

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: O Estado de S. Paulo	2
Título: ‘O Brasil precisa apressar o passo nas reformas’	2
Título: É hora de ousar e inovar	5
Título: Cheek to cheek.....	6
VEÍCULO: Folha de S. Paulo	7
Título: Suor e transigências	7
Título: O governo deve adotar a livre flutuação do preço dos combustíveis?	8
Título: Feitiço e desafio do petróleo	10
VEÍCULO: O Globo	12
Título: Gás mais barato geraria R\$ 200 bi de investimento	12
Título: ‘Demos uma trava na Petrobras’ diz Onyx em áudio.....	14
Título: A intervenção é o que parece	16
VEÍCULO: Correio Braziliense.....	18
Título: Ameaça de greve mobiliza governo.....	18
Título: Explosão de gás mata em Recife.....	19

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo**Data: 20/04/2019****Seção: Economia****Autor: Renata Agostini / BRASÍLIA****Título: 'O Brasil precisa apressar o passo nas reformas'**

Para ex-presidente do BC, o ideal é que País já entre na agenda pró-crescimento até o final do ano

Um dos principais conselheiros do ministro Paulo Guedes, o ex-presidente do Banco Central Carlos Langoni diz que o País precisa "apressar o passo" e acelerar o cronograma de reformas desenhado pela equipe econômica, que inclui mexer na Previdência e na estrutura tributária para então promover a abertura comercial. Isso porque o processo de "desaceleração sincronizada" da economia mundial impõe mais desafios ao Brasil. "O ideal é que até o fim do ano possamos entrar na agenda pró-mercado", diz Langoni, que é diretor do Centro de Economia Mundial da FGV. Essa agenda envolve o "choque de energia barata" anunciado por Guedes, um dos temas que Langoni aborda em seus encontros frequentes com o ministro. A ideia é desregulamentar o setor e abrir o mercado de gás de forma a aumentar os investimentos e baixar o custo ao consumidor final. "Há potencial para deslanchar uma onda de investimentos em setores como petroquímica, fertilizantes, siderurgia, mineração, papel e celulose", diz. A seguir, os principais trechos da entrevista:

O senhor tem tido audiências frequentes com o ministro Paulo Guedes. Do que tratam?

Tenho ajudado em duas áreas, ainda que de maneira informal. Uma delas é o que chamo de "reforma esquecida", a abertura da economia. Não fazemos um movimento de abertura há 20 anos. Faltava visão clara dos governos sobre a importância da abertura como instrumento para alavancar um processo de crescimento sustentado.

Por que ela é tão importante?

A abertura toca na veia das fontes de crescimento: aumenta a taxa de investimento e a produtividade. O efeito é composto. Só que a América Latina tem longa tradição de superproteção. O que tenho defendido junto ao ministro Paulo Guedes é um processo de abertura tridimensional: não apenas de acesso a mercado, mas também de acesso a investimento e tecnologia. O Brasil vai superar a marca histórica de US\$ 100 bilhões de investimento estrangeiro direto assim que essa agenda de reformas começar a ser implementada, e isso tem de fazer parte de uma estratégia de negociação externa.

Será uma agenda bilateral?

Não é nem questão de opção. O Brasil não pode ficar parado esperando que a Organização Mundial do Comércio (OMC) resolva seus problemas. Tenho defendido a tese de que deveríamos finalizar a negociação com a União Europeia, que está madura, abrir logo uma agenda com os Estados Unidos, já que se desenha uma parceria estratégica com eles, e fazer simultaneamente o mesmo com a China.

Quando começam esses movimentos de negociação?

Em economia, a ordem dos fatores altera o produto. É natural que Paulo Guedes tenha começado pela Previdência. Sem um ajuste fiscal sustentado, nada mais funciona. Você não pode pensar em abrir a economia, em atrair investimentos estrangeiros, nem mesmo em privatizar se tem trajetória explosiva da dívida pública em relação ao PIB. Mas não é a única reforma.

Há debate sobre se a reforma da Previdência vai garantir sozinha a retomada do crescimento.

Temos um paradoxo no curto prazo. É preciso começar pela Previdência, mas, sendo a primeira reforma, ela testa a capacidade do governo e o grau de governabilidade junto ao Congresso. Esse movimento gera um estresse político que realmente aumenta a incerteza e acaba contaminando as expectativas. Isso era inevitável. O efeito de curtíssimo prazo é fazer com que a economia sofra. Mas é uma transição. No momento em que a reforma for aprovada, lá para julho e agosto, ainda que com ajustes na potência fiscal final, você entra com a agenda da reforma tributária e com a modernização de marcos regulatórios, que inclui o gás.

O tal "**choque de energia barata**". Chegamos ao segundo ponto que o sr. trata com Guedes.

Exato. Essa é uma ideia que levei. Temos aqui um exemplo clássico de como no Brasil os marcos regulatórios geram distorções absurdas que acabam penalizando o que é fundamental para o País ser competitivo, como o custo da energia. Essa produção de petróleo enorme que vamos ter nos próximos anos vem necessariamente acompanhada de gás. Só uma pequena parcela desse gás pode ser reinjetado (no campo, para auxiliar a própria extração de petróleo). Com oferta tão grande, como explicar que o Brasil tem hoje um custo do gás para o setor industrial muito maior que o de outros países? É um caso típico de disfunção regulatória. De um lado, a Petrobrás exercia e ainda exerce monopólio feroz na produção, no transporte e na distribuição, pois participa

como acionista minoritária de distribuidoras. Ela produz, transporta e vende para ela mesma – ou vende para terceiros a um preço absurdo.

Já há iniciativas do governo em curso. Em quanto tempo dá mudar esse cenário?

As ideias todas já estão muito bem definidas e sendo encaminhadas pelos ministérios da Economia e de **Minas e Energia** e pela Agência Nacional do Petróleo (ANP). São todas decisões infra legislativas e ajustes regulatórios e isso pode ser feito até maio, início de junho no mais tardar. Por um lado, teremos a autoliberalização da Petrobrás, em que ela vai reduzir participação no mercado. Na outra ponta, criaremos a figura do consumidor livre de gás natural, a exemplo do que existe no setor elétrico. Vai ser um choque de competitividade, que poderá deslançar onda de investimentos de grande porte em setores-chave como petroquímica, fertilizantes, vidro, siderurgia, mineração, papel e celulose. Isso sem subsídio ou incentivo.

Setores da Petrobrás resistem ao plano, conforme mostrou troca de mensagens flagrada pelo Estado entre Guedes e integrantes da equipe econômica. O cronograma pode atrasar?

É natural que uma mudança tão radical no sentido de liberalizar o mercado, que até agora esteve controlado 100% pela Petrobrás, encontre resistências. Mas estou convencido de que o benefício para o Brasil é tão evidente que isso será superado. Tenho absoluta confiança na competência e visão liberal do presidente Roberto Castello Branco. O argumento que surge agora, de primeiro criar uma gestora dos gasodutos e só depois fazer a abertura desse mercado, pode atrasar em até cinco anos o processo. Na minha opinião, não faz sentido. Primeiro, você tem de criar o mercado. Vamos vencer essas barreiras. Trata-se de uma visão distorcida e isso será esclarecido (dentro da Petrobrás).

Quais os riscos para essa agenda de reformas que Guedes propõe?

Vejo mais o risco de timing, do processo de ajuste fiscal ser mais demorado do que gostaríamos. O FMI colocou muito bem: a economia mundial entrou num ciclo de desaceleração sincronizada. Não é recessão, mas é desaceleração gradual e bastante generalizada, que atinge tanto economias avançadas como emergentes. O Brasil precisa apressar o passo. Quanto mais cedo entrarmos num ciclo virtuoso, tudo fica mais fácil, inclusive o ajuste fiscal. A agenda que está posta é tão pró-Brasil que não tenho dúvidas de que será implementada. A dúvida é em que ritmo. E isso me deixa preocupado. Não pode ser gradual demais. O ideal é que até o fim do ano a gente entre na agenda pró-crescimento

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo**Data: 20/04/2019****Seção: Opinião****Autor: Adriano Pires****Título: É hora de ousar e inovar**

Os preços da gasolina, do diesel e do gás de cozinha têm um efeito sobre a população difícil de entender e quase impossível de explicar. Nenhum outro bem tem essa mesma influência e apelo. Não temos notícias de uma mobilização nesta intensidade contra aumentos do pão, do feijão, dos remédios ou dos planos de saúde, estes, sim, fundamentais para a população.

E não é só no Brasil. Desde o ano passado temos visto o conflito social deflagrado na França pelos "Coletes Amarelos", que têm caminhoneiros na linha de frente do protesto. O estopim para a manifestação foi o aumento no preço do diesel no país, causado pela equiparação do seu imposto ao da gasolina, em razão de uma política ambiental de redução de emissões.

E o que causa toda esta revolta? No caso brasileiro, uma explicação está na relação entre a nossa sociedade e a Petrobrás. O monopólio legal da empresa, que durou 44 anos e ainda causa reflexos no setor, deixou no imaginário nacional a sensação de que a Petrobrás deveria atender aos desejos e sonhos de todos, ideia simbolizada pelo slogan O Petróleo é Nosso. Desde o início dessa campanha, em 1948, a Petrobrás se confunde com a psique da Pátria, com uma mentalidade de "ame-a ou deixe-a". Quem fala mal da Petrobrás não é brasileiro, e sim um vendilhão da Pátria. Pode-se até torcer contra a seleção brasileira, mas nunca contra a Petrobrás.

Ao longo do tempo, a empresa passou a financiar diversas atividades, visando a conquistar simpatia e apoio dos diversos segmentos da sociedade brasileira. Foram alocados recursos para patrocinar vôlei, futebol, festas juninas, cinema, teatro e até salva-vidas nas praias da zona sul do Rio de Janeiro, transformando a Petrobrás na verdadeira Campeã Nacional.

No início do governo Bolsonaro, que foi eleito como um defensor do livre mercado e da autonomia na gestão da Petrobrás, verifica-se que mais uma vez prevalece a velha prática de intervir nos preços, desta vez explicada por uma possível greve de caminhoneiros. Parece que não conseguiremos nunca nos livrar deste intervencionismo, que tanto estrago já provocou na Petrobrás e no Brasil. Será que estamos eternamente condenados a essa prática, recorrente em diferentes governos e levada ao limite no primeiro mandato da ex-presidente Dilma Rousseff?

É hora de ousar e inovar, criando um fundo de estabilização dos preços para evitar que a volatilidade da cotação do petróleo e do câmbio atinja diretamente os consumidores. A primeira fonte de receita seria o excedente de royalties. Esse montante seria calculado a partir da diferença entre o que foi provisionado no Orçamento da União, que prevê valores para o barril de petróleo e o câmbio, e o realizado na prática. Quando as cotações do petróleo e do câmbio superarem as expectativas, haverá um aumento na arrecadação do fundo, compensando a elevação no preço dos combustíveis.

Outra cifra que poderia ser incluída é a parcela de dividendos da Petrobrás a que a União tem direito como acionista majoritária. Dessa forma, a União e toda a sociedade brasileira passariam a ser sócias do sucesso da empresa. A última parcela seria composta pelo dinheiro recuperado da sonegação dos combustíveis. Com isso, estaríamos criando uma solução estrutural para acabar de vez com o intervencionismo no setor.

A ideia de um fundo para estabilização de preços já foi implementada com sucesso por vizinhos nossos. Entre 1985 e 2006, o Chile, grande exportador de cobre, adotou o Fundo de Estabilização do Cobre, que utilizava recursos acumulados no momento de preços altos para estabilizar o mercado nos períodos de queda. O uso do fundo para minimizar a volatilidade dos preços garantiria a segurança regulatória e jurídica necessária para privatizar as refinarias, e mesmo a BR Distribuidora, e com isso trazer competição ao setor.

Intervenções políticas visando a atender a interesses específicos provocam impactos no longo prazo, com prejuízos ao setor e à Petrobrás, o que resulta em perdas para a União e, conseqüentemente, para toda a sociedade. Precisamos nos livrar de slogans ultrapassados e entender que "o petróleo é nosso; a Petrobrás, não".

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Data: 20/04/2019

Seção: Colunas

Autor: Sonia Racy

Título: Cheek to cheek

Direto da Fonte

Consta que emissários de Paulo Guedes procuram um novo espaço no Planalto. Para que o ministro fique mais próximo, fisicamente, do chefe Bolsonaro. Vale lembrar aqui frase repetida por Delfim Netto: é muito mais produtivo ministro da Fazenda trabalhar perto do presidente – e assim evitar mal-entendidos.

Amigo do amigo

A referência ao "amigo do amigo de meu pai" não é a única passagem significativa nas nove páginas da colaboração que Marcelo Odebrecht entregou em Curitiba. Pelo menos dois outros momentos são ilustrativos das conversas na cúpula da empresa.

Amigo 2

Em um deles, o diretor Irineu Meireles comenta em 2008 negociação com o **Ministério das Minas e Energia**: "Uma provocação à madame nessa fase delicada pode complicar a nossa vida". Madame era a ministra Dilma Rousseff. Em outro, o próprio Marcelo pergunta a diretores em 2010: "Nós patrocinamos o I.º de Maio oficialmente da CUT? Amanhã vou estar com Lupi e Paulinho da Força e lá vem choro!"

Futuro tucano

Deve acontecer sim, mas não antes de junho, o congresso do PSDB para definir se ele "volta às origens", como prega Tasso Jereissati, ou "se moderniza", como pretendem setores ligados a Doria. Antes disso, segundo fontes tucanas, é preciso renovar diretórios. Os municipais estão definidos, os estaduais serão eleitos no fim do mês e o nacional, em maio.

Conflito

Conhecida petista, a professora Bebel, da Apeoesp, presidirá a Comissão da Educação da Alesp. Há quem veja aí conflito de interesses. Como Daniel José, do Novo, que será... seu vice na comissão.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Data: 20/04/2019

Seção: Opinião

Autor: Julianna Sofia

Título: Suor e transigências

Brasília- A marcha em curso pela desidratação da reforma da Previdência tem pego o Palácio do Planalto de calças curtas dada a prematuridade da discussão de pontos sensíveis.

A inépcia política do bolsonarismo fez a proposta queimar cartuchos antecipadamente, e o que seria o de grau menos custoso na aprovação — a Comissão de Constituição e Justiça (CCI) — passou a exigir dos negociadores governistas muito mais suor e transigências que o usual.

A PEC encaminhada por Jair Bolsonaro ao Congresso completa exatos dois meses nesta data (20) e não cumpriu sequer sua primeira etapa. Para que avance, o fisiológico centrão exige cinco alterações. Uma delas é excluir as mudanças na concessão do abono salarial. A medida gera economia de R\$ 150 bilhões em dez anos e sua eliminação equivale a garfar 15% do valor total da reforma.

Para tentar conter a investida antirreformista, o ministro Paulo Guedes (Economia) elevou a oferta a governadores e prefeitos, prometendo antecipar às administrações regionais até R\$ 6 bilhões do arrecadado no megaleilão do pré-sal. Os recursos serão repassados antes mesmo do pregão — se a reforma for aprovada.

Em outra frente, Onyx Lorenzo-ni (Casa Civil) acena com cargos de relevância aos partidos que se aliarem ao Planalto. O esforço é válido, mas chega tarde, quando o Executivo já começa a entregar os anéis.

Guedes agora admite que a PEC contém jabutis e sinaliza recuo em pelo menos um: a revogação da aposentadoria compulsória aos 75 anos no funcionalismo — contrabando feito pelo núcleo político do PSL.

Na próxima semana, para a proposta passar na CCI, mais recuos podem ser forçados, retirando do texto o fim da multa do FGTS para aposentados e a desconstitucionalização de regras previdenciárias.

De forma precoce, até mesmo o regime de capitalização — um dos pilares da nova Previdência — esteve sob risco neste introito de tramitação. Aparentemente, o governo ganhou tempo. Esse e outros itens devem ficar para os capítulos seguintes.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Data: 20/04/2019

Seção: Tendências e Debates

Autor: Leonardo Gadotti Filho

Título: O governo deve adotar a livre flutuação do preço dos combustíveis?

Sim

Mercado competitivo é bom para todos

Reajuste nas refinarias não define o valor na bomba

Engenheiro civil e presidente da Plural (Associação Nacional das Distribuidoras de Combustíveis, Lubrificantes, Logística e Conveniência)

A recente ação do governo para suspender, mesmo que temporariamente, o reajuste anunciado pela Petrobras de 5,7% no diesel gerou receio no mercado, visto que movimentos semelhantes em gestões anteriores se mostraram prejudiciais para o setor e para o consumidor final.

É preciso reconhecer, no entanto, que a medida foi pontual, uma vez que o Planalto já se mostrou comprometido com a criação de um cenário de estímulo ao livre mercado, fator essencial para o desenvolvimento da economia — além de vital para o aprimoramento do ambiente de negócios e a atração de capital.

O ponto crucial desse debate, no entanto, é a forma como os movimentos de preços de combustíveis vêm sendo anunciados e vistos pela sociedade. Reajustes em refinarias ocorrem devido às variações do barril de petróleo e do câmbio, mas eles estão sendo encarados como determinantes do preço no posto. Não são. Não existe relação direta de proporcionalidade entre a refinaria e a bomba. Entre o produtor e o posto existem outros elos, que seguem regras de competitividade e leis de mercado, que buscam sempre beneficiar o consumidor.

Exemplo disso é a variação do preço do diesel no primeiro trimestre do ano. Enquanto o aumento na refinaria foi de 17,8%, o preço na bomba subiu apenas 3,3%. O mercado, com suas regras próprias, foi o grande responsável por esse resultado. São mais de 150 distribuidoras, regionais e nacionais, e mais de 40 mil postos revendedores atuando pela lógica de mercado na definição de preços ao consumidor final.

A competitividade do setor foi constatada em estudo do Boston Consulting Group (BCG), que apontou baixa concentração nos elos de distribuição e revenda de combustíveis no Brasil. Segundo o levantamento, nesse aspecto, o país se aproxima dos principais mercados internacionais, como Reino Unido e Alemanha. A única exceção ocorre no refino, em que a Petrobras detém 98% da produção local.

Como praticamente não existe concorrência na produção, é importante reforçar que a manutenção da paridade de preços internacionais pela Petrobras, sem intervenções, é fundamental para dar segurança aos investidores, atraindo capital e viabilizando a venda de parte do parque de refino da estatal, conforme plano anunciado pela companhia.

Também são primordiais simplificação tributária e manutenção de uma estabilidade regulatória que garanta segurança jurídica para quem já atua e para quem pretende atuar no setor, cujos investimentos de entrada beiram os bilhões de reais.

Nossa complexidade tributária, principalmente a do ICMS, favorece a sonegação de impostos, o que fere de morte a concorrência leal. Muitas empresas sérias, incluindo multinacionais, já abandonaram o Brasil por esse motivo. É preciso simplificar e aprimorar a legislação e aplicá-la com celeridade e rigor, impedindo a atuação de empresas inidôneas, tão prejudiciais ao consumidor e ao erário. Anualmente, R\$ 4,8 bilhões deixam de ser arrecadados no setor de combustíveis, segundo estudo da Fundação Cetulio Vargas.

Por fim, o setor de “downstream” (a fase logística) opera no Brasil dentro de um conjunto regulatório e tributário, criado para atender as características do mercado. Na medida em que mudanças no modelo atual são esperadas, como aumento do número de “players” atuando na produção de combustíveis fósseis, espera-se uma adequação das regras tributárias e regulatórias pautadas em metódicos estudos de impacto.

Intervenções inesperadas e sem respaldo de suas consequências trazem de imediato fuga ou postergação de investimentos, com prejuízos para toda a sociedade.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Data: 20/04/2019

Seção: Tendências e Debates

Autor: Nelson Barbosa

Título: Feitiço e desafio do petróleo

Não

Fundo de estabilização pode suavizar as variações

Doutor em economia e professor da FGV e da UnB; ex-ministro da Fazenda e do Planejamento (2015-2016, governo Dilma Rousseff)

O último ruído entre Petrobras e governo parece o filme “Feitiço do Tempo”, onde o protagonista é condenado a reviver o mesmo dia até ser capaz de voltar a uma vida melhor.

Mais uma vez houve proposta de aumento substancial do preço do combustível. Mais uma vez o governo interveio para adiar ou amenizar o ajuste, criando incerteza sobre a Petrobras e risco de nova greve de caminhoneiros.

O problema não é novo, nem exclusivo do Brasil. Vários países emergentes têm dificuldade em definir preço de combustíveis em períodos de alta repentina. O problema também não é fácil, pois alguém sempre paga o custo: o consumidor

de combustível, o contribuinte do Tesouro ou o acionista da Petrobras (que inclui os contribuintes).

Do ponto de vista econômico, o ideal é que o preço interno do combustível tenha como referência a paridade internacional, definida pelo preço do produto em dólares, convertido pela taxa de câmbio, e acrescido dos custos de importação. O preço pode ser inferior a essa paridade, mas deve manter uma relação estável com tal valor, pois este é custo de oportunidade da Petrobras.

Mais importante, o consumidor deve pagar o preço de mercado, por que isso gera a alocação mais eficiente de recursos alongo prazo, estimulando inovações e fontes alternativas de energia. O problema está no curto prazo.

O preço do petróleo varia bastante e nossa taxa de câmbio também é volátil. Juntando as duas coisas, o preço do combustível nas refinarias acaba sendo incerto, com mudanças súbitas como vimos em 2018 e novamente agora.

Quando a flutuação é para baixo, ninguém reclama. Quando ela acontece para cima, a chiadeira é grande, sobre tudo por parte de caminhoneiros autônomos que assumem contratos de fretes sem conhecer antecipadamente o custo do combustível.

Existem várias formas de lidar com esse problema. O governo, por exemplo, pode criar um fundo de estabilização, alimentado por uma contribuição de alíquota variável, reduzindo a arrecadação em períodos de alta de preços, e aumentando a arrecadação quando o oposto ocorrer. Assim, a refinaria cobraria sempre o preço de mercado, mas o preço pago por seus clientes seria suavizado por variações de tributos.

Já fizemos isso no passado (a “conta petróleo”). O Chile faz isso hoje, via “Mecanismo de Estabilização do Preço do Combustível”. Na teoria funciona bem. Na prática há problemas quando ocorre alta prolongada do preço internacional e/ou do câmbio. Fundos de suavização são medidas temporárias para preparar o mercado para a livre flutuação de preços.

As soluções permanentes vão em duas direções aparentemente contraditórias: mais mercado e mais governo. Do lado do mercado, é preciso estimular a organização dos caminhoneiros em cooperativas (sindicatos) e proporcionar contratos privados de médio prazo para diminuir a incerteza sobre o preço de combustível (o cartão Petrobras vai nessa direção). Do lado do governo, o preço da refinaria é cerca de 54% o preço final ao consumidor. O resto é imposto e margem de distribuição. Quanto maior o imposto, menor o impacto de variações dos preços internacionais sobre o preço no varejo. Assim, onde o

imposto é fixo e elevado (Europa), não há tanta volatilidade de preços ao consumidor.

Se e quando os preços internacionais caírem novamente, deveríamos aumentar a tributação sobre combustíveis fósseis e direcionar os recursos para novas fontes de energia e outros modais de transporte. Com isso, o próprio petróleo financiará a transição para um mundo menos dependente do petróleo.

VEÍCULO: O Globo

Data: 20/04/2019

Seção: Economia

Autor: MARCELLO CORREA

Título: Gás mais barato geraria R\$ 200 bi de investimento

Economista Carlos Langoni, idealizador do projeto para reduzir preço do produto, vê ganhos para a economia num período de quatro anos com aumento da competição. Governo espera incentivar uso de GNV por caminhoneiros

O plano para baratear o custo do gás natural, em elaboração pelo governo federal, deve fazer a taxa de investimentos do Brasil passar dos atuais 16% do PIB para 19% em quatro anos — uma alta que representaria cerca de R\$ 200 bilhões. A estimativa é do economista Carlos Langoni, ex-presidente do Banco Central e diretor do Centro de Economia Mundial da FGV, um dos principais idealizadores do projeto, que é tratado diretamente com o ministro da Economia, Paulo Guedes.

A proposta começou a ser idealizada em reuniões semanais entre Langoni e Guedes, no Rio. A ideia do programa é aproveitar o aumento esperado da oferta de gás com a exploração do pré-sal para alterar regulações que, na prática, favorecem o monopólio da distribuição de gás no país. A principal delas é facilitar o acesso de distribuidoras concorrentes aos gasodutos. Com mais competição, a expectativa é que o preço tenda a cair.

Hoje, o gás no país varia de US\$ 12 a US\$ 14 por milhão de BTU (unidade de energia). A ideia é que esse custo caia para algo em torno de US\$ 6, ou seja, praticamente a metade.

RIO SERIA MAIOR BENEFICIADO

Segundo técnicos da equipe econômica, a expectativa é que o Rio seja o maior beneficiado, porque 70% do acréscimo de oferta de gás natural devem se concentrar no estado. A ideia seria discutir os novos parâmetros na renovação da concessão da CEG. A expectativa é que a produção de gás natural suba, em

todo o país, de cerca de 60 milhões de m³ para algo na casa de 160 milhões de m³, uma alta de quase 160%.

De acordo com Langoni, o custo do gás no Brasil está fora dos padrões internacionais. Ele estima que na Europa, por exemplo, não passe de US\$ 7 por milhão de BTU. Nos EUA, onde o mercado é totalmente livre, o valor varia de US\$ 2 a US\$ 3 por milhão de BTU.

— É um caso típico de marcos regulatórios que desestimulam a competição e que alavancam o poder de monopólios. É muito caro, e por isso o consumo industrial está estagnado há dez anos. Você tem hoje uma superposição de monopólios. A Petrobras controla 98% da oferta (entre o que produz e compra dos outros) e controla o transporte do gás, apesar de ter vendido gasodutos — afirma o economista.

O projeto, chamado de Novo Mercado de Gás, deve ser apresentado em dois meses, segundo o **ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque**. As regras devem flexibilizar o chamado direito de passagem em gasodutos. Na prática, a ideia é flexibilizar e baratear a distribuição do produto.

O governo aposta que o gás mais barato ajudará até a reduzir a tensão com os caminhoneiros. Segundo estimativa da equipe econômica, o uso de GNV em caminhões reduz o gasto com combustível em 20%, em relação ao diesel. Com o gás mais barato, a economia poderia chegar a 35%.

Baratear o custo do gás é pauta antiga do setor produtivo. Em documento enviado aos candidatos à Presidência, a Confederação Nacional da Indústria (CNI) sugeriu propostas para a área, como formas de garantir o acesso à infraestrutura de gasodutos e de melhorar a integração entre a produção de gás natural e usinas de energia elétrica.

Na avaliação do economista Claudio Frischtak, sócio da consultoria Inter B. e especialista em infraestrutura, o setor está desatualizado entre “duas e três décadas”.

— Temos um regime em que empresas estaduais cobram pedágio, quando não agregam nenhum valor. Na Idade Média, o rei, o imperador, dava para o senhor feudal o poder de cobrar um pedágio nas estradas. Nós temos um regime medieval nesse setor — afirma o economista.

Segundo o analista, para que os investimentos sejam destravados, serão necessárias mudanças em lei: — A questão tem de ser enfrentada no Congresso e fora dele. Não vai ter segurança se não aprovar lei. Qualquer outra coisa vai deixar o investidor ressabiado, inseguro.

VEÍCULO: O Globo**Data: 20/04/2019****Seção: Economia****Autor: João Sorima Neto****Título: 'Demos uma trava na Petrobras' diz Onyx em áudio**

Mensagem em grupo de WhatsApp de caminhoneiros foi publicada um dia após estatal ampliar intervalo de reajustes

BRASÍLIA E SÃO PAULO- O ministro-chefe da Casa Civil, Onyx Lorenzoni, afirmou em áudio que o governo já deu “uma trava na Petrobras”. A mensagem, postada no dia 27 de março em um grupo de WhatsApp de lideranças dos caminhoneiros, fazia referência à periodicidade dos reajustes do diesel. Na véspera, a Petrobras havia anunciado uma mudança na sua política de preços, com a previsão de que os ajustes não seriam feitos em períodos inferiores a 15 dias. A mudança representava uma ampliação de prazo, pois antes o intervalo era de sete dias.

“Estamos trabalhando, o presidente está focado, tem várias coisas bacanas que estamos trabalhando aí para a categoria, para dar condição a que o caminhoneiro autônomo tenha o seu direito respeitado, seja valorizado. Estamos trabalhando muito. Já demos uma trava na Petrobras. Qualquer modificação de preço, no mínimo entre 15 e 30 dias de variação, não pode ter menos que isso”, afirma o ministro na mensagem, que faz referência a outras iniciativas para a categoria. “Por outro lado, nós estamos também resolvendo a questão dos postos e vamos para cima na fiscalização”.

TENTATIVA DE ACALMAR

O áudio foi divulgado pela revista Veja e obtido pelo GLOBO. Procurada, a assessoria da Casa Civil informou que não comentaria o assunto. Analistas atribuíram a alteração na periodicidade no fim de março a uma tentativa de evitar uma nova greve dos caminhoneiros, diante do ambiente de tensão entre representantes da categoria. No áudio, o ministro também adianta que Bolsonaro comentaria o assunto nas redes sociais, o que ocorreu no dia seguinte. E reforça que as demandas dos caminhoneiros, principalmente dos autônomos, serão atendidas.

“O capitão aqui não vai jamais abrir mão de defender e proteger os caminhoneiros”, assegurou.

No dia seguinte, numa transmissão ao vivo em redes sociais, Bolsonaro se dirigiu diretamente aos caminhoneiros, comunicando a mudança na Petrobras e citando o Cartão Caminhoneiro, que deve ser lançado num horizonte de 90 dias,

como uma alternativa para evitar que o ganho com o frete seja corroído pelo avanço do preço do diesel.

Procurada, a Petrobras não comentou o áudio do ministro. Uma fonte próxima à estatal afirmou que a declaração poderia ser uma tentativa de apaziguar os ânimos na categoria.

— Ele quis acalmar os caminhoneiros — resumiu.

Na semana passada, o preço do diesel voltou a ser alvo de polêmica. Após um telefonema de Bolsonaro para o presidente da Petrobras, Roberto Castello Branco, a estatal suspendeu um reajuste de 5,7% que entraria em vigor no último dia 12. O episódio repercutiu mal no mercado, e o valor de mercado da companhia registrou uma queda de R\$ 32 bilhões em um único pregão.

Nesta semana, o ministro da Economia, Paulo Guedes, e **o ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque**, vieram a público explicar que a independência da companhia estava mantida e que ela continuava livre para aplicar os reajustes que julgasse apropriados. Na última quarta-feira, a Petrobras anunciou aumento médio de 4,8% na refinaria, equivalente a R\$ 0,10. A empresa justificou o reajuste do diesel inferior ao anunciado anteriormente em razão de variações no frete marítimo e nas operações de hedge (proteção cambial).

Na véspera do aumento de 4,8% do diesel, o governo anunciou um pacote de medidas direcionadas aos caminhoneiros para afastar os riscos de greve. As ações incluem a liberação de R\$ 2 bilhões para melhorias em estradas e uma linha de crédito de R\$ 500 milhões do BNDES para a categoria. Além disso, prometeu intensificar a fiscalização do cumprimento da tabela de frete.

Mesmo após o pacote de incentivo, a categoria continua dividida, e parte das lideranças dos caminhoneiros defende nova paralisação a partir do próximo dia 29. Essa ala é liderada por um dos representantes dos caminhoneiros de Curitiba, no Paraná, Wanderlei Alves, conhecido como Dedeco.

PORTAS ABERTAS NO GOVERNO

Duas entidades que representam caminhoneiros afirmaram, em nota, na última quinta-feira, que o reajuste do diesel aumentou a inquietude entre a categoria. A Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos (CNTA) disse que a tensão aumentou e que “carrega desde o ano passado a frustração de não ter a lei do valor mínimo do frete cumprida”. A confederação tem audiência marcada na próxima segunda-feira com o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, para apresentar os problemas do setor.

Já a Associação Brasileira dos Caminhoneiros (Abcam) reconheceu o esforço do governo em buscar soluções para reivindicações da categoria, mas apontou o aumento da insatisfação.

“O anúncio do aumento do diesel feito pela Petrobras gerou grande impacto no custo suportado pelos caminhoneiros, que estão enfurecidos com a notícia do aumento de dez centavos do diesel”, diz a nota da entidade.

Uma das lideranças dos caminhoneiros, Wallace Costa Landim, conhecido como Chorão, afirmou que a categoria, especialmente os autônomos, nunca teve as portas abertas para o diálogo como no atual governo:

— Desta vez são realmente os caminhoneiros autônomos que estão sendo ouvidos. Nunca tivemos a porta aberta como agora, sem intermediação de sindicatos ou federações.

Ele disse desconhecer o áudio de Onyx, mas lembrou que participou há um mês de reunião com a equipe da Casa Civil para reivindicar que o aumento do diesel ocorresse a cada 30 dias: — O governo deu um intervalo de 15 dias. Estamos na UTI, mas vamos segurar o máximo possível. O governo está trabalhando, mas precisamos de ações urgentes. Por enquanto, sou contra a greve.

VEÍCULO: O Globo

Data: 20/04/2019

Seção: Colunas

Autor: Miriam Leitão

Título: A intervenção é o que parece

O ministro Onyx Lorenzoni, ao mandar a mensagem para caminhoneiros dizendo que o presidente daria uma “trava” na Petrobras, estava queimando as possibilidades de convencer o país de que a estatal é livre para fazer seu preço. O ministro Paulo Guedes e o presidente da Petrobras bem que tentaram persuadir os interlocutores de que nada havia acontecido, mas a divulgação, ontem, do teor do áudio mostra que tudo é o que parece.

Esta semana inteira foi dedicada ao esforço de desfazer a impressão de que acontecera uma intervenção. O ministro da Economia disse e repetiu que foi apenas um telefonema do presidente da República ao dirigente da estatal para levantar uma dúvida e dizer uma frase espirituosa: “quando eu comemoro os 100 dias, você quer jogar diesel no meu chope?”. E o presidente teria ligado apenas porque não entendeu o aumento. Se toda vez que Bolsonaro não entender algo ele provocar tanta confusão como dessa vez o país viverá aos solavancos.

A divulgação ontem da mensagem do chefe da Casa Civil liquidou a fatura. Houve intervenção e em duas etapas. Primeiro ele “deu uma trava” determinando a periodicidade, e depois revogou uma alta já anunciada.

Quando entrevistado na GloboNews, em 3 de agosto, durante a campanha, o então candidato Jair Bolsonaro disse que poderia privatizar a Petrobras. Na última quinta-feira, falou à jornalista Natuza Nery que tem “simpatias” pela ideia. Sua convicção é volátil. Vai de um extremo ao outro. Da intervenção à simpatia pela privatização.

O governo apresentou uma série de medidas para desfazer o nó criado com a crise do preço do diesel e as ameaças de paralisação dos caminhoneiros. Algumas decisões são boas, mas não são novas. Anunciou R\$ 2 bilhões para uma série de obras de melhoraria das estradas, como a BR-163, em termos parecidos com o que houve nos PACs. Quando foi perguntado sobre o fato de outros governos terem prometido as mesmas obras, o ministro da Infraestrutura Tarcísio Gomes de Freitas disse que agora é diferente.

— Porque estamos aqui, só por isso. Vai acabar porque vamos acabar. Fizemos 23 leilões em 100 dias, simples assim.

Essa nova versão do “la garantía soyyo” ficou ainda mais enganosa porque o ministro Tarcísio foi diretor do DNIT no governo Dilma. Ou seja, ele está lá há bastante tempo. Outro detalhe: os leilões feitos nesses 100 dias iniciais foram preparados pelo governo Temer.

A intenção de melhorar a qualidade das estradas sempre será boa, para os caminhoneiros e todos os que trafegam nas perigosas e mortais estradas brasileiras. Torçamos para que dê certo. O problema é o anúncio ter vindo no meio de tanta demagogia. O ministro Onyx Lorenzoni disse, na coletiva em que foram apresentadas as medidas para agradar os caminhoneiros, que “este é um governo diferente, um governo do diálogo, dialogamos com o parlamento e com todos os setores. Eles têm sido ouvidos’. Como prova falou que havia sido criado o Fórum de Transporte Rodoviário de Carga.

A verdade é que este é o governo que mandou dissolver inúmeros foros de diálogo. Só quer conversa com os seus. “A questão é que os caminhoneiros têm carinho e consideração pelo presidente e o presidente tem carinho e consideração por eles”, disse o chefe da Casa Civil.

Os caminhoneiros são fundamentais num país desta dimensão, que depende tanto do modal rodoviário. E é importante que eles sejam ouvidos. Governos democráticos ouvem setores. Todos. Não apenas aqueles pelos quais têm carinho e consideração.

As outras medidas, como a linha de crédito para a compra de caminhão, também não são novas. Se alguém tivesse dormido nos últimos quatro anos, e acordasse em meio à coletiva da manhã de terça-feira com o ministro Tarcísio ficaria convencido de que era o governo Dilma anunciando mais um daqueles pacotes de dinheiro do BNDES.

“O capitão aqui jamais vai abrir mão de defender e proteger os caminhoneiros”, disse Onyx no áudio ao grupo. Em vez de negociar uma saída, o ministro promete adesão. Esse é um assunto incandescente. Os caminhoneiros não querem aumento, mas a intervenção do presidente na formação de preços da Petrobras tem o poder de desmontar todo o projeto de atrair grandes investimentos privados para o setor de petróleo.

VEÍCULO: Correio Braziliense

Data: 20/04/2019

Seção: Política

Autor: Rodolfo Costa

Título: Ameaça de greve mobiliza governo

A ministra da Agricultura, Tereza Cristina, o ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, e líderes de caminhoneiros se reúnem na próxima semana para dar encaminhamento às medidas apresentadas pelo governo e debelar uma possível paralisação prevista para 29 de abril.

O caminhoneiro Wallace Landim, conhecido como Chorão — um dos principais líderes da greve do ano passado — e outras lideranças vão ao Espírito Santo com o chefe da Infraestrutura para acompanhar a implementação do Documento de Transporte Eletrônico (DT-e). O estado é uma espécie de piloto para a implementação da ferramenta, que trará informações integradas, como nota fiscal, distância da viagem e cálculo do piso mínimo de frete em cima da distância, bem como o vale pedágio, o valor da estadia para carga e descarga e o próprio contrato da viagem.

Na prática, o DT-e vai garantir uma maior fiscalização do cumprimento da tabela de frete, uma das principais reivindicações dos caminhoneiros. O sucesso e a replicação da guia eletrônica é avaliada entre os principais líderes como a resposta que pode tranquilizar os autônomos mais indignados, como Wanderlei Alves, o Dedéco, que tem como base os estados da região Sul. A leitura é de que, somente com propostas concretas, a categoria poderá se entender e deliberar pela necessidade de uma paralisação ou não.

Internamente, há uma disputa entre as lideranças que começou nas últimas

eleições. Dedéco e Chorão foram candidatos a deputado federal pelo Podemos, no Paraná e em Goiás, respectivamente. Perderam. Depois do período eleitoral, com a vitória do presidente Jair Bolsonaro — o candidato que recebeu apoio massivo da categoria —, Chorão se aproximou do governo e começou a negociar as demandas diretamente com Freitas e o ministro-chefe da Casa Civil, Onyx Lorenzoni.

Já Dedéco não teria conseguido a mesma proximidade, apontam caminhoneiros. Para alguns, teria sido o motivo da mensagem crítica enviada a Lorenzoni por WhatsApp na terça, quando anunciou uma paralisação para 21 de maio. Dois dias depois, no entanto, bancou a paralisação para 29 de abril. A falta de demandas atendidas enervou os brios de líderes como Dedéco, que acusam Chorão de estar alinhado ao governo e ter esquecido a categoria.

A pressão interna rachou de vez as lideranças e, agora, Chorão e outros autônomos tentam resgatar a confiança para evitar que a promessa de paralisação de Dedéco desencadeie um efeito dominó. “Ficam com ciúmes, mas não estamos vendo sigla partidária. O que estou fazendo é apenas trabalhar e mostrar o que está sendo feito”, rebateu Chorão. A ideia é que, com a apresentação de resultados na próxima semana, consiga convencer outras lideranças a demoverem a ideia de uma greve.

O caminhoneiro esteve com Tereza e Freitas na quarta-feira negociando até outras pautas que nem foram apresentadas pelo governo na terça-feira, como destravamento de contratos diretamente entre autônomos e embarcadores, eliminando do processo a necessidade de transportadoras. A ministra está articulando junto à Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA) e à Confederação Nacional da Indústria (CNI) e prometeu a Chorão desburocratizar entraves que vêm impedindo que cooperativas de autônomos busquem cargas diretamente na Companhia Nacional de Abastecimento (Conab).

VEÍCULO: Correio Braziliense

Data: 20/04/2019

Seção: Brasil

Autor:

Título: Explosão de gás mata em Recife

Três pessoas morreram ontem após o desabamento de três casas em Camaragibe, na região metropolitana de Recife, em Pernambuco. As residências foram destruídas após uma explosão provocada por vazamento de um botijão de gás. Duas vítimas encontradas nos escombros foram identificadas como Dalva Cecília, 76 anos, e seu neto Felipe Henrique, 17. Segundo o Corpo de

Bombeiros, outras três pessoas ficaram feridas, sendo que uma delas morreu após atendimento médico.

O Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (Samu) socorreu Maria do Carmo, 60, e a adolescente Bárbara, 18. Elas foram encaminhadas para a Unidade de Pronto Atendimento (UPA) de Caxangá. José Joaquim Ramos da Silva, 75, foi socorrido com queimaduras de segundo grau. Foi transferido da UPA de Caxangá para o Hospital da Restauração, mas não resistiu aos ferimentos.

A ocorrência foi registrada por volta das 5h30 da manhã, na Rua Frei Serafim, no Jardim Primavera. De acordo com a Defesa Civil de Camaragibe, o incidente ocorreu devido a um vazamento de gás de cozinha na residência de José Joaquim, situada no térreo do conjunto de casas conjugadas. Pela manhã, o idoso foi até o cômodo e acendeu a luz, provocando a explosão. “Quando foi levado para o hospital, ele disse: ‘Eu só queria tomar um caféezinho’”, relatou uma assistente social da Defesa.

No entorno, os vizinhos acordaram com o barulho e acionaram o Corpo de Bombeiros, que enviou sete viaturas. Jackson Nascimento, 20, que residia na casa ao lado de José Joaquim, teve ferimentos leves no rosto e no pescoço. “Os destroços me atingiram menos porque a explosão foi na casa ao lado, não na minha. Dalva e Felipe moravam no andar de cima”, explicou.

MME / ASCOM .