

Ministério de Minas e Energia
Assessoria de Comunicação Social – ASCOM

Destaque (em vermelho): Matérias que citam o ministro Wellington Moreira Franco ou o MME:

Sumário

VEÍCULO: O Globo	2
Título: Petrobras de saia	2
VEÍCULO: Folha de S. Paulo	2
Título: Preço da gasolina bate recorde e chega ao maior valor em dez anos.....	2
Título: Consumidores e Petrobras perdem com a política de preços de Parente	5
Título: Obrigar a Petrobras a vender produtos mais baratos é incoerente e injusto	6
VEÍCULO: O Estado de S. Paulo	8
Título: Honorários atrasam acordo de Eletrobrás e Eletropaulo	8
Título: Presidenciáveis rejeitam renovar subsídio de R\$ 18 bi ao diesel em janeiro.....	9
Título: Revogar tabela do frete é maior desafio	10
Título: Diálogo com eleito começa ainda este ano, dizem caminhoneiros.....	12

VEÍCULO: O Globo**Data: 23/09/2019****Seção: Colunas****Autor: Ancelmo Gois****Título: Petrobras de saia**

Ivan Monteiro, presidente da Petrobras, prepara um plano, viva!, para aumentar a diversidade de gênero na estatal, com uma presença maior de mulheres em cargos de chefia, incluindo as áreas de exploração — um espaço tradicionalmente masculino. O plano tem como aspiração aumentar em 40% a participação das mulheres em cargos de liderança -dos atuais 18% para 25% em 2025.

Sonho amazônico

A Equatorial Energia deve participar, em 25 de outubro, do leilão de privatização da Amazonas Energia, que já foi considerada o Patinho Feio das distribuidoras federais. Dona da Cemar, no Maranhão, e da Celpa, no Pará, a Equatorial comprou, dia destes, a Cepisa, do Piauí, que também pertencia à Eletrobras.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo**Data: 23/09/2019****Seção: Mercado****Autor: Nicola Pamplona****Título: Preço da gasolina bate recorde e chega ao maior valor em dez anos**

Alta histórica durante campanha faz presidenciáveis questionarem política de reajuste da Petrobras

Rio de Janeiro- O preço da gasolina nos postos brasileiros chega às vésperas da eleição no maior patamar dos últimos dez anos, aumentando a pressão sobre a política de reajustes instituída pela Petrobras durante o governo Michel Temer.

Entre os principais candidatos à Presidência da República, é quase consenso que o modelo deve sofrer algum tipo de mudança. Apenas Jair Bolsonaro (PSL) apresenta em sua proposta uma fórmula parecida com a atual.

Nesta semana, a gasolina foi vendida em média no Brasil a R\$ 4,65 por litro, de acordo com dados da ANP (Agência Nacional do Petróleo, Gás e Biocombustíveis), alta de 0,5% com relação à semana anterior.

Desconsiderando picos provocados pelo desabastecimento durante a greve dos caminhoneiros, é o maior valor desde janeiro de 2008 (corrigidos pela inflação), quando a cotação do petróleo se aproximava dos US\$ 100 (R\$ 400, na cotação atual) por barril. Em junho daquele ano, chegou a bater em US\$ 140 por barril (R\$ 560). Nesta sexta (21), o petróleo Brent fechou a US\$ 78,80 (cerca de R\$315).

Além do efeito da cotação do petróleo, a escalada dos preços em 2018 é fruto da valorização do dólar, uma vez que a política adotada pela Petrobras desde outubro de 2016 determina que a venda do combustível no país deve acompanhar o valor do produto importado — o que inclui repassar a variação cambial.

No ano, o reajuste acumulado do preço da gasolina nas refinarias da estatal soma 29%, já descontada a inflação do período. Nas bombas, o aumento acumulado é de 10%, também descontada a inflação.

Quatro dos cinco candidatos com maiores intenções de votos segundo as pesquisas, defendem mudanças em relação ao modelo atual. A profundidade das mudanças varia, porém, de acordo com o posicionamento econômico das candidaturas.

Marina Silva (Rede) e Geraldo Alckmin (PSDB) dizem que, se eleitos, manterão preços alinhados às cotações internacionais, mas propõem instrumentos para suavizar o repasse das variações ao consumidor.

"O mercado de petróleo e o câmbio são livres", disse, em nota, a campanha de Marina. "No entanto, a economia interna não deve estar sujeita à tanta volatilidade". Ela propõe a adoção de um sistema de médias móveis, que podem ser trimestrais.

Atualmente, a Petrobras usa sistema parecido na definição dos preços do gás de botijão de 13 quilos. A cada três meses, o valor é reajustado com base na variação das cotações internacionais e do câmbio nos doze meses anteriores.

Essa metodologia foi adotada após a política anterior levar o preço do botijão às alturas e forçar 1,2 milhão de residências brasileiras a usar lenha e carvão para cozinhar.

Em 2018, após três reajustes, o preço do gás nas refinarias acumula queda de 8% em relação ao fim do ano anterior.

Alckmin defende reajustes com periodicidade fixa e alíquotas flexíveis para impostos federais e estaduais, medida que dependeria de acordo com os

estados. "As alíquotas devem cair quando há alta no preço internacional ou desvalorização da moeda e subir no caso oposto", diz a campanha tucana.

Fernando Haddad (PT) e Ciro Gomes (PDT) propõem mudanças no cálculo dos preços, reduzindo o peso das cotações internacionais e do câmbio. "A política de preços de combustíveis da Petrobras será reorientada", diz o programa de governo do petista.

"O mercado brasileiro é aberto a importações, mas isso não significa que o petróleo retirado no Brasil, aqui transportado e refinado, com custo bem menor que o internacional, seja vendido aos brasileiros segundo a nova política de preços da Petrobras do governo Temer", afirma o texto.

Em seu programa de governo, Ciro propõe "a estabilidade de preços importantes, como o petróleo, no mercado interno (sempre resguardando a rentabilidade das empresas produtoras desses bens)", mas não dá maiores detalhes.

Em entrevistas, o candidato tem dito que o cálculo dos preços deve considerar parcelas dos custos em real, ao invés das cotações internacionais em dólar. Sua campanha não respondeu ao pedido de entrevistas sobre o tema.

Há o líder das pesquisas, Jair Bolsonaro, defende em seu programa o alinhamento aos preços internacionais com mecanismos de proteção financeira — conhecidos como hedge — para suavizar as flutuações de curto prazo, proposta parecida ao modelo praticado pela Petrobras hoje.

Há duas semanas, a estatal anunciou a possibilidade de segurar os repasses por até 15 dias, usando mecanismos de hedge, que contemplam a compra e venda de contratos futuros de câmbio e combustíveis para se proteger das flutuações.

O preço da gasolina em suas refinarias está congelado há dez dias, em uma indicação de que o mecanismo está sendo usado no momento. A empresa, porém, não confirma. Procurada, não quis comentar as propostas de mudança na política de preços.

Em reuniões com representantes dos candidatos, porém, executivos da estatal têm defendido que a manutenção de preços alinhados ao mercado internacional é fundamental para o esforço de redução de seu endividamento.

Em uma tentativa de blindar a política atual, a gestão da companhia colocou em estatuto no fim de 2017 cláusulas que obrigam o governo a ressarcir a empresa em caso de concessão de subsídios. A avaliação é que, assim, mudanças abruptas terão que passar por assembleia de acionistas.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo**Data:** 23/09/2019**Seção:** Mercado**Autor:** Felipe Coutinho**Título:** Consumidores e Petrobras perdem com a política de preços de Parente

Opinião

Presidente da Associação dos Engenheiros da Petrobras

Rio de Janeiro- A política de Pedro Parente elevou o preço dos combustíveis acima dos internacionais, com variação diária dos preços do petróleo e da cotação do dólar, apesar do petróleo ser produzido e refinado no Brasil.

Essa política levou ao aumento das importações de derivados e das exportações de petróleo cru, trouxe prejuízos aos consumidores e à Petrobras e culminou com a greve dos caminhoneiros.

A greve trouxe prejuízos de R\$ 15 bilhões. O governo reduziu impostos e deu subvenção aos produtores e importadores de diesel de R\$ 13,5 bilhões até o final de 2018.

A Petrobras, ao perder o mercado, passou a exportar mais petróleo cru, as refinarias passaram a operar com alta ociosidade. A utilização do refino foi de 72% no primeiro trimestre de 2018.

A política de preços prejudicou a Petrobras, com a redução da geração de caixa, e os brasileiros, que passaram a pagar preços acima dos internacionais. Entre 2016 e 2017, as importações da gasolina, diesel e etanol se elevaram em 53%, 64% e 119%.

NÃO existe monopólio (de fato) no refino do país, uma vez que há perda de mercado quando a Petrobras pratica preços altos. O conceito de monopólio baseia-se na existência de poder de mercado, que implica em praticar preços acima do competitivo para manter market share.

Após a greve dos caminhoneiros, com preços mais baixos para o diesel, a Petrobras retomou parte do mercado, com custos menores para a população e aumento da lucratividade da companhia.

O lucro do refino aumentou 90% entre o primeiro e o segundo trimestre de 2018, com preços menores na refinaria e sem a subvenção do governo.

O uso do refino atingiu 81% no segundo trimestre deste ano, avanço de 9% sobre o 1º trimestre. Com o aumento da carga nas refinarias, se reduziu a exportação de petróleo cru, obtendo-se maior agregação de valor ao petróleo.

Ivan Monteiro mantém a política de preços de Parente para a gasolina que, a exemplo do diesel, é prejudicial aos consumidores e à Petrobras. Preço alto da gasolina faz com que a Petrobras perca mercado para produtores e importadores de etanol e gasolina.

Perdem os consumidores, com os preços altos, a Petrobras, com a redução da sua participação no mercado, e o Brasil, com a queda na arrecadação de impostos, porque a carga tributária sobre a gasolina é superior à do etanol.

Ganham produtores de gasolina e etanol nos EUA e Europa, usineiros e multinacionais produtoras de etanol no Brasil, assim como traders estrangeiros e distribuidores privados no país.

Somente a Petrobras consegue suprir o mercado doméstico de derivados com preços abaixo do custo de importações e, ainda assim, obter níveis de lucro compatíveis com a indústria, para sustentar elevada curva de investimentos, que contribuem com aumento da renda e dos empregos.

No entanto, a política de preços dos combustíveis pode impedir que a Petrobras exerça seu potencial competitivo para se fortalecer e contribuir positivamente com os indicadores econômicos do país.

VEÍCULO: Folha de S. Paulo

Data: 23/09/2019

Seção:

Autor: Edmar de Almeida

Título: Obrigar a Petrobras a vender produtos mais baratos é incoerente e injusto

Opinião

Professor do Instituto de Economia da Universidade Federal do Rio de Janeiro

Rio de Janeiro- Desde janeiro de 2003 os preços dos combustíveis no Brasil são formalmente liberados do poço ao posto. Deste então, não existe nenhuma restrição for-mal para que os preços da gasolina, diesel e etanol acompanhem a cotação no mercado internacional.

Entretanto, depois de 15 anos dessa liberalização, o segmento do refino no Brasil continua um monopólio da Petrobras. Ao invés de promover uma reestruturação do segmento do refino, os governos do presidente Lula e da presidenta Dilma decidiram utilizar o controle do Governo Federal sobre preço praticado pela Petrobras para impor uma política discricionária, onde os preços na refinaria não seguiam os do mercado internacional.

A política do controle indireto dos preços na refinaria teve dois impactos desastrosos no setor petrolífero nacional.

Primeiro, no período de 2010 a 2014, os preços dos derivados de petróleo no Brasil foram mantidos num patamar bem abaixo do mercado internacional, retirando cerca de US\$ 55 bilhões do caixa da Petrobras, o que contribuiu decisivamente para levar a empresa à lona.

Segundo, nenhuma empresa privada nacional ou estrangeira se candidatou para investir no segmento de refino nacional, criando um grande déficit de capacidade de refino do Brasil e reforçando o monopólio da mesma Petrobras.

O alinhamento dos preços dos derivados no mercado nacional aos do mercado internacional é condição necessária para a atração de investimentos, para a expansão do setor de refino no Brasil e, no limite, para a manutenção da competição no segmento de E&P (exploração e produção) no país. A Petrobras concorre em pé de igualdade com as empresas privadas na exploração e produção de petróleo. Obrigá-la a vender seu produto no Brasil a preços mais baixos que seus concorrentes vendem no exterior seria uma política incoerente e injusta.

A greve dos caminhoneiros deixou claro que o reajuste diário imposto pela Petrobras não é uma política aceitável pelos consumidores. Entretanto, existe uma enorme distância entre o reajuste diário e o que foi adotado durante os governos Lula e Dilma.

Existe espaço para uma política de preços transparente, comprometida com o alinhamento com o mercado internacional e com uma volatilidade dos preços aceitável pelos consumidores. A volatilidade dos preços pode ser reduzida através da adoção de mecanismos de hedge pela Petrobras e pela variação dos impostos cobrados pelos governos federal e estadual.

Por fim, vale ressaltar que a estratégia definitiva para reduzir a volatilidade é a introdução da concorrência no setor de refino, através de uma política pública que promova a reestruturação patrimonial do setor.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo**Data: 23/09/2019****Seção: Colunas****Autor: Aline Bronzati Cynthia Decloedt Fernanda Guimarães****Título: Honorários atrasam acordo de Eletrobrás e Eletropaulo**

Coluna do Broadcast

O imbróglio gerado por conta do milionário honorário a ser pago a advogados da Eletrobrás, no âmbito de uma antiga disputa judicial com a Eletropaulo sobre um empréstimo feito à distribuidora paulista, está dificultando um ponto final do processo, que se arrasta há quase três décadas. Embora as partes tenham chegado a um acordo em março, prevendo o pagamento de R\$ 1,5 bilhão pela Eletropaulo, dos quais R\$ 100 milhões aos advogados, até agora o processo não é considerado “transitado em julgado”. Os pagamentos, portanto, sequer começaram. Além da disputa pelos honorários, a exclusão da Cteep do processo também tem sido alvo de questionamentos tanto por parte da transmissora, quanto da Eletropaulo.

» Quinhão.

Desde março, houve diversos pedidos de impugnação do processo, que corre no Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro. Algumas das contestações partiram de advogados que defenderam a estatal, mas não participam da Associação dos Advogados do Grupo Eletrobras (AAGE), com quem foi estabelecido o acordo pelos honorários.

» Até tu.

Um grupo argumentou que a associação e a estatal são partes ilegítimas para negociarem e que os honorários são devidos, apenas, aos advogados constituídos em procuração e que atuaram na fase de conhecimento do processo – ou seja, no início do mesmo. Até mesmo os advogados da Cteep, que inicialmente foi colocada no polo passivo ao lado da Eletropaulo, tentaram o recebimento de honorários.

» Disputas.

Após inúmeras petições e embargos de declaração, a juíza Juliana Leal Melo negou, na última semana, todos os pedidos e argumentações, sugerindo aos inconformados ou eventuais prejudicados buscar eventual direito. As partes podem, porém, recorrer a instâncias superiores. Procuradas, Eletropaulo

afirmou que ainda vai analisar a decisão, enquanto a Cteep disse que prefere não se manifestar sobre demandas judiciais em andamento.

» Contrário.

Em reunião do Conselho de Administração da Eletropaulo, em março, o então conselheiro representante dos minoritários, Marcelo Gasparino, se colocou contrário ao acordo e questionou a postura do controlador à época, a AES, que teria mudado de posição sobre a responsabilidade da dívida. O passivo da Eletropaulo era tido como um peso extra para a venda da participação detida pela AES, que acabou, meses depois, passando para a italiana Enel, em uma disputada oferta pública de aquisição (OPA).

COM CIRCE BONATELLI, DAYANE SOUSA, RENATA PEDINI E LUCIANA COLLET

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Data: 23/09/2019

Seção: Economia

Autor: Lu Aiko Otta / BRASÍLIA

Título: Presidenciáveis rejeitam renovar subsídio de R\$ 18 bi ao diesel em janeiro

Desafio. Medida adotada no governo Temer para encerrar a greve dos caminhoneiros em maio vai custar R\$ 9,5 bi este ano e valor pode dobrar em 2019; quem for eleito terá de decidir sobre subvenção ao combustível antes mesmo de tomar posse em 1º de janeiro

Antes mesmo da posse, o presidente eleito terá de tomar decisões cruciais em relação ao tabelamento do frete e à política de subsídio ao óleo diesel, duas das medidas adotadas pelo governo Michel Temer para encerrar a greve dos caminhoneiros, episódio que levou o abastecimento do País ao colapso e fez a economia perder R\$ 15,9 bilhões.

A política de subsídios, que garante desconto de R\$ 0,30 por litro de diesel, acaba no dia 31 de dezembro. Ou seja: alguma sinalização sobre a manutenção ou não dessa agenda viria ainda em 2018. Neste ano, os subsídios consumirão R\$ 9,5 bilhões em recursos públicos, podendo chegar a cerca de R\$ 18,5 bilhões caso sejam mantidos sem ajustes em 2019.

Um ponto em comum entre os candidatos mais à esquerda e à direita do espectro político é a intenção de mexer, de diferentes formas, na política de preços da Petrobrás.

Medidas.

Jair Bolsonaro (PSL), líder nas pesquisas, disse em entrevista concedida à GloboNews no fim de agosto, que “talvez” mantenha o subsídio.

Ciro Gomes (PDT) afirmou em entrevista a SBT, Folha e UOL que, em um eventual governo seu, a Petrobrás teria de reduzir o preço do diesel. Fernando Haddad (PT) pretende retomar a política da Petrobrás do governo Lula. Os preços seguirão a tendência internacional, mas os ajustes serão mais espaçados.

Sua assessoria ressalta que, nos oito anos do governo do petista, o diesel foi reajustado só oito vezes. Henrique Meirelles (MDB) propõe a criação de um fundo formado com receitas de tributos sobre combustíveis para evitar a flutuação de preços. Geraldo Alckmin (PSDB) defende proposta semelhante: fala em criar um “colchão tributário” para combustíveis.

A candidata Marina Silva (Rede) também pretende rever os subsídios ao diesel no pente-fino que promete fazer nos gastos do governo federal. “Subsídios desse tipo distorcem os preços relativos e acabam prejudicando fontes alternativas menos poluentes, como o biodiesel”, informa sua assessoria.

“Essa é (a pauta) mais tranquila”, disse o presidente do Sindicato dos Transportadores Autônomos de Carga (Sinditac) de Ijuí (RS), Carlos Alberto Dahmer, ao se referir ao subsídio, que por determinação do governo garante o preço mais baixo do diesel aos caminhoneiros.

De certa forma, o subsídio foi suplantado pela Lei do Frete, que garante o repasse de variações do diesel aos pisos mínimos pelo serviço de transporte e garante aos motoristas a reposição do custo do combustível. A lei ainda prevê um gatilho pelo qual os aumentos superiores a 10% são repassados de imediato à tabela. Essa é, aliás, a medida que os caminhoneiros querem manter – e ameaçam uma nova greve caso seja revogada.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Data: 23/09/2019

Seção: Economia

Autor: Lu Aiko Otta / BRASÍLIA

Título: Revogar tabela do frete é maior desafio

Candidatos classificam a medida como ‘estapafúrdia’ e ‘excrecência’; caminhoneiros prometem nova greve caso governo volte atrás

A fixação de preços para os serviços de transporte, determinada na negociação do fim da greve dos caminhoneiros, é alvo de três ações de inconstitucionalidade que poderão ser levadas ao plenário do Supremo Tribunal Federal (STF) após o segundo turno. Dependendo do desfecho, há risco de uma nova paralisação de caminhoneiros, que não querem abrir mão da garantia de renda mínima.

É uma “bomba-relógio” que o novo presidente poderá ter de desarmar antes mesmo de subir a rampa do Palácio do Planalto, no primeiro dia de 2019. Consulta feita pelo Estado e declarações dos próprios candidatos indicam que eles não estão dispostos a manter a medida, apesar de agora já se conhecer o potencial efeito negativo de uma paralisação nas rodovias para a economia.

Líder nas pesquisas, o candidato Jair Bolsonaro (PSL) não respondeu aos questionamentos da reportagem. Mas já se declarou contrário à tabela de preços mínimos do frete rodoviário, em respeito à posição de seu escolhido para o Ministério da Fazenda, Paulo Guedes. “Tabelar, aí não dá certo”, disse, em 29 de agosto, em sabatina realizada pela Confederação Nacional da Indústria (CNI).

“Isso vai na contramão da pessoa que eu confio para tratar nossa economia.” A resposta enviada pela assessoria do candidato do PT, Fernando Haddad, busca uma posição neutra. “É preciso haver um equilíbrio entre a competitividade da economia e a remuneração justa dos caminhoneiros, de maneira que a retomada do crescimento econômico permita a ampliação da renda dos trabalhadores.”

O candidato Ciro Gomes (PDT) classificou o tabelamento de “excrecência”, durante o fórum da União da Indústria de Cana-de-Açúcar (Unica), em junho. Geraldo Alckmin (PSDB) afirmou que o tabelamento é um “retrocesso”, na sabatina da CNI. Outros candidatos de perfil liberal, como João Amoêdo (Novo) e Henrique Meirelles (MDB), criticaram as distorções causadas no mercado pela atuação do governo, ao estabelecer a tabela.

Essa posição foi expressada até por postulantes mais à esquerda, como Marina Silva (Rede). “Foi numa medida estapafúrdia, que afeta toda a cadeia produtiva de forma adversa”, respondeu sua equipe. O candidato do Podemos, Álvaro Dias, acha que a medida pode fazer sentido numa situação de emergência, mas não pode ser mantida no longo prazo.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo**Data: 23/09/2019****Seção: Economia****Autor:****Título: Diálogo com eleito começa ainda este ano, dizem caminhoneiros**

Categoria quer garantir manutenção de preços mínimos do frete e discutir ainda renovação da frota e aposentadoria

A paralisação dos caminhoneiros colocou a categoria, que reúne 3 milhões de trabalhadores, na lista de prioridades dos políticos brasileiros. Esse grupo, que ameaçou o governo Michel Temer, ainda não se posicionou oficialmente sobre nenhum candidato. Enquanto não toma uma decisão, espera começar a dialogar com os possíveis futuros presidentes ainda durante a disputa do segundo turno.

“Vamos aguardar o que acontece em 7 de outubro”, disse o presidente do Sindicato dos Transportadores Autônomos de Carga (Sinditac) de Ijuí (RS), Carlos Alberto Litti Dahmer, referindo-se ao resultado do primeiro turno. “A partir do segundo turno, vamos discutir com cada um não só o piso do frete, mas também a renovação da frota, o retorno da aposentadoria aos 25 anos de serviço, a política de preços da Petrobrás.”

Na sua avaliação, a fixação de preços mínimos para o frete rodoviário é uma conquista da qual os caminhoneiros não vão abrir mão. “O candidato que se colocar contra isso poderá ficar contra a categoria”, comentou. “E poderá ter a resposta, primeiramente, nas urnas e, depois, num eventual governo, se mexer com isso.”

O caminhoneiro Alexandre Fróes, de Santa Catarina, disse que a categoria ainda não formalizou apoio a um candidato porque não quer discutir promessas. Ao contrário de Litti, acredita que o momento para dialogar seja após as eleições. “Aí vamos ver se o presidente vai ser a favor ou contra”, disse, referindo-se à fixação de preços mínimos para o frete rodoviário.

“Dependendo, pode ser que a gente vá para a briga de novo.” “Vejo dificuldade em tudo”, disse o presidente do Sindicato dos Caminhoneiros Autônomos de São Paulo, Norival de Almeida Silva, o “Preto”. “É difícil voltar à discussão sobre ter ou não o piso mínimo, e é difícil mantê-lo.”

O conflito entre caminhoneiros e empresas, principalmente no agronegócio, evidencia a questão. O tabelamento não “pegou”, pois tem muita gente burlando a tabela. Isso mantém no ar a ameaça de novas paralisações. Essa

tensão fez, por exemplo, o governo iniciar este mês operações de fiscalização sobre o frete.

L.A.O.

MME / ASCOM .