber detalhes sobre como o preço do combustível é formado, após o estrago causado pelo aumento frustrado no diesel, numa decisão tomada para evitar o risco de nova greve dos caminhoneiros.

REUNIÃO NOS PRÓXIMOS DIAS

Na entrevista, Guedes simulou o telefonema de Bolsonaro para Castello Branco:

— Ele telefonou para o Roberto e perguntou: “Vem cá, como é que é isso aí? No dia que estou comemorando cem dias de governo, você está colocando diesel no meu chope?”.

Uma fonte próxima à diretoria da Petrobras disse que a independência da companhia só será comprovada quando, de fato, a empresa reajustar os preços do diesel: — A independência será provada se e quando o necessário aumento for feito.

A diretoria da Petrobras deve se reunir nos próximos dias para decidir o reajuste. Até maio, a Agência Nacional do Petróleo (ANP) divulgará resolução sobre transparência nos preços. Produtores e importadores terão de informar os valores e seus componentes, por produto e ponto de entrega. Hoje, quando eleva ou reduz preços, a Petrobras informa a cotação média no país que entra em vigor no dia seguinte para as refinarias.

Guedes afirmou que uma das medidas em estudo para mitigar o impacto das altas no combustível é indexar o frete ao preço do diesel: — Nos EUA, a solução que eles encontraram foi indexar o frete ao diesel. Quando o diesel sobe 5%, na verdade o frete sobe 2% só. Aqui se falou como se o frete fosse subir 5%. Não, o diesel é um dos componentes do custo.

A possibilidade havia sido citada, mais cedo, pelo ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas. A assessoria de Freitas, porém, informou posteriormente que se tratava apenas de um exemplo e que não havia planos de indexar o frete ao aumento do diesel.

‘NÃO FOI POLÍTICA ECONÔMICA’

Bolsonaro, que admitiu não entender de economia, não consultou Guedes nem Albuquerque antes de telefonar para o presidente da Petrobras, Roberto Castello Branco, e questionar o reajuste.

— Não foi uma decisão de política econômica, senão ele teria me consultado. Tenho total confiança do presidente. Se fosse realmente para mexer ou não mexer ou uma regra de política nova, ele teria conversado comigo — disse Guedes.

No início da reunião, Bolsonaro disse aos participantes que não tem intenção e nem pode intervir na estatal, de acordo com o porta-voz da Presidência da República, Otávio do Rêgo Barros.

— Eu não quero e não tenho direito de intervir na Petrobras — disse Bolsonaro, segundo Rêgo Barros, lendo a declaração.

Ele explicou que a impossibilidade expressa pelo presidente se deve a “questões legais e também políticas”. Já a falta de vontade seria “por questões de conceito”. Perguntado se Bolsonaro saiu satisfeito do encontro, Guedes respondeu: — Parece que sim.

Apesar de repetir que a Petrobras é independente, Guedes criticou os reajustes diários dos combustíveis. Segundo ele, um caminhoneiro pode ver o preço do diesel subir mais de 10% em uma só viagem com essa prática.

O ministro Bento Albuquerque disse ser natural o presidente da República, como acionista majoritário da Petrobras, querer tirar dúvidas sobre medidas tomadas pela estatal: — O presidente da República, como representante do acionista majoritário, quis esclarecimento, e foi isso que nós viemos prestar a ele.

O recuo da Petrobras, na semana passada, provocou a queda acentuada das ações da estatal na sexta-feira, com perda de R\$ 32 bilhões em valor de mercado, com temor de interferência na estatal. Perguntado sobre o impacto da decisão de Bolsonaro, Guedes afirmou: — O presidente da República tem uma preocupação maior do que só com o mercado.

VEÍCULO: O Globo

Data: 17/04/2019

Seção: Economia

Autor: GABRIEL MARTINS

Título: Ação da estatal reage com pacote para caminhoneiro

Papéis sobem mais de 3% na Bolsa, mas ainda estão longe de recuperar perda de R\$ 32 bi em valor de mercado na sexta-feira

Após a forte queda de 8,5% na sexta-feira e a quase estabilidade no pregão de anteontem (-0,07%), as ações da Petrobras subiram ontem na Bolsa com a expectativa do mercado de que, com o pacote para os caminhoneiros, o governo não fizesse alterações na política de preços de combustíveis da estatal, o que se confirmou no fim do dia.

As ações preferenciais (PN, sem direito a voto) fecharam com alta de 3,05%, e as ordinárias (ON, com direito a voto), de 3,57%. Com isso, a empresa recuperou ontem mais de R\$ 10 bilhões em valor de mercado, avaliada no fim do dia em R\$ 374 bilhões. Mesmo assim, ainda está longe de compensar as perdas de R\$ 32 bilhões registradas na última sexta-feira.

Apesar da indefinição sobre a retomada do reajuste de 5,7% no preço do diesel, suspenso na última sexta-feira a pedido do presidente Jair Bolsonaro, o mercado viu como positiva a ausência de qualquer menção aos combustíveis no pacote para os caminhoneiros. Analistas interpretaram as medidas como um sinal de que o governo daria compensações à categoria para proteger a Petrobras.

— O posicionamento do governo para evitar uma greve dos caminhoneiros e a demonstração de que não vai interferir na política de preços da estatal contribuíram para que os papéis tivessem ganhos — afirmou Filipe Villegas, analista da Genial Investimentos.

A fala dos ministros da Economia, Paulo Guedes, e de **Minas e Energia, Bento Albuquerque**, renovando o compromisso com a independência da estatal só ocorreu após o fechamento do mercado. Ainda assim, investidores esperam um desfecho para o reajuste do diesel:

— A leitura é de que o governo quer corrigir o que fez (a intervenção de Bolsonaro) — disse à Reuters o gestor Marco Tulli, da Coinvalores.

A alta da Petrobras ajudou o Ibovespa, principal índice do mercado de ações brasileiro, a superar a instabilidade da manhã e fechar com avanço de 1,34%, aos 94.333 pontos. O dólar comercial subiu 0,93%, a R\$3,904.

VEÍCULO: O Globo

Data: 17/04/2019

Seção: Economia

Autor: MANOEL VENTURA, RAMONA ORDONEZ E GABRIEL MARTINS

Título: Estatal venderá 50% de suas refinarias a partir de junho

Objetivo é aumentar competição no setor. Plano faz parte da visão do governo de promover choque de energia barata

BRASÍLIA E RIO- A Petrobras informou ontem na reunião com o governo que pretende se desfazer de metade de suas refinarias. O processo de venda começaria a partir de junho.

O presidente da estatal, Roberto Castello Branco, defende que a estatal reduza sua participação no setor para estimular a concorrência. A medida faz parte também da estratégia já anunciada pelo ministro da Economia, Paulo Guedes, de promover um choque de energia barata. Hoje a Petrobras concentra 99% do mercado de refino.

Para colocar em prática o projeto, a Petrobras deve apresentar ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) seu plano ainda neste mês. A estatal conta com 13 refinarias, com capacidade de processar 2,2 milhões de barris de petróleo por dia.

Existe uma preocupação em estruturar o processo de venda de modo que ele impeça a formação de monopólios regionais, ou seja, que uma parte significativa dos ativos fique nas mãos de um mesmo investidor.

O presidente da Petrobras tem planos ambiciosos de venda de ativos. A estratégia da companhia é se concentrar nas atividades de exploração e produção, principalmente no pré-sal. Analistas temiam que o episódio em torno da interferência do governo no reajuste do diesel pudesse prejudicar as negociações para se desfazer de parte do portfólio da companhia. Ontem, o governo tentou minimizar danos e deixar para trás qualquer interpretação de que a gestão Bolsonaro possa adotar uma política intervencionista.

Antes da entrevista de Guedes, investidores já reagiram com alívio ao pacote de medidas anunciado para os caminhoneiros. A interpretação era que, diante dos incentivos à categoria, o governo optaria por não mudar a política de reajuste da estatal. Este cenário se confirmou no fim do dia. Ontem, as ações preferenciais da Petrobras (sem voto) fecharam com alta de 3,05%, e as ordinárias (com voto), de 3,57%. A Bolsa encerrou em alta de 1,34%.

VEÍCULO: O Globo

Data: 17/04/2019

Seção: Economia

Autor: MANOEL VENTURA, GUSTAVO MAIA, BRUNO ROSA, GLAUCE CAVALCANTI, RENNAN SETTI E JOÃO SORIMA NETO

Título: Ajuda a caminhoneiros não resolve tensão no setor, dizem analistas

Governo anunciou liberação de R\$ 2 bilhões para obras em estradas e linha de crédito de R\$ 500 milhões do BNDES

BRASÍLIA, RIO E SÃO PAULO- O pacote de medidas anunciado ontem pelo governo para evitar o risco de nova greve dos caminhoneiros foi definido por especialistas e pela própria categoria como inócuo e incapaz de acabar com as tensões no setor. As principais iniciativas incluem R\$ 2 bilhões em obras em estradas e o lançamento de linha de crédito para autônomos, pelo BNDES, de até R\$ 500 milhões.

Os R\$ 2 bilhões destinados a obras em estradas fazem parte do orçamento do Ministério da Infraestrutura, mas estavam bloqueados. Para liberar os recursos, outras pastas serão atingidas. Segundo o ministro-chefe da Casa Civil, Onyx Lorenzoni, o governo fará “um rateio” em que cada ministério “vai dar a sua cota”. O Planalto garante que terminará o asfaltamento da BR-163, em trecho no Pará até o Porto de Miritituba. A estrada é estratégica para o escoamento da produção agrícola do Centro-Oeste.

A nova linha do BNDES começa a operar em maio e terá vigência de 12 meses. O crédito estará disponível para despesas como seguro do veículo e do beneficiário, autopeças, pneus e gastos emergenciais, como guincho. Somente caminhoneiros autônomos com até dois caminhões registrados em seu CPF poderão solicitar o empréstimo, que terá limite de R\$ 30 mil por tomador. A linha também poderá beneficiar cooperativas de caminhoneiros. O banco afirma que não haverá subsídio e que a linha será distribuída por meio de outros bancos.

CRÉDITO DA CAIXA

No fim do dia, a Caixa anunciou que financiará até 100% da compra de caminhões por meio da linha BNDES Finame, uma das que foram usadas no governo Dilma Rousseff para estimular a economia. A linha estava ativa, mas exigia entrada de 20%.

— O governo trabalha para melhorar as condições dos caminhoneiros. O presidente (Bolsonaro) sempre teve muita proximidade com os caminhoneiros. Ao longo da campanha, assumiu o compromisso de dar melhores condições de trabalho — disse Onyx durante a apresentação das iniciativas.

No passado recente, o BNDES implementou um plano ambicioso de incentivo à compra de caminhões, com financiamento à aquisição de 770 mil veículos entre 2009 e 2016 para transportadoras e caminhoneiros autônomos com juros subsidiados. O plano foi posteriormente criticado por especialistas em logística

por ter contribuído para inflar a oferta, o que agravou o colapso da demanda por frete durante a crise, precipitando a greve de maio do ano passado.

O ministro da Economia, Paulo Guedes, criticou as políticas de governos anteriores para compra de caminhões: — O problema hoje são 300 mil caminhões em excesso.

Para Paulo Resende, coordenador do núcleo de logística da Fundação Dom Cabral, o pacote é uma medida estratégica de gestão de risco, focada em evitar uma nova paralisação dos caminhoneiros: — Os R\$ 2 bilhões anunciados são muito pouco, menos de 5% do investimento necessário para recuperar estradas precárias no país. Não há como tapar o sol com a peneira.

Estudo da Confederação Nacional do Transporte (CNT) aponta que o país precisa investir R\$ 53 bilhões para recuperar 16 mil quilômetros de vias em estado precário. Dados da CNT mostram que 45% dos caminhoneiros do país estão endividados.

Para Ivar Luiz Schmidt, representante do Comando Nacional do Transporte, o maior problema do setor é o excesso de caminhões em atividade no país, o que leva o caminhoneiro a uma jornada de 16 horas de trabalho, sem o cumprimento da tabela de frete. Ele afirma que a maioria não conseguiria garantias para acessar crédito do BNDES: — Quem já está endividado vai usar essa linha de crédito? Vai antecipar o pagamento do diesel com o Cartão Caminhoneiro para ficar com a conta ainda mais no vermelho? Claro que não.

Em nota, a Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos (CNTA) reconheceu o esforço do governo, mas avalia que o pacote não resolve o problema. “A entidade acredita que a tensão na categoria ainda se fará presente, pois não houve posicionamento efetivo sobre tal problema”, diz a nota, assinada por Diumar Bueno, em referência ao piso mínimo do frete.

VEÍCULO: O Globo

Data: 17/04/2019

Seção: O País

Autor: DIMITRIUS DANTAS

Título: PF faz busca na casa de presidente afastado da Vale

Outros quatro mandados foram cumpridos no Rio, em Belo Horizonte e em Nova Lima (MG). De acordo com policiais federais, operação teve como objetivo apreender documentos relacionados à tragédia de Brumadinho

A Polícia Federal deflagrou, na manhã de ontem, uma operação para aprofundar as investigações em relação à tragédia de Brumadinho (MG). Entre os alvos da

operação está o presidente afastado da Vale, Fabio Schvartsman. Agentes da Polícia Federal cumpriram mandado de busca e apreensão em sua casa.

De acordo com os policiais, o objetivo da ação era a apreensão de documentos. Além da casa de Schvartsman, agentes da PF cumpriram um mandado no Rio de Janeiro e outro em Nova Lima (MG). As outras duas buscas foram cumpridas em Belo Horizonte.

A decisão foi expedida pela 9a. Vara da Justiça Federal de Belo Horizonte. A operação foi revelada pela colunista do GLOBO, Bela Megale.

Em nota, a Vale afirmou que a empresa e seus empregados “têm apresentado, desde o momento do rompimento da barragem, todos os documentos e informações solicitados voluntariamente e, como maior interessada na apuração dos fatos, continuará contribuindo com as investigações.”

MORTES CHEGARAM A 229

Já a defesa de Schvartsman considerou que a busca e apreensão não eram necessárias. “Mas o executivo reitera sua postura de seguir colaborando com as autoridades para o esclarecimento dos fatos”, disse por meio de nota.

A barragem da Mina Córrego do Feijão se rompeu no dia 25 de janeiro deste ano. A lama que foi liberada destruiu construções e residências próximas. Ao todo, de acordo com o último balanço da Defesa Civil, 229 mortes foram confirmadas. Outras 48 pessoas continuam desaparecidas.

Desde o rompimento da barragem, 13 investigados chegaram a ser presos, mas todos já deixaram a cadeia. Onze deles são funcionários da Vale e dois da TÚV SÚD, empresa de consultoria que atestou estabilidade da estrutura de Brumadinho.

Fabio Schvartsman se afastou do cargo de presidente da mineradora em março, após pressão de promotores que investigam a tragédia. Ele pediu o afastamento ao Conselho de Administração um dia após a recomendação feita pelos integrantes do Ministério Público para que ele e outros 13 executivos se afastassem dos cargos.

“Estou absolutamente convicto de que minha atuação pessoal e a dos demais membros de nossa Diretoria, cujo afastamento é agora solicitado, foi absolutamente adequada, correta e, principalmente, fiel aos nossos valores inegociáveis de proteção à segurança das operações da companhia, e às diretrizes nesse sentido emanadas desse Conselho”, escreveu na carta de afastamento.-

VEÍCULO: O Globo**Data: 17/04/2019****Seção: Colunas****Autor: Ancelmo Gois****Título: Bolsa caminhão do Bolsonaro**

Essa linha de crédito que o presidente Jair Bolsonaro criou no BNDES para caminhoneiros autônomos —de até R\$ 30 mil para compra de pneus e manutenção —é uma versão mais modesta, é verdade, do Programa de Sustentação do Investimento (PSI), criado por Lula em 2009. Na época, o banco abriu uma linha de financiamento para a compra de ônibus e caminhões novos.

MME / ASCOM .